

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel
und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/4940 –**

Vollsperrung von ICE-Strecken

Vorbemerkung der Fragesteller

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/thema-des-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).

1. Wird es ICE- oder IC-Verbindungen geben, die nicht umgeleitet werden können und deshalb gestrichen werden?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) teilte mit, dass es möglicherweise vereinzelt zu solchen Fällen kommen könnte.

2. Wird es Regionalverbindungen geben, die zu Gunsten von Fernverkehrsverbindungen vorübergehend eingestellt werden müssen, und wenn ja, wird für diese ein Schienenersatzverkehr angeboten?

Die DB Netz AG teilte mit, dass sie die Verkehrskonzepte im Umleitungsverkehr in enger Absprache mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und unter Einbindung der Aufgabenträger ausarbeitet und Umleitungsverkehre um die bestehenden Regelverkehre plant. Es kann jedoch vereinzelt Züge oder Verbindungen im Regional- und Nahverkehr geben, die auf Grund fehlender Trassenkapazität auf den zur Verfügung stehenden Umleitungsstrecken zu Gunsten von umzuleitenden Fernverkehrszügen während der Bauarbeiten ausfallen. Für die ausfallenden Züge sind Ersatzmaßnahmen geplant. Dazu gehört z. B. der Übergang auf andere Nahverkehrszüge in zeitlicher Nähe zum ausfallenden Zug oder, wenn dies nicht möglich ist, Schienenersatzverkehr.

3. Sind Wettbewerber der DB Fernverkehr von der Sperrung oder bei ihren Fahrplangestaltungen von den Sperrungen betroffen?

Nach Angabe der DB Netz AG verkehren aktuell zwei Zugpaare von Flixbus im Abschnitt Fulda–Jühnde (Relation Stuttgart–Berlin).

4. Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr sind, je nach Bauabschnitt, von der Sperrung betroffen?

Von der Sperrung ist nach Angaben der DB AG pro Bauabschnitt voraussichtlich die folgende Anzahl an Fahrgästen pro Werktag betroffen:

- 30 bis 40 Tsd. Reisende auf dem Abschnitt Fulda–Würzburg,
- 40 bis 50 Tsd. Reisende auf dem Abschnitt Fulda–Hannover (für alle Teilstrecken zusammen),
- 60 bis 70 Tsd. Reisende Mannheim–Stuttgart.

5. Wie viele Güterzüge sind täglich, je nach Bauabschnitt, von der Sperrung betroffen?

Nach Angaben der DB Netz AG wird in den einzelnen Abschnitten voraussichtlich die folgende Anzahl an Zügen des Schienengüterverkehrs (SGV) betroffen sein (Angaben je Nacht):

- 2019: Abschnitt Hannover–Göttingen ca. 50 SGV-Züge,
- 2020: Abschnitt Mannheim–Stuttgart ca. 30 SGV-Züge,
- 2021: Abschnitt Göttingen–Kassel ca. 50 SGV-Züge,
- 2022: Abschnitt Fulda–Würzburg ca. 70 SGV-Züge,
- 2023: Abschnitt Kassel–Fulda ca. 60 SGV-Züge.

6. Sind der Bundesregierung bereits geplante Entschädigungsregelungen für Bahncard-100-Kunden bekannt?

Nach Angaben der DB AG wird die Bahn mögliche Kulanzleistungen in zeitlicher Nähe zu der jeweiligen Baustelle im Jahr 2019 ihren betroffenen BahnCard 100-Kunden mitteilen, wobei hier Ausmaß, Betroffenheit und Dauer der Einschränkungen ausschlaggebend für eine Kulanzleistung sein werden.

7. Seit wann laufen die Planungen für die Sanierung der beiden Schnellfahrstrecken?

Die DB Netz AG teilte mit, dass bei der Schnellfahrstrecke (SFS) 1733 (Hannover–Würzburg) Variantenbetrachtungen in den Machbarkeitsstudien für den Abschnitt Hannover–Göttingen im Jahr 2016 und für den Abschnitt Göttingen–Würzburg in 2016/2017 durchgeführt wurden. Für die SFS 4080 (Mannheim–Stuttgart) starteten die Variantenbetrachtungen im Jahr 2013 mit einer Machbarkeitsstudie.

8. Seit wann sind der Bundesregierung beabsichtigte Sperrungen bekannt?

Die Bundesregierung erhält keine gesonderten Mitteilungen über beabsichtigte Streckensperrungen im Rahmen der Durchführung von Baumaßnahmen.

9. Gibt es Überlegungen, zukünftig die hohe mechanische Beanspruchung der Schieneninfrastruktur auf diesen Strecken zu reduzieren, und wenn ja, wie?

Die DB Netz AG setzt künftig zur Reduktion der hohen mechanischen Beanspruchung des Schotters größere Schwellen mit elastischen Sohlen und hochelastischen Stützpunkten ein.

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?

Bei der Wahl und Gestaltung der Ausweichstrecken handelt es sich um die technischen und organisatorischen Vorbereitungen der Baumaßnahmen, die in den Verantwortungsbereich des Vorstandes der DB Netz AG fallen. Dieser berichtet dem Aufsichtsrat der DB Netz AG, in dem die Bundesregierung vertreten ist, regelmäßig über den Stand der Investitionsprojekte.

11. Handelt es sich um Instandhaltungsinvestitionen, und werden die eingeplanten rd. 825 Mio. Euro vollständig durch die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgedeckt?

Nach Angaben der DB Netz AG handelt es sich bei den beiden Maßnahmen SFS Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart um Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz, welche im Wesentlichen durch die LuFV abgedeckt werden können.

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)?

Nach Aussage der DB Netz AG lagen auf der SFS Hannover–Würzburg die Trasseneinnahmen seit dem Jahr 2002 zwischen 70 und 110 Mio. Euro jährlich. Auf der SFS Mannheim–Stuttgart wurden seit 2002 Einnahmen zwischen 22 und 40 Mio. Euro pro Jahr erzielt.

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?

Nach Angaben der DB Netz AG sind Rückstellungen für den angefragten Sachverhalt nicht einschlägig, da es sich nicht um die (aufwandswirksame) Sanierung von vorhandenen Anlagen, sondern um den Ersatz verschlissener Vermögensgegenstände handelt. Diese Tatbestände werden als Ersatzinvestitionen, d. h. als Zugänge zum Anlagevermögen der DB Netz AG, ausgewiesen.

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?

Ja.