

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel und der Fraktion der AfD

Vollsperrung von ICE-Strecken

Ab 2019 soll es auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB Hannover–Würzburg sowie Mannheim–Stuttgart zu monatelangen Vollsperrungen kommen, da die DB Netz AG die 27 Jahre alten Strecken vollständig sanieren wird. Gleise, Weichen und Schotter werden ebenso ausgetauscht wie die Oberleitungsmasten und die Sicherungstechnik. Als Ersatzinvestition wird der Bund die Kosten fast vollständig übernehmen (www.mt.de/lokales/news/22258642_Bahn-saniert-2019-ICE-Strecke-Hannover-Goettingen-lange-Sperrung.html).

Die Sanierung erfolgt in zeitlichen Abschnitten. Die Bauarbeiten im letzten Abschnitt werden im Jahr 2023 stattfinden. Betroffen ist vor allem der Personenfernverkehr, zu einem kleinen Teil jedoch auch der Güterverkehr (www.wz.de/themades-tages/diese-ice-strecken-der-bahn-werden-ab-2019-gesperrt_aid-33409807).

Da die Züge umgeleitet werden müssen, verlängern sich die Fahrzeiten um 30 bis 45 Minuten (www.welt.de/wirtschaft/article181722242/Deutsche-Bahn-Monatelange-Vollsperrungen-fuer-Sanierungen.html).

Die Sanierung der Strecke Hannover–Würzburg soll insgesamt 640 Mio. Euro kosten, die Strecke Mannheim–Stuttgart 185 Mio. Euro (www.welt.de/wirtschaft/article181722242/Deutsche-Bahn-Monatelange-Vollsperrungen-fuer-Sanierungen.html).

Betroffen von der Sperrung sind jedoch auch andere Verbindungen, die über die zu sanierenden Strecken fahren (www.welt.de/wirtschaft/article181722242/Deutsche-Bahn-Monatelange-Vollsperrungen-fuer-Sanierungen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird es ICE- oder IC-Verbindungen geben, die nicht umgeleitet werden können und deshalb gestrichen werden?
2. Wird es Regionalverbindungen geben, die zu Gunsten von Fernverkehrsverbindungen vorübergehend eingestellt werden müssen, und wenn ja, wird für diese ein Schienenersatzverkehr angeboten?
3. Sind Wettbewerber der DB Fernverkehr von der Sperrung oder bei ihren Fahrplangestaltungen von den Sperrungen betroffen?
4. Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr sind, je nach Bauabschnitt, von der Sperrung betroffen?
5. Wie viele Güterzüge sind täglich, je nach Bauabschnitt, von der Sperrung betroffen?
6. Sind der Bundesregierung bereits geplante Entschädigungsregelungen für Bahncard-100-Kunden bekannt?

7. Seit wann laufen die Planungen für die Sanierung der beiden Schnellfahrstrecken?
8. Seit wann sind der Bundesregierung beabsichtigte Sperrungen bekannt?
9. Gibt es Überlegungen, zukünftig die hohe mechanische Beanspruchung der Schieneninfrastruktur auf diesen Strecken zu reduzieren, und wenn ja, wie?
10. Gab oder gibt es für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Möglichkeit, bei der Deutschen Bahn Einfluss zu nehmen auf die Wahl und Gestaltung der Ausweichstrecken?
11. Handelt es sich um Instandhaltungsinvestitionen, und werden die eingeplanten rd. 825 Mio. Euro vollständig durch die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgedeckt?
12. Wie hoch waren die Trasseneinnahmen der DB Netz AG für die Nutzung der einzelnen Trassenabschnitte seit Eröffnung der HGV-Strecken (HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr) und Einführung eines Trassenpreissystems (bitte nach Jahren darstellen)?
13. Wurden jemals Rückstellungen für Instandhaltungsaufwendungen für Folgen der Abnutzung, der Alterung seitens der DB Netz AG vorgenommen, und wenn ja, weshalb werden die Sanierungskosten nicht aus diesen Mitteln bestritten?
14. Hat die DB Netz AG Vorsorge in organisatorischer und technischer Hinsicht für die geplanten Ausweichstrecken getroffen, so dass sie während der Vollsperrung der anderen Strecken für das höhere Verkehrsaufkommen auf der Schiene gerüstet sind?

Berlin, den 2. Oktober 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion