

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Wolfgang Gunkel, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/14025 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Derzeit läuft die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für die Zeit ab 2015. Die zugrunde liegenden Prognosen lassen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs erwarten.

Sachsen verfügt über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie bietet eine gute Anbindung der Regionen an die großen sächsischen Zentren sowie an die deutschen und europäischen Metropolregionen. Seit der EU-Osterweiterung liegt der Freistaat Sachsen im Herzen Europas.

In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege eine zentrale Rolle. Um das Zusammenwachsen Europas zu fördern, sind die sächsischen Verkehrsnetze noch stärker mit den Transeuropäischen Netzen (TEN) zu verflechten.

Um Sachsen verkehrlich weiter in die Mitte Europas zu rücken, müssen in Zukunft vor allem die Lücken in der Schieneninfrastruktur geschlossen werden. Zur Stärkung der Nachbarschaftsbeziehungen ist die verkehrliche Durchlässigkeit der EU-Binnengrenzen zu Polen und Tschechien von großer Bedeutung.

Trotz der guten Ausgangslage und der Investitionen in den vergangenen Jahren braucht Sachsen eine noch bessere Anbindung gerade der Zentren Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau an die überregionale Infrastruktur. Zugleich muss die Anbindung Sachsens an deutsche und europäische Metropolregionen noch weiter verbessert werden. Sachsens Lage schafft die Möglichkeit, zu einer Verkehrsdrehscheibe in Nord-Süd- und auch West-Ost-Richtung zu werden.

Eine Priorisierung von verkehrsstrategisch wichtigen Projekten für ein funktionstüchtiges und zukunftsweisendes Verkehrsnetz erscheint zwingend erforderlich. Genauso wichtig ist die Konzentration auf die Unterhaltung und Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur. Die Kenntnis des Status quo der Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie deren Perspektiven sind dafür unabdingbar.

Allgemein

1. Welche Projekte des aktuellen Investitionsrahmenplanes (IRP), die noch nicht begonnen wurden, sollen 2013, und welche Projekte sollen in den kommenden Jahren begonnen werden (bitte nach Projekt und Jahren getrennt darstellen)?
2. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Sachsen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schiene

Der Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 enthält in der Kategorie C (neu zu beginnende Vorhaben) keine noch nicht begonnenen Schienenprojekte, die ganz oder teilweise im Freistaat Sachsen liegen. Sämtliche, den Freistaat Sachsen tangierenden Bedarfsplanvorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit bestehendem Baurecht befinden sich im Bau oder sind bereits fertiggestellt.

Straße

Die Vorhaben A 72, Chemnitz–Leipzig, Bauabschnitt 5.1 (Borna-Nord–Rötha) und B 169, Ortsumgehung Göltzschtal, Bauabschnitt 5 (S 299–B 94) haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren und sollen noch dieses Jahr begonnen werden. Das Vorhaben im Zuge der A 72 soll voraussichtlich 2017 und der Bauabschnitt 5 der B 169 voraussichtlich 2015 fertig gestellt werden.

Wasserstraße

Es gibt keine der Fragestellung entsprechenden Bundeswasserstraßenprojekte.

Zur Elbe, die als einzige Bundeswasserstraße teilweise in Sachsen liegt, enthält der Bundesverkehrswegeplan 2003 keine Ausbaumaßnahmen.

3. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene- und Bundeswasserstraße im Freistaat Sachsen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Künftig prioritär umgesetzt werden Aus- und Neubauvorhaben zur Engpassauflösung.

Sowohl der für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes maßgebliche vorliegende Bedarfsplan als auch der aktuelle Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 bis 2015 berücksichtigen die europäischen Korridore und Vorrangnetze, sofern dort ein entsprechender Aus- und Neubaubedarf besteht.

Wasserstraße

Die Priorisierung von Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen richtet sich nach der anhand der verkehrlichen Belastung vorgenommenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Elbe, die erst bei der anstehenden Überprüfung der Kategorisierung auf Basis der Verkehrsprognose 2030 kategorisiert wird. Abweichungen von dieser Priorisierung aufgrund von Festlegungen zum Transeuropäischen Verkehrsnetz gibt es nicht.

4. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2013 eingeplant?

Es wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) sowie die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2013 eingeplant?

Der vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 war Grundlage für das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und dessen Anlage, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der wiederum die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der darin enthaltenen Maßnahmen ist.

Nachfolgende Tabelle weist die Projekte mit Planungsauftrag aus. Für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ ohne Planungsrecht ist daher keine Änderung gegenüber den BVWP-Angaben eingetreten.

Zur Frage des verbleibenden Finanzierungsbedarfs siehe Antwort zu Frage 32.

Zur Frage der Finanzierung im Jahr 2013 siehe Antwort zu Frage 1.

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamtkosten (Mio. Euro)	Dringlichkeit	Sachstand
A 4	AS Schmölln – AS Glauchau	46	17,0	157,9	VB	Verkehrsfreigabe am 01.12.2004
A 4	AS Glauchau – AS Hohenstein-Ernstthal	46	6,5	40,9	VB	Verkehrsfreigabe am 17.01.2008
A 4	AS Hohenstein-Ernstthal – AS Limbach-Oberfrohna	46	11,2	67,5	VB	Verkehrsfreigabe am 14.05.2010
A 4	AS Chemnitz-Nord – AS Frankenberg	46	14,0	168,0	VB	Verkehrsfreigabe am 03.11.2003
A 14	AK Parthenaue (A 14/ A 38) – AS Leipzig-Ost	46	4,6	23,8	VB	Vorplanung
A 14	AS Leipzig-Ost – AS Leipzig-Messegelände	46	7,4	89,0	VB	Verkehrsfreigabe am 27.07.2012
A 17	BGr CZ/D – AS Pirna	04	19,3	180,7	VB	Verkehrsfreigabe am 21.12.2006
A 17	AS Pirna – AS Dresden-Südvorstadt	04	12,7	203,3	VB	Verkehrsfreigabe am 22.07.2005
A 17	AS Dresden-Südvorstadt – AS Dresden-Gorbitz	04	9,0	319,1	VB	Verkehrsfreigabe am 22.12.2004
A 17	AS Dresden-Gorbitz – AD Dresden-W (A 4)	04	3,6	54,9	VB	Verkehrsfreigabe am 08.10.2001

Straße	Bezeichnung	Bau- typ	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamt- kosten (Mio. Euro)	Dring- lichkeit	Sachstand
A 38	Leipzig-SW (B 186) – Leipzig-S (B 2/B 95)	04	9,5	160,1	VB	Verkehrsfreigabe am 28.05.2006
A 38	Leipzig-S (B 2/B 95) – Leipzig-SO (S 38)	04	7,0	56,1	VB	Verkehrsfreigabe am 13.08.2006
A 38	Leipzig-SO (S 38) – AD Parthenaue (A 14)	04	6,6	55,5	VB	Verkehrsfreigabe am 13.08.2006
A 72	AS Chemnitz-S – AK Chemnitz (A 4)	46	3,0	58,7	VB	Verkehrsfreigabe am 13.12.2005
A 72	AK Chemnitz (A 4) – ASHartmannsdorf, BA 1.1	04	5,4	63,1	VB	Verkehrsfreigabe am 14.11.2006
A 72	AS Hartmannsdorf – AS Niederfrohna, BA 1.2	04	4,6	46,2	VB	Verkehrsfreigabe am 21.12.2006
A 72	AS Niederfrohna – AS Rathendorf (B 175), BA 2	04	12,2	137,3	VB	Verkehrsfreigabe am 22.12.2011
A 72	AS Rathendorf (B 175) – AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	04	14,5	102,8	VB	Im Bau, voraussichtliche Fertigstellung Sommer 2013
A 72	AS Frohburg (B 7n) – AS Borna-Süd (B 95), BA 3.2	04	6,0	89,2	VB	Im Bau, voraussichtliche Fertigstellung Sommer 2013
A 72	AS Borna-Süd (B 95) – AS Borna-Nord (B 95), BA 4	04	2,5	3,2	VB	Lärmschutz für A 72 im Bau (Verkehrsfreigabe B 95 am 13.09.2006)
A 72	AS Borna-Nord (B 95) – AS Rötha, BA 5.1	04	9,5	64,2	VB	Baubeginn voraussichtlich am 04.07.2013
A 72	AS Rötha – AD Leipzig- Süd, BA 5.2 (A 38)	04	7,2	96,9	VB	Planfeststellungsverfahren
A 72	AD Leipzig-Süd (A 38) – AS Leipzig-Connewitz, BA 6	04	7,7	44,8	W*	Ohne Planungsbeginn
B 2	OU Groitzsch/Audigast	02	1,5	3,2	W*	Vorplanung
B 2	OU Krostitz/Hohenossig	02	2,4	3,0	VB	Ohne Planungsbeginn
B 2	OU Bad Düben/Wellaune	02	2,4	5,4	VB	Vorentwurf
B 2	OU Bad Düben, 1. BA	02	0,9	1,1	W*	Verkehrsfreigabe im Dezember 2005
B 2	OU Bad Düben, 2. BA	02	2,5	10,7	WD	Ohne Planungsbeginn
B 6	A 9 – Stadtgrenze Leipzig einschl. OU Schkeuditz	04	10,1	53,5	VB	Verkehrsfreigabe am 04.07.2002
B 6	A 14 (AS Leipzig/Ost) – Gerichshain	02	6,0	10,1	VB	Verkehrsfreigabe am 15.10.2002

Straße	Bezeichnung	Bau- typ	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamt- kosten (Mio. Euro)	Dring- lichkeit	Sachstand
B 6	Verlegung in Machern	02	2,2	10,2	VB	Vorplanung, Planung eingestellt
B 6	OU Bennewitz, mit Muldebrücke Wurzen	02	2,2	30,0	VB	Verkehrsfreigabe am 25.05.2007
B 6	OU Dresden-Cossebaude	02	4,2	62,0	VB	Vorentwurf
B 6n	OU Bad Düben	02	3,6	5,7	W*	Ohne Planungsbeginn
B 6n	OU Kossa/Görschlitze und Pressel mit Verlegung	02	4,5	4,7	W*	Ohne Planungsbeginn
B 6n	Verlegung südwestl. Torgau	02	12,5	24,6	WD	Rahmordnungsverfahren
B 7	Verlegung nördl. Frohburg (Teil der A 72)	02	6,0	35,9	VB	Vorentwurf
B 87	OU Eilenburg	02	5,5	44,4	VB	Verkehrsfreigabe am 04.02.2004
B 87n	AS Leipzig-Mitte (A 14) – Eilenburg	04	51,1	249,3	VB	Raumordnungsverfahren
B 87n	südl. Eilenburg – nördl. Eilenburg (OU Eilenburg)	24			WD	
B 87n	nördl. Eilenburg – südl. Torgau	04			WD	
B 87n	südl. Torgau – nördl. Torgau	04			VÖ	
B 92	OU Oelsnitz/Vogtl.	02	4,8	32,6	VB	Verkehrsfreigabe am 18.11.2006
B 92	A 72 – Plauen	24	4,5	11,7	VB	Ohne Planungsbeginn
B 92	OU Elsterberg	02	2,2	12,0	VB	1. BA: Verkehrsfreigabe 08/1999 2. BA: Verkehrsfreigabe am 28.08.2009
B 93	Schneeberg – BGr. D/CZ	02	31,3	101,3	WD	Planung zurückgestellt
B 94	Reichenbach – A 72	24	2,3	10,1	VB	Vorentwurf
B 95	OU Ehrenfriedersdorf und OU Thum	02	8,0	34,2	VB	Vorplanung
B 95	OU Burkhardtsdorf	02	2,7	22,8	VB	Vorentwurf
B 95	OU Borna	04	3,9	16,8	VB	Verkehrsfreigabe am 13.09.2006 (später Bestandteil der A 72)
B 96	Verlegung Eibau – B 178n	02	4,1	16,0	W*	Ohne Planungsbeginn
B 96	Westtangente Bautzen	02	3,6	36,0	W*	Im Bau seit Sommer 2009 Voraussichtliche Fertigstellung 2013
B 96	OU Hoyerswerda	02	7,3	16,7	VB	Planfeststellungsbeschluss vom 17.05.2013

Straße	Bezeichnung	Bau- typ	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamt- kosten (Mio. Euro)	Dring- lichkeit	Sachstand
B 96n	LGr BB/SN – Hoyerswerda	02	16,7	33,3	VB	Vorplanung
B 97	Verlegung Lauta (B 96n) – Bernsdorf	02	9,7	15,3	W*	Ohne Planungsbeginn
B 98	TOU Großenhain	02	5,4	15,1	VB	Verkehrsfreigabe am 03.05.2012
B 98	OU Schönfeld	02	1,9	4,3	VB	Vorplanung
B 98	OU Thiendorf	02	1,5	4,3	VB	Vorplanung
B 98	OU Bischofswerda (1. und 2. BA)	02	6,4	24,6	VB	1. BA (B 98 – B 6): Verkehrsfreigabe am 29.07.2010 2. BA (B 6 – S 158): Verkehrsfreigabe am 21.12.2011
B 101	Verlegung in Aue (B 101 – B 169)	02	2,7	26,3	VB	Vorentwurf
B 101	OU Lauter	02	3,5	15,7	VB	Vorplanung, Planung eingestellt
B 101	OU Markersbach	02	1,7	25,4	VB	Verkehrsfreigabe am 16.05.2011
B 101	OU Schlettau	02	2,1	9,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 101	OU Annaberg-Buchholz	02	4,3	14,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 101	OU Brand-Erbisdorf	02	5,5	16,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 101	Brand-Erbisdorf – Freiberg	24	0,7	2,2	VB	Ohne Planungsbeginn
B 101	/B 173 OU Freiberg	02	13,2	65,7	VB	Planfeststellungsbeschluss, beklagt
B 101	OU Siebenlehn	02	2,0	5,3	VB	Verkehrsfreigabe am 28.05.2003
B 101	OU Meißen, (linkselbisch)	02	3,5	44,0	VB	Verkehrsfreigabe am 02.05.2007
B 107	Südverbund Chemnitz – Ebersdorf	04	7,0	65,9	VB	1. BA (S 236 – B 173): Vorentwurf 2. BA (B 173 – Ebersdorf): Vorentwurf
B 107	Ebersdorf – A 4	04	4,3	31,0	VB	Vorentwurf
B 107	OU Grimma	02	10,4	27,3	VB	1. und 2. BA: Verkehrsfreigabe am 17.07.2008 3. BA: Vorentwurf
B 115	OU Krauschwitz, 1. BA	02	4,0	14,0	VB	Vorplanung
B 115	OU Krauschwitz, 2. BA	02	2,0	6,8	VB	Vorplanung
B 156	OU Malschwitz/ Niedergurig	02	2,2	5,5	VB	Vorentwurf
B 160	Hoyerswerda – Weißwasser	02	21,0	35,4	VB	Vorplanung, Planung zurückgestellt
B 169	OU Göltzschtal	02	10,4	36,3	VB	1. BA in Bau 25.09.2012; 5. BA Baubeginn in 2013

Straße	Bezeichnung	Bau- typ	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamt- kosten (Mio. Euro)	Dring- lichkeit	Sachstand
B 169	OU Stützengrün/ Hundshübel	02	3,0	8,9	VB	Verkehrsfreigabe am 18.07.2011
B 169	AS Döbeln (A14) – Salbitz	04	10,4	30,1	W*	Vorplanung
B 169	Salbitz – B 6 (3. BA)	04	7,6	23,5	VB	Planfeststellungsverfahren
B 169	B 6 – Riesa (2. BA)	04	5,0	29,2	VB	Verkehrsfreigabe am 24.09.2012
B 169	Erweiterung in Riesa mit Elbebrücke (1. BA)	24	3,3	35,4	VB	Verkehrsfreigabe am 11.07.2001
B 169	OU Lichtensee	02	2,8	3,3	VB	Ohne Planungsbeginn
B 169	OU Gröditz	02	8,2	20,5	VÖ	Vorplanung
B 170	Autobahnzubringer A 17	24	1,9	9,8	VB	Verkehrsfreigabe am 23.12.2003
B 172	Autobahnzubringer Pirna (B 172a)	04	3,6	20,3	VB	Verkehrsfreigabe am 25.10.2004
B 172	OU Pirna	04	4,0	70,9	VB	Planfeststellungsverfahren
B 173	A 72 (AS Plauen Ost) – Plauen	24	2,1	11,8	VB	Vorentwurf
B 173	OU Mylau/Vogtl.	02	1,5	3,6	VB	Verkehrsfreigabe am 28.08.2003
B 173	TOU Reichenbach	02	0,8	4,2	VB	Ohne Planungsbeginn
B 173	OU Neumark	02	4,1	7,6	VB	Verkehrsfreigabe am 27.08.2001
B 173	OU Mülsen	02	3,5	15,3	VB	Vorentwurf zurückgestellt
B 173	OU Lichtenstein	02	6,5	16,3	VB	Verkehrsfreigabe am 19.08.2003
B 173	OU Bernsdorf	02	1,7	5,8	VB	Vorentwurf zurückgestellt
B 173	OU Oberlungwitz/ Mittelbach	02	10,6	53,5	VB	Vorentwurf zurückgestellt
B 173	Verlegung in Flöha	02	5,8	67,3	VB	1. BA: Verkehrsfreigabe am 17.12.2012 2. BA: Planfeststellungsbeschluss, beklagt
B 173	OU Oederan	02	3,9	18,3	W*	Vorentwurf, Planung zurückgestellt
B 173	OU Kesselsdorf (1. BA)	04	2,7	69,3	VB	Verkehrsfreigabe am 28.11.2008
B 173	OU Kesselsdorf (2. BA)	04	1,0	5,5	VB	Verkehrsfreigabe am 08.10.2001
B 173	OU Kesselsdorf (3. BA)	02	3,4	15,0	VB	Verkehrsfreigabe am 05.07.2011
B 174	OU Hirtstein/Reitzenhain	02	1,7	4,1	VB	Vorplanung
B 174	OU Marienberg	02	10,0	29,2	VB	Verkehrsfreigabe am 22.11.2007
B 174	OU Großolbersdorf/ Hohndorf	02	2,3	9,5	VÖ	Vorplanung

Straße	Bezeichnung	Bau- typ	Akt. Länge [km]	Akt. Gesamt- kosten (Mio. Euro)	Dring- lichkeit	Sachstand
B 174	Verlegung Gornau – Chemnitz	04	4,7	34,6	VB	Im Bau seit 08.12.2010, voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2014
B 175	Verlegung in Glauchau (1. BA)	04	2,4	17,3	VB	Verkehrsfreigabe am 19.12.2002
B 175	/B 180 OU Waldenburg, 1. BA (westl. Waldenburg)	02	1,8	8,8	VB	Verkehrsfreigabe am 22.07.2011
B 175	/B 180 OU Waldenburg, 2. BA	02	5,7	14,5	W*	Vorentwurf
B 175	OU Döbeln/Masten	02	2,0	11,8	VB	Verkehrsfreigabe am 16.11.2009
B 178	BGr D/PL – südl. Zittau (B 99), (BA 5)	02	1,0	9,2	VB	Verkehrsfreigabe der Grenzbrücke am 01.06.2013
B 178	Zittau – Niederoderwitz, (BA 3.3)	02	5,9	20,0	VB	Planfeststellungsverfahren
B 178	Niederoderwitz – Obercunnersdorf, (BA 3.2)	02	10,2	58,0	VB	Im Bau seit 22.11.2010 Voraussichtliche Fertigstellung in 2013
B 178	Obercunnersdorf – Löbau, (BA 3.1)	02	5,9	33,1	VB	Verkehrsfreigabe am 22.11.2010
B 178	OU Löbau, (BA 2)	04	4,1	28,0	VB	Verkehrsfreigabe am 05.11.2001
B 178	nördl. Löbau (B 6) – Nostitz, (BA 1.2)	04	6,3	42,4	VB	Verkehrsfreigabe am 23.10.2008
B 178	Nostitz (S 112) – A 4, (BA 1.1)	04	5,1	41,4	VB	Planfeststellungsverfahren
B 180	OU Stollberg	02	2,6	18,3	VB	Verkehrsfreigabe am 13.09.2005
B 180	OU Thalheim	02	6,0	21,6	W*	Vorentwurf
B 181	A 9 – Stadtgrenze Leipzig	24	4,3	11,1	VB	Planfeststellungsverfahren
VB = Vordringlicher Bedarf VÖ = Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag W* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WD = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag						

6. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, die in Sachsen realisiert werden sollen, liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen vor und für welche nicht (in tabellarischer Darstellung unter Angabe des Zeitpunkts der Vereinbarung)?

Es wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

Für Vorhaben im Zuge von Bundesfernstraßen werden im Regelfall keine Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Ausnahme ist die Finanzierungsverein-

barung zur A 72, Chemnitz–Leipzig vom März 2002 mit Änderungen vom September 2010.

Bezüglich der Wasserstraße wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?

Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und wann ist mit der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. Nach welchen Kriterien kann derzeit eine Höherstufung von Verkehrsprojekten aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf erfolgen?

Im Rahmen der Grundkonzeption für den BVWP 2015 sind erweiterte Priorisierungskriterien vorgeschlagen worden. Unter anderem werden künftig prioritär Aus- und Neubauvorhaben zur Engpassauflösung umgesetzt. Die endgültige Entscheidung zur Rangfolge im jeweiligen Bedarfsplan (Schiene, Straße) wird das Parlament treffen.

9. Welche Verkehrsprojekte in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollten aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen vom Vordringlichen Bedarf zukünftig in den Weiteren Bedarf abgestuft werden (bitte mit Begründung)?

Im Vorfeld der anstehenden Fortschreibung des BVWP hat der Freistaat Sachsen in den Anlagen zur Pressemitteilung vom 4. Februar 2013 Listen mit Vorhaben, die erneut, die neu und die nicht mehr angemeldet werden sollen, veröffentlicht. Diese Listen stellten keine abschließende Entscheidung dar, sondern einen vorläufigen Stand als Diskussionsgrundlage. Im Rahmen der Vorbereitung des BVWP 2015 führt der Freistaat Sachsen derzeit mit den sächsischen Regionalen Planungsverbänden Abstimmungsgespräche. Die Anmeldung des Freistaates Sachsen erfolgt im Nachgang dieser Gespräche bis zum Ende der Anmeldefrist beim Bund Ende September 2013.

Entscheidungen über die Aufnahme von Projekten in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP 2015 – und deren Dringlichkeiten trifft abschließend der Deutsche Bundestag im Rahmen der Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Welche im BVWP 2003 für Sachsen ausgewiesenen Straßenbau- und Schienenprojekte sind im Bau?
11. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbau- und Schienenprojekte in Sachsen befinden sich im Planfeststellungsverfahren?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

12. Für welche noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen, im BVWP 2003 für Sachsen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Straßenbau- und Schienenprojekte wird nicht vor dem Jahr 2015 mit dem Beginn gerechnet?

Schiene: Keine.

Straße: Aussagen zu Baubeginnen von Maßnahmen, die sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden, können nicht getroffen werden.

13. In welchen Planungsphasen befinden sich die im BVWP 2003 ausgewiesenen sächsischen Straßenbauprojekte, die das Planfeststellungsverfahren noch nicht erreicht haben (bitte einzeln aufschlüsseln nach „Vorplanung“, „Entwurf genehmigt“ etc.)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

14. Welche Baumaßnahmen bei Verkehrsprojekten können trotz vorliegender Baureife im Freistaat Sachsen im Jahr 2013 nicht finanziert werden?

Schiene: Keine.

Straße: Keine.

Wasserstraße: Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

15. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbau- und Schienenprojekte wurden bereits fertiggestellt (bitte dargestellt nach dem Jahr der Fertigstellung)?

Schiene: Keines.

Straße: Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

16. Welche Bundesfernstraßen in Sachsen weisen Schäden auf, und welchen Kategorien werden diese zugeordnet (bitte einzeln tabellarisch nach Kategorie und Planungsstand aufschlüsseln)?

Die Ergebnisse der jeweils letzten Zustandsaufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2009/2010 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2005/2006 zeigen, dass in Sachsen ca. 5 Prozent der Fahrstreifen der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. aufweisen. Weitere annähernd 5 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 20 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. auf. Weitere ca. 17 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können.

Aktuellere Auswertungen für die Bundesstraßen in Sachsen sowie eine zusammenfassende Aufstellung differenziert nach einzelnen Bundesfernstraßen liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. Welche Vorhaben in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollen aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen nicht weiterverfolgt werden (bitte mit Begründung)?

Schiene: Keine.

Straße: Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Wasserstraße: Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

18. Für welche Bundesfernstraßen des Weiteren Bedarfs in Sachsen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in der aktuellen Legislaturperiode einen Planungsauftrag erteilt, und welche Gründe haben das BMVBS dazu bewogen?

Keine.

19. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wurden per § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes in den aktuellen Straßenbauplan aufgenommen?
20. Für welche dieser Projekte liegt dem BMVBS ein Antrag des Freistaates Sachsen vor, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung nachweist, und welchen der Anträge hat das BMVBS mit welchem Ergebnis geprüft?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Keine.

21. Um wie viel Prozent haben jeweils die im BVWP 2003 enthaltenen Ortsumfahrungen in Sachsen, die unter Verkehr sind, die betreffenden Orte vom Kfz-Verkehr entlastet, und wie hat sich jeweils die Entlastungswirkung über die Jahre nach der Fertigstellung entwickelt?

Belastbare Zahlen zur Entlastung der Ortslagen nach Realisierung der Ortsumgehungen liegen nach Angaben der Auftragsverwaltung Sachsen nicht vor, da auf den in der Regel in Gemeindebaulast übergegangenen Straßen keine Zählungen durch den Bund erfolgen. Nachweislich (durch die regelmäßigen Verkehrszählungen) werden alle Neubauvorhaben angenommen und entlasten das nachgeordnete Netz.

22. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf zur Realisierung der noch nicht begonnenen Projekte des aktuellen Investitionsrahmenplanes (IRP)?

Schiene: Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Straße: Der Finanzierungsbedarf zur Realisierung der noch nicht begonnenen Projekte des aktuellen IRP 2011 bis 2015 unter C, Prioritäre Vorhaben, im IRP-Zeitraum beträgt 260 Mio. Euro.

Wasserstraße: Im IRP 2011 bis 2015 sind keine einzelnen Wasserstraßenprojekte ausgewiesen. In dem für den Zeitraum des IRP ausgewiesenen Investitionsbedarf für die Erhaltung sind anteilig auch die Erhaltungsmaßnahmen an der Elbe

enthalten. Die Ausgaben für Erhaltungsmaßnahmen an der Elbe im Freistaat Sachsen betragen jährlich rd. 6 Mio. Euro.

23. Welche finanziellen Mittel sind für den Freistaat Sachsen in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2020 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?
24. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen im Bundeshaushalt 2013 eingeplant, und wie hoch ist der tatsächliche Bedarf?
25. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2020 eingeplant?

Die Fragen 23 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schiene: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauprojekten des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt. Der auf den Freistaat Sachsen entfallende Betrag ist deshalb auf Basis der verfügbaren Daten nicht zu ermitteln.

Straße: Die gesamten Bundesfernstraßenmittel, die Mittel für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit [VDE] und Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen [Refi]) und die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für Sachsen in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016 betragen:

(Angaben in Mio. Euro)	Verfügungsrahmen	Rahmenvorgabe	Finanzplanung	
	2013	2014	2015	2016
Bundesfernstraßenmittel*	229	–	–	–
davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi)	39	19	12	13
davon Erhaltungsmittel	99	109	113	117

* Die Gesamtansätze der Länder stehen erst mit jeweiligem Haushaltsgesetz fest.

Der Beschluss des Bundeskabinetts vom 26. Juni 2013 zum Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2014 und der Finanzplanung bis 2017 sieht für das Jahr 2017 eine Fortschreibung der Gesamtmittel für die Bundesfernstraßen in ähnlicher Größenordnung wie 2016 vor. Aussagen über eine Verteilung dieser Mittel können derzeit noch nicht getroffen werden. Das gilt gleichartig auch für die Jahre 2018 bis 2020.

26. Wie hoch ist der jährliche finanzielle Bedarf für Betrieb und Unterhalt der Bundesfernstraßen, die auf der Grundlage des BVWP 2003 in Sachsen gebaut wurden?

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesfernstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Längenanteil am Bundesstraßennetz zugeteilt.

Die jährlichen durchschnittlichen Ausgaben für Betrieb und Wartung der Bundesautobahnen betragen rund 20 000 Euro/km je Richtungsfahrbahn.

Im Freistaat Sachsen wurde 2008 im Zuge der Verwaltungs- und Funktionalreform die Aufgabe der Unterhaltung der Bundesstraßen den Landkreisen übertragen. Die Landkreise erhalten für die Unterhaltungsarbeiten derzeit jährlich ca. 12 000 Euro/km Bundesstraße aus den vom Bund zur Verfügung gestellten Betriebsdienstmitteln.

27. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen im Bundeshaushalt 2013 eingeplant?
28. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2020 eingeplant?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen der Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen werden mit den zugehörigen Bauprojekten finanziert. Die anteiligen Kosten des Lärmschutzes werden im Bundeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen.

Für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) in Sachsen wurden für das Haushaltsjahr 2013 rd. 0,2 Mio. Euro bereitgestellt. Über die zukünftigen Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen wird mit dem jeweiligen Haushaltsgesetz entschieden.

Für die 1999 eingeführte freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des BMVBS seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Es findet keine Aufteilung der Haushaltsmittel auf die einzelnen Länder statt.

29. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?

Straße: Im Bundesfernstraßenbereich sind in Sachsen für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010
B 169, OU Stützengrün/Hundshübel	1,0	5,6
B 173, OU Kesselsdorf (BA 3)	2,9	1,6
B 175, OU Waldenburg (BA 1)	3,2	5,6
B 178, Obercunnersdorf – Löbau (BA 3.1)	10,0	4,5

Schiene: Siehe auch Antwort zu Frage 32.

30. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?

Straße: Im Bundesfernstraßenbereich sind in Sachsen für den nachstehenden Neubeginn einer Bedarfsplanmaßnahme Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011
B 96, Westtangente Bautzen	0,2	4,3	8,0

Schiene: Siehe auch Antwort zu Frage 32.

31. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus den Mautmehreinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Straße: Im Bundesfernstraßenbereich sind in Sachsen für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen aus dem Paket Mautmehreinnahmen 2009 bis 2012 insgesamt Bundesmittel pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011	2012
A 72, Frohburg – Borna Süd (BA 3.2)	0,7	13,0	8,1	14,0
B 169, Verlegung Riesa – A 14 (BA 2)	1,3	12,5	10,0	4,3
B 178, Niederoderwitz – Obercunnersdorf (BA 3.2)	0,6	0,4	16,4	22,5

Schiene: Siehe auch Antwort zu Frage 32.

32. Wie hoch ist der Finanzbedarf insgesamt, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten in Sachsen fertigstellen zu können?

Schiene: Die Fragen 29 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 23 bis 25 verwiesen.

Straße: Nach derzeitigem Stand beträgt der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte ab dem Jahr 2013 rund 240 Mio. Euro.

33. Werden bei der Zuweisung von Mitteln zur Unterhaltung der Bundesstraßen in Sachsen Kosten zur Pflege und Erneuerung von Alleen besonders berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe?

Die Bundesregierung sieht kein Erfordernis, den Ländern Mittel für die Unterhaltungskosten für Alleen und einseitigen Baumreihen nach einem differenzierten Längenschlüssel mit und ohne Baumbestand für den Betriebsdienst der Bundesfernstraßen zur Verfügung zu stellen.

Es ist nicht zweckdienlich, alle landestypischen Merkmale und insbesondere regionalen Besonderheiten des Straßenkörpers explizit in die Berechnung der Mittelausstattung der Betriebsdiensttitel einfließen zu lassen. Darüber hinaus sind die Ausgaben für die Pflege und Unterhaltung von Alleen und einseitigen Baumreihen, die aus den Titeln des Betriebsdienstes zu bestreiten sind, gegenüber dem Gesamtausgaben der Betriebsdiensttitel – z. B. im Jahr 2012 über 1,1 Mrd. Euro – marginal.

34. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Autobahnen sind derzeit für den Freistaat Sachsen verfügbar?
35. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Autobahnen müssten verfügbar sein, um den erforderlichen Planungsvorlauf für neue Maßnahmen im Freistaat Sachsen zu schaffen?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 104a des Grundgesetzes tragen die Länder die Verwaltungskosten, die im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entstehen. Hierzu gehören auch die Planungskosten für die Bundesfernstraßen, so dass der Bundesregierung über deren Höhe und Disposition keine Informationen vorliegen.

36. Welche verfügbaren Mittel des Bundes für Verkehrsinvestitionen konnten in den letzten Jahren durch den Freistaat Sachsen nicht abgerufen werden, und was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe dafür?

Schiene: Es wird auf die Antwort zu den Fragen 23 bis 25 verwiesen.

Straße: Der Freistaat Sachsen hat in den letzten Jahren alle im Bundesfernstraßenbereich vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel vollständig verausgabt.

Wasserstraße: Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen werden auch in Sachsen eigenständig von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Insofern gibt es keine finanziellen Mittel für Wasserbauprojekte, die dem Freistaat Sachsen zur Verfügung gestellt werden oder von diesem abgerufen werden können.

37. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Autobahnen sind bis 2015 in Sachsen geplant?

Die Realisierung ist abhängig von der Erlangung des Baurechts und den jährlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Insoweit können für Maßnahmen, welche noch nicht in Bau sind, keine belastbaren Termine genannt werden.

Schienenverkehr

38. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
39. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestehen im Jahr 2013 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
40. Sofern es nach Kenntnis der Bundesregierung im Vergleich zum Jahr 1995 eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr in Ost-West-Ausrichtung (Personen/Güter) gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?
41. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

42. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestehen im Jahr 2013 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
43. Sofern es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr in Nord-Süd-Ausrichtung (Personen/Güter) im Freistaat Sachsen gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?
44. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass Städte wie Chemnitz, Zwickau oder Plauen seit Jahren nicht mehr mit leistungsfähigen Zügen im ICE-Standard an den Schienenfernverkehr angebunden sind?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 38 bis 44 gemeinsam beantwortet.

Das derzeitige Angebot im Schienenpersonenfernverkehr ist u. a. als Kartendarstellung dem Internet-Auftritt der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 28 bis 34 „Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte im Freistaat Sachsen“ (Bundestagsdrucksache 17/6182) verwiesen.

45. Was plant die Bundesregierung, um diese westsächsische Wirtschaftsregion besser an den Schienenpersonenfernverkehr anzubinden?

Die Bundesverkehrswegeplanung orientiert sich am verkehrlichen Bedarf im Gesamtnetz der Verkehrsträger.

46. Welchen aktuellen Sachstand (Planung, Finanzierung, Terminplanung) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Sachsen-Franken-Magistrale:
 - a) Elektrifizierung im Abschnitt Reichenbach–Hof–Nürnberg,

Die Elektrifizierung des Abschnittes Reichenbach (Vogtland)–Hof wird Ende 2013 im Wesentlichen abgeschlossen sein. Im Rahmen der Sammelvereinbarung (SV) Nummer 38 erfolgt die Vorentwurfsplanung des Abschnittes Hof–Marktredwitz. Zur Planung und zur Realisierung des Abschnittes Marktredwitz–Nürnberg können derzeit keine Aussagen getroffen werden.

- b) Einbindung des City-Tunnels Leipzig für Fernverkehr,

Die Einbindung des City-Tunnels Leipzig für den Fernverkehr ist nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung. Im Rahmen des Nahverkehrsvorhabens ist vorgesehen, dem Fernverkehr pro Stunde und Richtung eine Trasse zur Verfügung zu stellen.

- c) Fertigstellung der Strecke Dresden–Chemnitz–Zwickau–Reichenbach,

Der Ausbau der Franken-Sachsenmagistrale im Abschnitt Dresden–Reichenbach ist bis auf die Eisenbahnknoten Chemnitz und Zwickau im Wesentlichen abgeschlossen.

- d) Fertigstellung der Strecke Leipzig–Reichenbach–Hof,

Der Ausbau des Abschnittes Crimmitschau–Hof ist bereits abgeschlossen. Zwischen Leipzig und Crimmitschau erfolgt derzeit der Ausbau einzelner Ab-

schnitte – wie u. a. der Abschnitt Altenburg–Paditz und Großdeuben–Böhlen. Der gesamte Abschnitt wird voraussichtlich 2018 fertiggestellt sein.

e) Ausbau des Knotens Chemnitz,

Bis Ende 2013 ist der Ausbau des Bahnhofs Chemnitz abgeschlossen. Zum Aus- bzw. Umbau des verbliebenen Abschnittes Chemnitz-Kappel–Chemnitz-Siegmaringen können derzeit keine konkreten Aussagen getroffen werden.

f) Ausbau und Elektrifizierung im Abschnitt Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen?

Zu näheren Angaben über Planung, Finanzierung und Terminplanung der einzelnen Vorhaben wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

47. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierungsvereinbarung für die Gesamtstrecke vorliegen, und was sind die Gründe für die vorliegende Verzögerung gegenüber den bisher verfolgten Zeitplänen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 51d verwiesen.

48. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der nachrangigen Priorisierung des für das Land Sachsen als West-Ost-Verbindung wichtigen Hauptverkehrsprojekts Sachsen-Franken-Magistrale durch den Freistaat Bayern?

Eine Aus- und Bewertung der Anmeldungen der Länder erfolgt voraussichtlich im Herbst 2013.

49. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Anschlussstrecke Nürnberg–Hof elektrifiziert werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 46a verwiesen.

50. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Bestrebungen der Deutschen Bahn AG, den bisher als eigenwirtschaftliches Produkt der Deutschen Bahn AG angebotenen Sachsen-Franken-Express ab 2014 einstellen zu wollen?

Der Franken-Sachsen-Express (FSX) wird im Auftrag der DB Fernverkehr AG von der DB Regio AG durchgeführt. Er ist auch mit Fahrausweisen des Schienenpersonennahverkehrs nutzbar. Pressemitteilungen zufolge hat die DB AG als Grund für die angekündigte Einstellung des FSX ab Dezember 2014 jährliche Verluste in zweistelliger Millionenhöhe angegeben. Der Weiterbetrieb erfordert einen Ausgleich dieses Fehlbetrages. Bisher hat lediglich der Freistaat Bayern eine Unterstützung bis 2016 zugesagt. Bundesmittel stehen hierfür nicht zur Verfügung.

51. Welchen aktuellen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) gibt es bei den weiteren für den Freistaat Sachsen wichtigen Schienenprojekten:

- a) Elektrifizierung im Abschnitt Reichenbach–Plauen–Bad Brambach/Cheb,

Die Elektrifizierung Reichenbach–Plauen–Bad Brambach/Cheb ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

- b) 4-gleisiger Ausbau der Strecke Dresden–Coswig,

Der viergleisige Ausbau der Strecke Dresden–Coswig im Zuge des VDE Nr. 9, Leipzig–Dresden befindet sich im Bau und wird voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen sein.

- c) Ausbau der Strecke Leipzig–Crimmitschau auf 160 km/h,

Es wird auf die Antwort zu Frage 46d verwiesen.

- d) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz auf 160 km/h,

Zum Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz können derzeit keine konkreten Aussagen getroffen werden; die Elektrifizierung ist gemäß deutsch-polnischem Abkommen vom 30. April 2003 langfristig vorgesehen.

- e) Ausbau der Strecke Dresden–Berlin auf 200 km/h,

Der Ausbau der Strecke Berlin–Dresden für 200 km/h ist in Bau. Erste Abschnitte sind für 160 km/h mit Option auf 200 km/h fertiggestellt. Der Ausbau des ca. 80 km langen Abschnittes Wünsdorf–Elsterwerda für 200 km/h wird voraussichtlich 2017/2018 abgeschlossen sein. Zum Ausbau der verbliebenen 45 km von insgesamt 125 km können derzeit keine konkreten Aussagen getroffen werden.

- f) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz auf 160 km/h,

Zur Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz können derzeit keine konkreten Aussagen getroffen werden. Der zweigleisige Ausbau Cottbus–Görlitz ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

- g) Ausbau auf 200 km/h auf der Strecke VDE 9 (VDE = Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) Leipzig–Dresden im Abschnitt Neumedessen–Böhla–Riesa–Dresden,

Zum geplanten Ausbau der Strecke Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9) im Abschnitt Riesa–Neumedessen–Böhla–Radebeul-West können derzeit keine Aussagen getroffen werden.

- h) Neubau VDE 8.2. Leipzig–Halle–Erfurt,

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig mit Abzweig nach Halle im Zuge des VDE Nr. 8.2 ist für Ende 2015 vorgesehen.

- i) Neubau der Strecke Dresden–Prag außerhalb des Elbtals,

Der Neubau der Strecke Dresden–Prag ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

- j) Elektrifizierung im Abschnitt Chemnitz–Geithain,

Die Elektrifizierung Chemnitz–Geithain ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

- k) Mitte-Deutschland-Verbindung (Paderborn–Erfurt–Jena–Glauchau–Chemnitz–Dresden),

Die 1. Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung ist im Wesentlichen fertiggestellt worden. Im Zuge der 2. Baustufe ist im sächsischen Abschnitt kein Ausbau vorgesehen.

- l) Ausbau der Strecke Zwickau–Gera auf 160 km/h?

Der Ausbau der Strecke Zwickau–Gera auf 160 km/h ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

Zu näheren Angaben über einzelne Bedarfsplanvorhaben wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

52. Wie entwickelt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Angebot im Personennah- und Personenfernverkehr am Eisenbahnknoten Leipzig in den kommenden Jahren?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Angebotsverschlechterung auf der ICE-Linie 28, durch die Leipzig seit Dezember 2010 lediglich mit einem Zwei-Stunden-Takt bei allen Verbindungen mit Zielorten in Süddeutschland angebunden ist?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage „Künftige Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig“ auf Bundestagsdrucksache 17/2939 wird verwiesen. Die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) obliegt den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern.

53. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung mittelfristig der Ausbau des Rangierbahnhofes Halle auf die Zugbildungsanlagen in Leipzig und Dresden aus?

Die Modernisierung und Erweiterung der Zugbildungsanlage Halle (Saale) Nord (ZBA Halle) ist Teil des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene (Neue Vorhaben, lfd. Nummer 29) und besitzt sowohl für das BMVBS als auch für die DB AG eine sehr hohe Priorität.

Die ZBA Halle soll im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens als künftiger zentraler Rangierbahnhof für den gesamten mitteldeutschen Raum (Sachsen, Thüringen, östliches Hessen sowie südliches Sachsen-Anhalt) ausgebaut werden. Sie soll dabei auch Funktionen der Rangierbahnhöfe Bebra, Leipzig-Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt mit übernehmen, da insbesondere die letzteren stark abgängig sind und auf Grund ihrer Lage bzw. technischen Konzeption Probleme bereiten.

54. Welche Funktion kommt den Rangierbahnhöfen Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf nach Abschluss des Ausbaus des Rangierbahnhofs in Halle zu?

Die heutigen Rangierbahnhöfe Leipzig-Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt werden gemäß dem aktuellen Konzept der DB Netz AG zu Knotenbahnhöfen

zurückgestuft. Art und Umfang der weiteren Nutzung der Anlagen richtet sich dabei nach den unternehmerischen Erfordernissen der DB Schenker Rail Deutschland AG bzw. privater Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Bund hat darauf keinen Einfluss.

55. Welche Auswirkungen im Güter- und Personenverkehr in Sachsen sind zu erwarten, nachdem der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt mit dessen Instandhaltungswerkstatt geschlossen wurde, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit und den Einsatz bei möglichen Unfällen?
56. Wie viele Arbeitsplätze gibt es heute nach Kenntnis der Bundesregierung in den Rangierbahnhöfen Leipzig, Halle und Dresden, und wie viele werden es nach dem Ausbau des Rangierbahnhofs Halle sein?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fragen fallen in die unternehmerische Verantwortung der DB AG. Der Bundesregierung liegen hierzu keine aktuellen Angaben vor.

57. Reicht nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeit geplante Kapazität des Rangierbahnhofs Halle aus, um in Zukunft den prognostizierten Zuwächsen des Güterverkehrs im Freistaat Sachsen und der in diesem Zusammenhang notwendigen Verlagerung von der Straße auf die Schiene gerecht zu werden?

Ja. Die Leistungsfähigkeit der Anlage wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) geprüft. Danach bestehen über die für das derzeit unterstellte Betriebsprogramm notwendigen Kapazitäten hinaus noch Reserven für künftige Verkehrszuwächse, die u. a. durch die bereits berücksichtigte, spätere Nachrüstung weiterer Richtungseisenbahnanlagen mit Fördereinrichtungen erschlossen werden können.

58. Welche Fernverkehrsverbindungen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung mit Fertigstellung des Bauvorhabens den City-Tunnel Leipzig benutzen?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 34 der Kleinen Anfrage „Künftige Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig“ auf Bundestagsdrucksache 17/2939 wird verwiesen.

59. In welchen Taktzeiten ist der Zugverkehr im City-Tunnel Leipzig möglich und geplant?

Der City-Tunnel Leipzig sollte gemäß ursprünglicher Planung durch die Leipziger S-Bahn-Linien sowie den Regionalverkehr genutzt werden (ca. Vier-Minuten-Takt in jeder Richtung). Weiterhin besteht Kapazität, um eine Fahrplantrasse Fernverkehr je Stunde und Richtung durch den Tunnel führen zu können.

Die tatsächlichen Taktzeiten ab Inbetriebnahme sind abhängig von dem durch die Aufgabenträger für den Nahverkehr aktuell bestellten Betriebsprogramm sowie einem künftig potenziell durch den City-Tunnel zu führenden Regional-/Fernverkehrsangebot der DB AG.

Grenzüberschreitende Verkehrswege

60. Auf welchen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und der Republik Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik werden derzeit Schienenpersonen- und Schienengüterverkehre durchgeführt?
61. Welche grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und der Republik Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und Tschechischen Republik wurden seit 1990 neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut (Antworten bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut mit entsprechender Jahresangabe)?
62. Welche Kosten haben diese Baumaßnahmen jeweils verursacht und durch wen wurden sie getragen (Antworten bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut grenzüberschreitenden Bahnstrecken und aufgeschlüsselt nach Mittel von EU, Bund, Land sowie Deutsche Bahn AG)?

Die Fragen 60 bis 62 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die grenzüberschreitende Strecke Dresden–Grenze D/CZ bis Ende 2004 mit einem Investitionsvolumen von rd. 180 Mio. Euro ausgebaut. Angaben zu weiteren grenzüberschreitenden Strecke zwischen dem Freistaat Sachsen und der Republik Polen bzw. der Tschechischen Republik liegen der Bundesregierung nicht vor.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 67 bis 69 der Kleinen Anfrage „Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte im Freistaat Sachsen“ (Bundestagsdrucksache 17/6182) und die Antwort zu den Fragen 1 bis 7 der Kleinen Anfrage „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ auf Bundestagsdrucksache 16/9564 wird verwiesen.

63. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand und wann ist mit der Fertigstellung des Ausbaus der Schienenverbindung Berlin–Dresden–Prag, für die bereits im Jahr 1995 eine entsprechende Vereinbarung mit der Tschechischen Republik getroffen wurde, zu rechnen?
Ist eine Tunnellösung durch das Erzgebirge aus Sicht der Bundesregierung eine mögliche Variante?

Zum Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin–Dresden–Prag wird auf die Antworten zu den Fragen 51e, 51i, 61 und 62 verwiesen. Auf Landesebene werden erste Projektskizzen sowie raumordnerische Betrachtungen vorgenommen. In den Projektskizzen stellt auch eine Tunnellösung durch das Erzgebirge (Neubaustrecke Dresden–Prag) eine mögliche Lösung dar. Über eine mögliche Aufnahme des Projekts in den Bedarfsplan entscheidet der Gesetzgeber.

64. Wie ist der jeweilige aktuelle Planungsstand und wann ist mit der Fertigstellung der Schienenverbindungen Berlin–Warschau, Dresden–Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda–Horka-Kohlfurt (Wegliniec) angesichts der

bereits im Jahr 2003 mit der Republik Polen geschlossenen Vereinbarung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs zu rechnen?

Der Ausbau des deutschen Abschnittes im Zuge der Eisenbahnverbindung Berlin–Warschau wird voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen sein, wobei bereits der 56 km lange Teilabschnitt Erkner–Frankfurt (Oder) einschließlich Neubau der Eisenbahngrenzbrücke über die Oder bereits fertig gestellt wurde. Zur Eisenbahnverbindung Dresden–Breslau wird auf die Antwort zu Frage 51d verwiesen. Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL einschließlich Elektrifizierung wurde im Jahre 2012 begonnen. Mit der Fertigstellung ist Ende 2016 zu rechnen.

65. Welche grenzüberschreitenden sächsischen Verkehrsverbindungen im Bereich der Schienenwege befinden sich hinsichtlich des weiteren Ausbaus und der Ertüchtigung in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtliche Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?

Es ist derzeit kein Bedarfsplanprojekt des Bundes in Vorbereitung.

Auf Veranlassung der Aufgabenträger im SPNV und gemäß entsprechender Vereinbarung des Freistaats Sachsen mit der Tschechischen Republik wird die Reaktivierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Sebnitz–Dolní Poustevna (Niedereinsiedel) angestrebt. Die Bundesregierung ist an den Aktivitäten zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur nicht beteiligt.

66. Welche grenzüberschreitenden sächsischen Verkehrsverbindungen im Bereich der Straßeninfrastruktur befinden sich hinsichtlich des weiteren Ausbaus und der Ertüchtigung in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtliche Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?

Folgende grenzüberschreitende sächsische Verkehrsverbindungen werden geplant:

- Staatsstraße (S) 214/ 216 Olbernhau-Bundesgrenze D/CZ
Neubau einer Grenzbrücke in Zuständigkeit des Freistaates Sachsen, Vorplanung bestätigt, Aussagen zu Terminen aus heutiger Sicht nicht möglich.
- S 127, Zubringer Grenzübergang Deschka
Vorplanungsunterlagen liegen der polnischen Seite zur Stellungnahme/Abstimmung vor, weitere Vorgehensweise ist abhängig vom Ergebnis der Abstimmung.

Neubaumaßnahmen des BVWP 2003 an grenzüberschreitenden Bundesfernstraßen sind in der Tabelle zu Frage 5 aufgelistet, neue Grenzübergänge sind nicht vorgesehen. Für die B 92 zwischen Adorf und Oelsnitz ist ein abschnittsweiser Ausbau geplant. Alle Abschnitte sind in der Planung. Weitere Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen an grenzüberschreitenden Verbindungen werden entsprechend der Notwendigkeit in die jährlichen Bauprogramme eingeordnet.

Neue Übergänge entstehen hauptsächlich im kommunalen Bereich. Mit dem Beitritt der Tschechischen Republik 2007 zum Schengener Abkommen können grenzüberschreitende Verbindungen in Abstimmung der Nachbargemeinden und -kreise geöffnet werden. Entsprechende bauliche Maßnahmen werden auf Antrag gefördert.

67. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Neu- bzw. Ausbauprojekte im Bereich der Fernstraßen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik sowie der Republik Polen (B 92, B 93, B 174 und B 178) hinsichtlich der Planung, Finanzierung sowie Terminierung der Umsetzung?

Siehe Antwort zu Frage 5.

Die Realisierung ist abhängig von der Erlangung des Baurechts und den jährlich zur Verfügung stehenden Bundesmitteln. Insoweit können für Maßnahmen, welche noch nicht in Bau sind, keine belastbaren Termine genannt werden.

68. Wie sehen die Planungen der Bundesregierung sowie der Europäischen Kommission aus, um den paneuropäischen Korridor III (Dresden–Breslau–Lemberg–Kiew) und Korridor IV (Dresden–Prag–Budapest–Bukarest–Sofia–Thessaloniki/Istanbul) umzusetzen (Planungs- und Finanzierungsgrundlagen)?
69. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung des Freistaates Sachsens innerhalb der europäischen Konzeption der Europäischen Verkehrskorridore mit Schwerpunkt auf die TEN Achse 1 und die Weiterentwicklung der TEN Achse 22 zum Vier-Meeres-Schienenkorridor (EU4SEArail)?
70. Wie weit sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungen bzw. Umsetzungen bei diesen zwei für den Freistaat Sachsen zentralen europäischen Verkehrskorridoren vorangeschritten (Planungsstand, Finanzierungsvereinbarungen)?
71. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung für eine Umsetzung dieser für den Freistaat Sachsen zentralen europäischen Verkehrskorridore, und welche Probleme gibt es in der Realisierung der entsprechenden Verkehrsprojekte?

Die Fragen 68 bis 71 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die europäischen Verkehrskorridore (Anzahl und Streckenführung) wird derzeit auf europäischer Ebene verhandelt. Festlegungen stehen aus.

Autobahnen und Bundesstraßen

72. In welcher Höhe wurden jährlich seit 2000 bis heute Investitionen in Bundesfernstraßen in Sachsen vorgenommen?
73. Wie viele Kilometer Bundesfernstraße (aufgeschlüsselt nach Autobahnen und Bundesstraßen) wurden mit den Bedarfsplanprojekten des BVWP 2003 in Sachsen bis zum Jahr 2013 neu gebaut?
74. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2000 insgesamt und pro Jahr Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesfernstraßen in Sachsen geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?

Die Fragen 72 bis 74 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Investitionen in Bundesfernstraßen in Sachsen seit 2000 sowie die darin enthaltenen Ausgaben für die Erhaltung sind nachstehend aufgelistet (Angaben in Mio. Euro):

Jahr	Gesamtinvestitionen	davon Erhaltung
2000	354,3	26,2
2001	369,8	33,2
2002	375,4	53,6
2003	425,3	31,8
2004	363,6	31,8
2005	417,1	50,4
2006	391,8	41,0
2007	261,2	54,4
2008	227,8	61,6
2009	279,8	96,1
2010	304,2	80,7
2011	280,7	53,6
2012	250,5	47,2
Summe	4 301,4	661,6

Erläuterungen

- ab 2003 einschl. der Hochwassermittel aus Aufbauhilfefonds
- ab 2009 einschl. Konjunkturprogramme I und II
- ab 2012 einschl. Infrastrukturbeschleunigungsprogramm
- ohne Mittel für EKrG-Maßnahmen

Zu den vorgenannten Angaben für die Erhaltung sind noch die Erhaltungsleistungen hinzuzurechnen, die im Rahmen von Erweiterungsmaßnahmen wie dem sechsstreifigen Ausbau sowie Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgen.

Die Kosten der Einzelprojekte sind in den jeweiligen Straßenbauplänen dargestellt.

In Sachsen sind bis 2013 auf Grundlage des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen rund 146 km Bundesautobahnen und 122 km Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut worden.

75. Welchen aktuellen Stand (Planung, Finanzierung, Fertigstellung) haben die Straßenbauprojekte:
- a) B 96 Westtangente Bautzen,
 - b) B 96 Ortsumgehung Hoyerswerda,
 - c) B 98 Ortsumgehung Großenhain,
 - d) B 101 Ortsumgehung Freiberg (West),
 - e) B 196 Ortsumgehung Stützengrün/Hundshübel,
 - f) B 169 Verlegung Riesa–A 14 sowie Riesa–B 6,
 - g) B 173 Ortsumgehung Flöha,
 - h) B 175 Ortsumgehung Döbeln/Masten,
 - i) B 175 Ortsumgehung Waldenburg,

- j) B 178 Obercunnersdorf–Löbau,
- k) B 178 Neubau der Bundesstraße zwischen dem Dreiländereck und der A 4,
- l) 4-spüriger Ausbau und Neubau der B 87 und B 169,
- m) A 72 Chemnitz–Leipzig,

Für die Bedarfsplanmaßnahmen siehe Antwort zu Frage 5.

- n) A 13 Verbindung Sachsen–Brandenburg (bei Thiendorf)?

Bei der Maßnahme handelt es sich um die Um- und Ausbaumaßnahme A 13, Ausbau zwischen Landesgrenze und der Anschlussstelle Thiendorf. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 16. November 2012. Veranschlagt ist diese Maßnahme im Straßenbauplan in Tabelle 10 – Um-/Ausbau BAB.

Wasserstraßen

- 76. Welche Bundeswasserstraßenprojekte sind derzeit im Freistaat Sachsen im Bau, haben Baureife erlangt oder befinden sich in der Planfeststellung bzw. wurden seit 1990 trotz vorbereitender Planungen nicht in Angriff genommen, und was sind die Gründe dafür?

An der Elbe werden seit dem Hochwasser 2002 vereinbarungsgemäß nur Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen durchgeführt, die den Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002 wieder herstellen bzw. erhalten. Insofern gibt es im Freistaat Sachsen keine der Fragestellung entsprechenden Bundeswasserstraßenprojekte.

- 77. Welche Stärken, Schwächen, Entwicklungspotenziale und Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung bei der sächsischen Binnenwasserinfrastruktur, und welche Bedeutung haben die sächsischen Binnenhäfen und die sächsische Binnenschifffahrt für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort im Freistaat Sachsen?

Die Schifffahrtsverhältnisse an der Bundeswasserstraße Elbe im Freistaat Sachsen sind durch abflussbedingt wechselnde Fahrrinntiefen geprägt, die nur in einem Teil des Jahres Abladetiefen zulassen, die einen wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr ermöglichen.

Zur Bedeutung der sächsischen Binnenhäfen und der sächsischen Binnenschifffahrt für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort im Freistaat Sachsen hat die Bundesregierung keine Erkenntnisse.

- 78. In welchem Umfang sind die einzelnen Bundesverkehrswege Straße, Schiene und Wasser in der Lage, den anwachsenden Verkehr bis zum Prognosezeitraum 2015 im Freistaat Sachsen adäquat aufzunehmen (bitte einzeln nach den Verkehrswegen aufschlüsseln)?
- 79. In welchem Maße verfügen die genannten Bundesverkehrswege im Freistaat Sachsen auf allen wichtigen Korridoren über Kapazitätsreserven (bitte einzeln angeben nach den Verkehrswegen in Prozent der Auslastung und Kapazität)?

Die Fragen 78 und 79 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesverkehrswegeplanung orientiert sich künftig vorrangig an den für das Zielnetz 2030 prognostizierten Engpässen und dem verkehrlichen Bedarf.

Die Kapazität der Bundeswasserstraße Elbe wird nicht annähernd ausgeschöpft. Insofern könnte ein Verkehrszuwachs von diesem Verkehrsträger aufgenommen werden.

80. Plant die Bundesregierung weitere Unterhaltungs- bzw. Ausbaumaßnahmen, um die Beschiffbarkeit der Elbe zu erhöhen?
81. Welche zu erwartenden Kosten für Unterhaltung bzw. Ausbau sind in den kommenden Jahren an der Elbe geplant?
82. Gibt es einen abgestimmten Umgang zwischen der Bundesregierung und den Elbeanrainer-Bundesländern hinsichtlich eines weiteren Ausbaus und der Unterhaltung der Elbe als Verkehrskorridor, und welche konkreten Handlungsempfehlungen sind dabei vereinbart worden?

Die Fragen 80 bis 82 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Ausbau der Binnenelbe ist nicht geplant. An der Elbe wurden seit 2005 Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, mit dem Ziel den Status Quo der Fahrrinnenverhältnisse vor dem Augusthochwasser 2002 wiederherzustellen. Das künftige, noch fest zu legende Unterhaltungsziel wird in dem vom Bund angestrebten Gesamtkonzept Elbe berücksichtigt. Die Frage nach den Möglichkeiten einer Verbesserung des Unterhaltungsziels gegenüber der derzeitigen Ist-Situation ist noch offen. Bei der Erarbeitung des Gesamtkonzepts werden die anliegenden Bundesländer einbezogen.

83. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den geplanten Staustufen in der Elbe in der Tschechischen Republik?
84. Hat die Bundesregierung vor, offiziell gegen die tschechischen Pläne zur Errichtung von Staustufen an der Elbe vorzugehen?

Die Fragen 83 und 84 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über den Ausbau der eigenen Verkehrsinfrastruktur wird von jedem Staat selbstständig getroffen. Dabei werden die Pläne des jeweiligen Nachbarstaates selbstverständlich zur Kenntnis genommen. Der Tschechischen Republik ist bekannt, dass die Bundesregierung keine Ausbaupläne für die Elbe verfolgt. Für die Bundesregierung besteht keine Veranlassung die Pläne der Tschechischen Republik zu kommentieren.

