

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Rainer Steenblock, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bewertung und Unterstützung des Wachstumsprogramms der DB Netz AG durch die Bundesregierung**

Am 11. Februar 2009 stellte der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Dr. Volker Kefer, das Wachstumsprogramm der DB Netz AG im Unterausschuss Eisenbahninfrastruktur des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor. Formuliertes Ziel des Wachstumsprogramms ist es, nach einer Erholung der Wirtschaft am wieder einsetzenden Wachstum des Güterverkehrs teilhaben zu können und vor allem die Kapazitäten für Güterzüge deutlich zu erhöhen; denn bereits schon heute sind wichtige Strecken im Güterverkehr überlastet wie z. B. die Strecke Hamburg–Celle mit 130 Prozent Auslastung. Wachstum wird überwiegend im Seehafenhinterlandverkehr erwartet und speziell im Containerverkehr. Das Wachstumsprogramm umfasst mittelfristige Maßnahmen bis ca. 2017 während das Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr Maßnahmen zur kurzfristigen Beseitigung von Engpässen im Schienennetz umfasst. Zusätzlich wurden für mehr Kapazitäten im Güterverkehr mit Hilfe der Konjunkturprogramme Investitionen in Bedarfsplanprojekte erhöht. Bisher gibt es von der Bundesregierung noch keine Positionierung zu dem Wachstumsprogramm. Eine Finanzierung des Wachstumsprogramms ist noch nicht vorgestellt worden.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. In welchem Monat und Jahr ist jeweils mit einer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme der 21 Maßnahmen aus dem Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr, das von 2008 bis 2011 läuft, zu rechnen?
2. Um welchen Zeitraum werden welche dieser 21 Maßnahmen durch zusätzliche Finanzmittel aus den Konjunkturpaketen früher fertig gestellt?
3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen die gelisteten 13 Bedarfsplanvorhaben für die Schiene aus, die mit Hilfe der Konjunkturpakete verstärkt oder neu begonnen werden?
4. Welche dieser 13 Vorhaben sind für eine Verkehrsleistungssteigerung im Seehafenhinterlandverkehr eine notwendige Voraussetzung und weshalb?
5. Von wie vielen Güterzügen werden die bestehenden bzw. stattdessen genutzten Anlagen aus den 13 Vorhaben pro Tag durchschnittlich bereits heute genutzt, von wie vielen Güterzügen können sie nach Fertigstellung genutzt werden, und mit wie vielen wird im Jahr nach der Fertigstellung gerechnet?

6. Wie bewertet die Bundesregierung das von der DB Netz AG vorgestellte Wachstumsprogramm?
7. Ergänzt oder ersetzt das Wachstumsprogramm bisherige Vorhaben aus dem Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr oder aus dem Bedarfsplan?
8. Welche Nutzen-Kosten-Faktoren weisen folgende Maßnahmen auf, die für die DB AG eine besondere Bedeutung für den Seehafen-Hinterland-Verkehr haben oder Bestandteil des Wachstumsprogramms der DB Netz AG sind:
  - Blockverdichtung im Bereich des Knotens Hamburg
  - Erweiterung der westlichen Hamburger Hafenanbindung von einem auf zwei Gleise
  - Blockverdichtung auf der Strecke Bebra–Fulda
  - Verlängerung der Überholgleise auf der Strecke Bebra–Fulda
  - Verlängerung der Überholgleise auf der Strecke Gießen–Friedberg
  - Blockverdichtung auf der Main-Weser-Bahn Frankfurt–Marburg–Kassel
  - Ausbau der Alternativroute von Hamburg über Buchholz–Soltau–Celle in den Süden
  - Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg
  - 3-gleisiger Ausbau der Strecke Regensburg–Obertraubling
  - 2-gleisiger Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal
  - Elektrifizierung der Strecke Bingen–Hochspeyer
  - Tunnelertüchtigungen auf der Strecke Hagen–Gießen für ein größeres Lichtraumprofil
  - Tunnelertüchtigungen auf der Strecke Koblenz–Mainz für ein größeres Lichtraumprofil
  - Kreuzungsbauwerk Gremberg
  - Aufwertung der Verkehrsstation Köln-Deutz für ICE
  - Blockverdichtung und Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Köln–Nippes–Gremberg
  - Paralleleinfahrt auf Gleis 7 und 8 in Köln Hbf
  - Überwerfungsbauwerk in Mainz (Nordkopf)
  - 2-gleisiger Ausbau Homburger Damm
  - 2-gleisiger Ausbau Galluswarte
  - Anbindung von Oberhausen-West Richtung Emmerich und Walsum
  - Reaktivierung der Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen
  - Bau der Truderinger Kurve
  - Bau der Kurve Dagelfing–Riem
  - Überbauung des Gleises 9 oder 10 in Hamburg Hbf für einen weiteren Bahnsteig am anderen Gleis
  - 2-gleisige Nord-Süd-Durchfahrung von Lehrte (Celle Hildesheim)
  - Verbesserung der Durchfahrt in Hannover-Nordstemmen für Güterzüge
  - Bau einer 1-gleisigen Verbindungskurve Karlsruhe West–Karlsruhe-Dammerstock (Wörth–Rastatt)
  - Überwerfung Graben-Neudorf
  - Ausbau der Strecke Mannheim–Friedrichsfeld–Heidelberg?

9. Von wie vielen Güterzügen werden die bestehenden bzw. stattdessen genutzten Anlagen von den zuvor gelisteten 30 Maßnahmen pro Tag durchschnittlich bereits heute genutzt, und von wie vielen können sie nach Fertigstellung genutzt werden?
10. Wie, wann, und durch wen sollen die zuvor gelisteten 30 Maßnahmen finanziert werden?
11. Wie hoch sind jeweils die Kosten der zuvor gelisteten 30 Maßnahmen?
12. Wie stellt sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Finanzierung des im Wachstumsprogramm geforderten Ausbaus der nichtbundeseigenen Strecke Celle–Soltau vor?
13. Welche weiteren Indikatoren als das Nutzen-Kosten-Verhältnis kann die Bundesregierung für die Wirtschaftlichkeit dieser 13 Bedarfsplanvorhaben und der zuvor gelisteten Maßnahmen nennen, und welche Werte haben diese Indikatoren?
14. Welche dieser 13 Bedarfsplanvorhaben setzen welche anderen (Bedarfsplan-)Vorhaben voraus, um die genannten Nutzen-Kosten-Verhältnisse und genannten weiteren Indikatoren zu erreichen?
15. Weshalb finden sich die folgenden Bedarfsplanmaßnahmen nicht in den Konjunkturprogrammen, obwohl sie ein wichtiger Bestandteil des Wachstumsprogramms sind und Engpässe für den Seehafenhinterlandverkehr beseitigen:
  - ABS/NBS Karlsruhe–Basel (Abschnitt Karlsruhe–Rastatt Süd inkl. Rastätter Tunnel, Abschnitt Buggingen–Basel)
  - ABS Hanau–Nantenbach (Schwarzkopftunnel)
  - ABS Fulda–Frankfurt (Abschnitt Hailer–Gelnhausen)
  - ABS Emmerich–Oberhausen (3-gleisiger Ausbau)
  - ABS Knappenrode–Horka
  - Knoten Halle/Leipzig
  - Köln–Eifeltor (Südanbind.)
  - Frankfurt–Stadion (2. BS)?
16. Weshalb wird der Ausbau der Bahnstrecke Langwedel–Uelzen, ein Bedarfsplanprojekt, weder in den Konjunkturprogrammen noch im Wachstumsprogramm der DB Netz AG berücksichtigt?
17. Welche Bahnstrecken in Deutschland (also auch die der nichtbundeseigenen Eisenbahnen) erlauben heute eine Achslast von mindestens 25 t (ggf. Darstellung als Karte)?
18. Auf welchen Bahnstrecken sind welche Veränderungen bei den Achslasten bis 2015 geplant?
19. Auf welchen Bahnstrecken soll das Zugsicherungssystem ETCS mit Hilfe des Konjunkturpaketes II beschleunigt installiert werden, und wann ist mit der Inbetriebnahme zu rechnen?
20. Wann kann damit der erste Korridor (z. B. von den Niederlanden bis in die Schweiz) durchgehend mit ETCS befahren werden?

Berlin, den 3. Juni 2009

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

