

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1842 –**

Stand der Umsetzung bei den Bedarfsplanprojekten Schiene im Freistaat Sachsen: ABS Berlin–Dresden, ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden und ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 ist in Sachsen vor allem der Güterverkehr nach Polen und Tschechien weiter stark angewachsen. Dem Ausbau der Schienenwege kommt vor dem Hintergrund der klima- und energiepolitischen Herausforderungen auch im Kontext der europäischen Integration eine besondere Bedeutung zu.

Gleichwohl müssen wir erkennen, dass die Realisierung der Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans nur schleppend vorankommt. Laut Verkehrsinvestitionsbericht 2009 sind bei der Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden erst 18,7 Prozent der veranschlagten Investitionen getätigt worden. Die Reisezeit zwischen der Bundeshauptstadt und der sächsischen Landeshauptstadt liegt heute unter dem Niveau der 30er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Auch die Verbindungen zu unseren europäischen Nachbarn im Osten sind von infrastrukturellen Defiziten gekennzeichnet. Für die Ausbaustrecke von Hoyerswerda bis zur deutsch-polnischen Grenze, dem Vorhaben des Bedarfsplans Schiene mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis, wurden bis Ende 2008 lediglich 8,4 Prozent der nötigen Investitionsmittel eingesetzt.

ABS Berlin–Dresden

1. Wann ist mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte zu rechnen (PFA 2111, 2113, 2115, 2116, 2251, 2254, 2364, 2365, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375)?

Die Abschnitte 2371, 2372, 2373 (Frauenhain–Großenhain) sind u. a. Bestandteil der Finanzierungsvereinbarung vom 7. September 2001. Der Abschnitt Gro-

Benhain–Streckenende (Abschnitt 2375) gehört zur Finanzierungsvereinbarung vom 11. Dezember 2008, die zusätzlich die Bahnhöfe Rangsdorf, Zossen, Wünsdorf und Baruth, die Strecken Baruth–Golßen und Hohenleipisch–Elsterwerda beinhaltet.

Für die anderen Abschnitte liegt noch keine konkrete Zeitplanung vor.

2. Welche Investitionssumme ist für die genannten Ausbauabschnitte aufzubringen?

Ist hierfür die Finanzierung gesichert?

Die gesamte Investitionssumme für die Ausbaustrecke Berlin–Dresden beläuft sich auf rund 802 Mio. Euro, davon benötigen die erste und zweite Realisierungsstufe der ersten Baustufe 372 Mio. Euro. Für die Beendung der ersten Baustufe sowie für die zweite Baustufe verbleibt eine Investitionssumme von rund 430 Mio. Euro, die noch zu finanzieren ist.

Wenn der Planungsfortschritt den Baubeginn und damit den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung erlaubt, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der dann geltenden Bundeshaushaltlinie den Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen anstreben. Die Finanzierung ist mit Abschluss der Vereinbarung gesichert.

3. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Bauarbeiten für die erste Ausbaustufe, die zunächst nur die Voraussetzungen für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h schafft?
4. Wann ist der Beginn der zweiten Ausbaustufe geplant?

Welche Investitionskosten entstehen für eine Ertüchtigung der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h?

Ist hierfür die Finanzierung gesichert?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die abschließenden Arbeiten an der ersten Baustufe und für die zweite Baustufe liegt noch keine konkrete Zeitplanung vor. Die Investitionskosten für die zweite Baustufe werden auf rund 217 Mio. Euro geschätzt. Bezüglich der Sicherstellung der Finanzierung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Wie ist der Sachstand bei den Planfeststellungsverfahren zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin-Süd Kreuz und Blankenfelde?

Es kann seitens der Bundesregierung derzeit nicht abgeschätzt werden, bis wann die vollziehbaren Planfeststellungsbeschlüsse für die drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) vorliegen werden. Wegen der kritischen Materie im PFA 2 Lichtenrade soll dieser Beschluss zuerst ergehen und frühestens im III. Quartal 2010 vorliegen.

6. Wann ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Dresdner Bahn beabsichtigt?

Die Bundesregierung beabsichtigt, möglichst zeitnah nach Erlangung des vollziehbaren Baurechts die Finanzierungsvereinbarung zu schließen.

7. Welche Reisezeit kann nach Abschluss der zweiten Ausbaustufe und nach dem Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin und Dresden erzielt werden?

Die Fahrzeit zwischen Berlin Südkreuz und Dresden Neustadt soll auf 74 Minuten sinken (nach Fertigstellung der VDE 9 verkürzt sich die Fahrzeit um weitere 5 Minuten).

ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

8. Wann ist der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zur Streckenelektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof geplant?

Wie sieht der konkrete Zeitplan für die Maßnahme aus?

9. In der „Sächsischen Zeitung“ vom 15. Mai 2010 wurde der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke (FDP), mit den Worten zitiert, dass es für die Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof eine kleine finanzielle Unterdeckung gebe. Was bedeutet die Aussage genau, wie hoch ist derzeit die finanzielle Unterdeckung des Vorhabens?

Welche finanziellen Details müssen noch geregelt werden?

10. Welche zeitlichen Restriktionen für die Finanzierungsvereinbarung bzw. den Projektbeginn ergeben sich aus der Tatsache, dass sowohl Mittel aus dem Konjunkturpaket II als auch EFRE-Mittel eingesetzt werden sollen?

Ist es zutreffend, dass die Mittel aus dem Konjunkturpaket II verfallen, wenn mit der Baumaßnahme nicht bis zum 31. Dezember 2010 begonnen und die Mittel nicht bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet wurden?

Ist es zutreffend, dass die EFRE-Mittel bis Ende 2013 verbraucht und abgerechnet sein müssen?

Ist eine Finanzierung von Baumaßnahmen aus EFRE-Mitteln 2014 noch möglich?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierungsstruktur ist wegen der projektspezifischen Besonderheiten sehr komplex. Neben der bei Bedarfsplanvorhaben üblichen Finanzierung mit Baukostenzuschüssen des Bundes nach § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegebauausbaugesetzes (BSchwAG) sollen auch Mittel der Konjunkturprogramme der Bundesregierung, Nahverkehrsmittel nach § 8 Absatz 2 BSchwAG, Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE), Mittel des Freistaates Sachsen und Eigenmittel der Deutschen Bahn AG zum Einsatz kommen.

Das zu finanzierende Gesamtvolumen beläuft sich auf rund 110 Mio. Euro. Die genauen Finanzierungsdetails werden abschließend in der noch zu erstellenden und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als prioritär erachteten Finanzierungsvereinbarung festgelegt. Eine Fertigstellung des Vorhabens ist nach derzeitiger Planung im Jahr 2014 vorgesehen.

Für das Vorhaben sollen auch Mittel des Konjunkturpakets II (KP II) und EFRE-Mittel eingesetzt werden. Die KP-II-Maßnahmen des Investitions- und Tilgungsfonds sind grundsätzlich nur förderfähig, wenn sie spätestens bis zum 31. Dezember 2010 begonnen werden und bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet werden können. Nach dem 31. Dezember 2011 dürfen Mittel des Sondervermögens nicht mehr zur Auszahlung angeordnet werden. Sofern einzelne Maßnahmen in diesen zeitlichen Rahmen nicht hineinpassen, müssen die nicht aus dem Sondervermögen finanzierbaren Ausgaben im Einzelplan des jeweils

zuständigen Bundesressorts erwirtschaftet werden. Der vollständige Einsatz der vorgesehenen KP-II-Mittel bis Ende 2011 ist bei dem in Rede stehenden Vorhaben integraler Bestandteil der vorliegenden Planungen.

Die EFRE-Mittel hingegen stehen sogar bis zwei Jahre nach Auslaufen der Förderperiode – hier also 2015 – zur Verfügung. In Anbetracht der für 2014 angestrebten Fertigstellung des Vorhabens wird nicht mit Problemen gerechnet.

11. Welche Streckenabschnitte zwischen Werdau Bogendreieck und Leipzig bzw. Dresden sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitte mit dem Baubeginn zu rechnen?

Zwischen Werdau-Bogenweiche und Leipzig ist der Abschnitt Crimmitschau (a)–Gaschwitz (e) noch nicht ausgebaut. Hiervon ist im Abschnitt Altenburg (a) bis Paditz der Baubeginn Mitte/Ende 2011 und im Abschnitt Böhlen–Großdeuben im Jahr 2012 im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen geplant. Der Baubeginn für die restlichen Abschnitte ist noch nicht terminiert.

Zwischen Werdau-Bogenweiche und Dresden sind die Abschnitte Dresden-Altstadt–Freital Ost (Felsenkeller), Chemnitz Hbf (a)–Chemnitz-Kappel und Bf. Zwickau noch nicht ausgebaut. Ihre Realisierung ist noch nicht terminiert.

ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

12. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–deutsch-polnische Grenze?

Die Finanzierungsvereinbarung soll nach derzeitigem Planungsstand in 2011 im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel abgeschlossen werden.

13. Welche zeitlichen Restriktionen für die Finanzierungsvereinbarung bzw. den Projektbeginn ergeben sich aus der Tatsache, dass Mittel aus dem Konjunkturpaket II eingesetzt werden sollen?

Ist es zutreffend, dass die Mittel aus dem Konjunkturpaket II verfallen, wenn mit der Baumaßnahme nicht bis zum 31. Dezember 2010 begonnen und die Mittel nicht bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet wurden?

Für die Ausbaustrecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen sollen keine Mittel der Konjunkturprogramme – weder I noch II – eingesetzt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 zum Vorhaben „Ausbaustrecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden“ verwiesen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den mehrfach verschobenen Baubeginn vor dem Hintergrund des überdurchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 22,2 und der herausragenden Bedeutung des Projekts für den internationalen Schienengüterverkehr, der vorrangig über diese Ost-West-Strecke abgewickelt werden soll?

Die Ausbaustrecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen ist ein prioritäres Vorhaben des Bundes. Ein konkreter Baubeginn konnte bislang nicht geplant werden, da noch kein Baurecht vorliegt.

15. Ist es richtig, dass der Ausbau nur für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h erfolgt, obwohl die Trassierung der Strecke weitgehend 160 km/h erlaubt?

Das Ausbauziel der Ausbaustrecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen ist eine Geschwindigkeit von 120 km/h für den Güterverkehr. Dieses entspricht der verkehrlichen Nachfrage im Ergebnis der Untersuchungen für den Bundesverkehrswegeplan.

16. Ist es weiterhin richtig, dass der Freistaat Sachsen seine Bereitschaft signalisiert hat, die Mehrkosten, die für einen Ausbau auf 160 km/h entstehen, zu tragen bzw. dahingehend Gespräche mit der DB Netz AG aufgenommen hat?

Der aktuelle Stand von Gesprächen zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Freistaat Sachsen über eine Finanzierung zusätzlicher Investitionen in die Infrastruktur etwa für eine höhere Geschwindigkeit durch das Land ist dem Bund nicht bekannt.

17. Wenn ja, warum finanziert der Bund nicht den Ausbau für die höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit, zumal die Strecke künftig auch für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Deutschland und Polen, beispielsweise in der Relation Berlin–Wrocław, zunehmende Bedeutung erlangen kann, da erstmals eine durchgehende elektrische Traktionierung möglich wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

18. Ist in diesem Zusammenhang die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz geplant?

Wenn ja, wann?

Welche Kosten würden dadurch entstehen?

Ist für dieses Vorhaben die Finanzierung gesichert bzw. in Aussicht gestellt?

Die Elektrifizierung Dresden–Görlitz ist erst langfristig geplant. Daher liegt auch keine aktuelle Kostenschätzung vor.

