

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Bau der Schienenneubaustrecke Dresden–Prag

Der geplante Neubau der Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke zwischen Dresden und Prag ist nicht nur für den Freistaat Sachsen von herausragender Bedeutung. Das Projekt leistet vielmehr auch einen wichtigen Beitrag für eine höhere Leistungsfähigkeit des europäischen Schienenverkehrs zwischen den deutschen Seehäfen und den EU-Staaten in Süd- und Südosteuropa. Die Bedeutung der Verbindung ergibt sich auch aus der Einstufung als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Durch die neue Streckenführung wird sich die Reisezeit für Personenzüge zwischen Dresden und Prag von derzeit über zwei Stunden auf deutlich unter eine Stunde mehr als halbieren. Für den Schienengüterverkehr erhöht sich die Kapazität im Vergleich zur bisherigen Strecke durch das obere Elbtal. Das Projekt verbessert die Anbindung der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Sachsen an die Märkte in Süd- und Südosteuropa. Aufgrund ihrer Bedeutung wurde die Strecke sowohl in den Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch in den Landesverkehrsplan 2025 des Freistaates Sachsen aufgenommen (vgl. www.medien-service.sachsen.de/medien/news/222180).

Als zukünftiger Bauherr führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) alle planerischen Aktivitäten durch und beantragt alle planungsrechtlichen Verfahren. Dem kommt besonders im Hinblick auf die Auswahl der Trassenführung eine besondere Bedeutung zu. Naturgemäß spielt die Akzeptanz für das Projekt unter den Anwohnern eine wichtige Rolle. Der Wunsch nach Mitsprache zeigt sich unter anderem an der Arbeit der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“, die eigene Vorschläge zur Trassenführung entwickelt hat. Wie bei Verkehrsprojekten dieser Größenordnung üblich, ist die Klärung von Natur- und Umweltfragen einschließlich dem Lärmschutz entscheidend für eine zügige Planung und Genehmigung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Neubau der Strecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem?
2. Welche Trassenvarianten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der bisherigen Planungsschritte untersucht?
3. Existiert eine durch die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG favorisierte Trassenführung?
Wenn ja, wie soll diese aussehen?
4. Wann kann nach Kenntnis der Bundesregierung im günstigsten Fall mit dem Beginn des Planfestellungsverfahrens gerechnet werden?
5. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der endgültigen Festlegung auf eine konkrete Trassenführung zu rechnen?
6. Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten auf Seiten der Bundesrepublik Deutschland, und welchen Anteil daran haben Tunnelbauten sowie Brückenbauwerke voraussichtlich?
7. Welche finanziellen Zusagen gibt es vom Freistaat Sachsen, der EU oder der DB AG zur anteiligen Finanzierung der Neubaustrecke?
8. Stellt eine mögliche moderate Kostensteigerung, z. B. durch eine längere Tunnelstrecke, nach Kenntnis der Bundesregierung ein Risiko für die Gesamtfinanzierung dieses Projektes dar?
9. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die einzelnen Trassenvarianten unter dem gegenwärtigen Kenntnisstand hinsichtlich deren Umweltauswirkungen zu bewerten?
10. Bei welcher Trassenvariante ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Streckenbau finanziell und zeitlich am aufwändigsten hinsichtlich der geologischen Strukturen?
11. Welche NATURA 2000-Gebiete könnten von der geplanten Strecke nach Auffassung der Bundesregierung tangiert werden?
12. Auf welchem Weg soll in der aktuellen Planung der entstehende Abraum durch den Tunnelbau verfüllt werden?
Spielt der Hornblendebruch bei Nenntmannsdorf dabei eine Rolle?
13. Ist der Bundesregierung die von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ vorgeschlagene Trassenvariante mit dem etwas längeren Tunnel bekannt, und falls ja, wie wird dieser bewertet (vgl. www.basistunnel-nach-prag.de/)?
14. Wie hoch sind nach Auffassung der Bundesregierung die Mehrkosten beim Aufgreifen des Vorschlags der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ im Vergleich zur bisherigen Vorzugsvariante in der Untersuchung des Freistaates Sachsen?
15. Ist beim Vorschlag der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ nach Kenntnis der Bundesregierung die prognostizierte maximal mögliche Streckenauslastung von 288 Zügen je Tag identisch?
16. Welche maximale Steigungsrate der Tunnelstrecke weist der Vorschlag der Bürgerinitiative nach Kenntnis der Bundesregierung im Vergleich zur bisherigen Vorzugsvariante des Freistaates Sachsen auf, und welche Auswirkung hat dies für die Fahrt von schweren Güterzügen?
17. Welche Verwendung ist für die Bestandsstrecke im Elbtal nach Eröffnung der Neubaustrecke vorgesehen?

18. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, die Bestandsstrecke nach Eröffnung der Neubaustrecke für Züge ab einer bestimmten Tonnage zu sperren?
19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, nach Fertigstellung der Neubaustrecke die Lärmemissionen auf der bisherigen Elbtalstrecke durch eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und/oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu verringern?
20. Ist die Neubaustrecke in der Planung nach Kenntnis der Bundesregierung bereits in den zukünftigen Deutschland-Takt integriert, und wenn nein, welche Maßnahmen müssen dafür noch ergriffen werden?
21. Welche Bürgerinitiativen oder andere Vereinigungen, die sich mit der Neubaustrecke beschäftigen, sind der Bundesregierung bekannt, und welche Kontakte zwischen Deutscher Bahn AG und betroffenen Bürgerinitiativen sind der Bundesregierung bekannt?
22. Wie wurden betroffene Anwohner nach Kenntnis der Bundesregierung bisher über den aktuellen Stand der Planungen informiert?
23. Welche Abstimmungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik stehen nach Kenntnis der Bundesregierung noch aus?
24. Welche Erfahrungen mit anderen großen Eisenbahntunnelbauten werden im Rahmen der Planungen nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt?
25. Mit welcher Kapazitätsauslastung durch Personenfernzüge, Personennahverkehrszüge und Güterzüge rechnet die Bundesregierung im Falle einer fristgerechten Fertigstellung des Projektes?

Berlin, den 20. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion

