

Bahntunnel Dresden–Prag: Problemlösung für Lärmschutz, Güterverkehr und Netzausbau?

Katja Meier
verkehrspolitische Sprecherin

Bernhard-von-Lindenu-Platz 1
01067 Dresden

Telefon: 0351 / 493 48 02
Telefax: 0351 / 493 48 09

katja.meier@slt.sachsen.de

Dresden, 11. Mai 2018

(Auswertung der Großen Anfrage “Neubaustrecke Dresden–Prag“, Drs. 6/11555)

Vorbemerkung

Die schon seit den frühen neunziger Jahren diskutierte Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem(–Prag) ist mit der (immer noch nicht beendeten) Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) wieder stärker ins Blickfeld geraten. Durch den Freistaat Sachsen wurde dieses Projekt neben anderen Ausbauvorhaben dafür angemeldet und in den Jahren 2014/15 mit einer sogenannten “Vorplanungsstudie” näher untersucht.

Die Kosten des Projektes betragen nach heutiger Einschätzung bis zu 3 Milliarden Euro (einschließlich des auf tschechischem Staatsgebiet liegenden Teils, der untrennbarer Bestandteil des Vorhabens ist). Zum Vergleich: Die Eisenbahn-Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden ist mit 800 Millionen Euro beziffert, die ABS Leipzig–Dresden mit 1,5 Mrd. Euro und die gesamte Sachsenmagistrale (Nürnberg–)Hof–Leipzig/–Dresden mit 1,7 Mrd. Euro. Die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen für einen landesweiten Sachsen-Takt wird auf unter 500 Mio. Euro geschätzt.

Die Staatsregierung hat die detaillierten Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu diesem Projekt zumeist nur sehr oberflächlich und inhaltsarm beantwortet, auf einige kritische Punkte wie die bisher dafür ausgegebenen Mittel wurde gar nicht eingegangen. Dies mag an der fehlenden Fachkompetenz in Eisenbahnfragen im Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) liegen, vor allem aber wohl daran, dass der

Staatsregierung ein umfassendes Konzept für den Eisenbahnverkehr im Freistaat Sachsen fehlt.

Nachdem die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit im Wesentlichen abgeschlossen sind bzw. die nach offizieller Lesart nicht finanzierbaren Reste (wie der geplante Kockelsbergtunnel der ABS Leipzig–Dresden zwischen Böhla und Weinböhla) durch den Bund abmoderiert wurden, scheint für die Staatsregierung das Projekt einer Neubau-Tunnelstrecke durch das östliche Erzgebirge seit den Zeiten von Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) der einzige Schwerpunkt der Eisenbahn-Aktivitäten zu sein. Das betrifft sowohl die Öffentlichkeitsarbeit als auch die Bereitschaft, Mittel dafür einzusetzen. Auch unter Wirtschaftsminister Martin Dulig (SPD) hat sich das kaum geändert. Die Ansätze anderer Länder, dem Bund eine Mitfinanzierung von im Landesinteresse liegenden Projekten anzubieten, um deren Realisierungschancen zu verbessern, ist in Sachsen (mit Ausnahme der Vorfinanzierung von Planungsleistungen) bislang kein Thema.

Ob die bisher eingesetzten Landesmittel sinnvoll ausgegeben wurden, scheint zumindest fraglich – immerhin bekundet die Staatsregierung in ihrer Antwort auf unsere Große Anfrage selbst, dass "die Planungen noch nicht begonnen" hätten (Fragen C2, C5 und Vorbemerkung). Es stellt sich somit die Frage, was mit den verausgabten EU- und sächsischen Haushaltsmitteln erreicht wurde – allein die "qualifizierte Anmeldung zum BVWP" wäre mit 1,3 Mio. Euro nur für die Vorplanungsstudie sehr teuer bezahlt.

Obwohl zu Beginn des Erarbeitungsprozesses des BVWP das politische Ziel ausgegeben wurde, den BVWP "zu entschlacken" und nur noch mittelfristig finanzierbare Vorhaben darin aufzunehmen, wurden vor allem vor und nach der Bundestagswahl 2017 zahlreiche Eisenbahnprojekte in den "vordringlichen Bedarf" hineindefiniert, so auch das Projekt einer Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem. Einzelheiten zur dafür vorgenommenen Bewertung sind bislang nicht veröffentlicht worden. Lediglich ein errechneter Nutzen-Kosten-Faktor von 1,3 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anlässlich einer Anfrage im Bundestag genannt. Diese fehlende Transparenz der Bundesregierung ist äußerst kritisch zu werten.

Ziel unserer Großen Anfrage im Landtag war es, den aktuellen Stand der Planungen zu eruieren, die mit dem Projekt verbundenen verkehrlichen Konzepte zu hinterfragen, die Auswirkungen des Projekts auf Mensch und Umwelt zu beurteilen und nicht zuletzt zu erfahren, wie die Staatsregierung mit dem heutigen Lärmproblem im oberen Elbtal umzugehen gedenkt – angesichts eines Realisierungshorizonts von fünfundzwanzig Jahren für die Neubaustrecke eine berechtigte Frage, die leider nur ausweichend beantwortet wurde.

Auch sonst zieht sich die Staatsregierung bei der Beantwortung der Fragen auf die Angaben der DB AG und die in der Vorplanungsstudie bereits enthaltenen technischen Sachverhalte

zurück – ein Gestaltungswille auch über heutige rechtliche Gegebenheiten hinaus ist nicht erkennbar.

Eine Meinungsbildung zum Sinn einer Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem wäre allein auf Grundlage der Antworten der Staatsregierung auf die Große Anfrage nicht möglich gewesen. Deswegen hat die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine eigene Studie zu diesem Thema beauftragt, deren Zwischenergebnisse in die Bewertung der Antworten eingeflossen sind.

Zusammenfassung

- A) Der Staatsregierung erscheint die geplante Neubaustrecke (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem(–Prag) offenbar trotz hoher Kosten von bis zu 3 Mrd. Euro und eines sehr langen Realisierungszeitraums von 25 Jahren als "alternativlos" – andere verkehrliche Lösungen durch den Ausbau vorhandener Strecken werden ohne weitere Diskussion abgelehnt. Angesichts der bereits heute hohen Lärmbelastung insbesondere durch den Güterverkehr im Streckenabschnitt Pirna–Schöna–Dečín ist dies nicht nur gegen die Interessen der dortigen Bevölkerung gerichtet, sondern birgt auch die große Gefahr, bei einer finanziell realistischen Bewertung des BVWP angesichts der großen Konkurrenz anderer Projekte mit leeren Händen dazustehen, falls die Planungen zurückgestellt werden. Dann wäre viel Zeit für eine baldige Lösung der vorhandenen Probleme verloren gegangen.
- B) Die Staatsregierung zeigt keine Initiative, auf den Bund und die DB Netz einzuwirken, das Thema Lärmbelastung im Elbtal forciert anzugehen. Sie verweist lediglich auf ihre Nicht-Zuständigkeit. Mit einer koordinierenden Stabsstelle, die auch regelmäßig den Kontakt zu den Zuständigen sucht, könnte man trotz der formalen Gegebenheiten viel erreichen. Für anderes – wie die Planung einer Eisenbahn-Neubaustrecke – ist die Staatsregierung ja auch nicht zuständig und tut es trotzdem.
- C) Generell sind die Argumente der Staatsregierung für das Projekt angesichts der aktuellen Entwicklungen auch im Bundesverkehrswegeplan nicht sehr überzeugend. Wo man anderswo inzwischen auf die Ausrichtung des Netzes an einem vorgegebenen Zielfahrplan (Deutschlandtakt) setzt und hierzu eher punktuelle Verbesserungen in hochbelasteten Knotenbereichen und die Bündelung von Verkehr durch kurze, aber wirkungsvolle Verbindungsstrecken anstrebt, setzt der Freistaat weiter auf das Modell einer milliardenteuren singulären Neubaustrecke ohne große Netzwirkung im Personenverkehr.
- D) Einen Ausbau von Alternativstrecken verfolgt die Staatsregierung gegenüber dem Bund nicht, obwohl diese für Sachsen weitere Verbesserungen der

Eisenbahninfrastruktur bringen würde. Der Ausbau des parallelen Korridors zwischen Plauen und Cheb für geschätzt 200 Mio. Euro würde einen Teil des heutigen Elbtalverkehrs dorthin lenken¹ und hätte nicht nur den Vorteil einer weiteren Bündelung von Verkehr in Tschechien mit der Relation von Nürnberg–Marktredwitz, sondern würde zudem zur Vergrößerung des elektrischen Streckennetzes in Sachsen führen und damit neue Verkehrsangebote im Nahverkehr, wie die seit langem überfällige schnelle (elektrische) Verbindung zwischen dem Vogtland und Leipzig möglich machen.

- E) Unberücksichtigt bleibt die aktuelle Entwicklung der Verkehrsprognosen für den Korridor Dresden–Prag, die sich aus der fest eingeordneten und in wenigen Jahren realisierten Elektrifizierung des sog. "Ost-Korridors" (Halle–)Hof–Regensburg ergibt. Dies wird insbesondere langlaufende Verkehre von den Nordseehäfen nach Österreich und Südosteuropa auf diese Route umlenken und damit zur Verringerung der Zugzahlen im Elbtal beitragen. Hinzu kommt noch das gesetzlich festgeschriebene Verbot lauter Züge in Deutschland, das ab 2021 wirkt und ebenfalls die Lärmbelastung mindert.
- F) Die bisherigen Planungen für die Neubaustrecke sind zu hinterfragen. Es steht zu befürchten, dass die Strecke mit ihren bisher gewählten Parametern den technischen Anforderungen eines modernen Schienengüterverkehrs nicht gerecht werden kann. Die zulässige Achslast ist zu gering, die Steigungen sind mit 12 Promille auf 6 km Länge und 12,5 Promille kurz nach einem Halt der Güterzüge in Ústí zu groß gewählt. Die Bestrebungen im internationalen Güterverkehr, künftig Züge von 1.000 m Länge und mehr zu fahren, werden ignoriert. In der zur Vorplanungsstudie gehörenden Fahrplanuntersuchung werden leichtere Güterzüge als realistisch angesetzt, zudem wird der Betriebsfall "Überholen eines Güterzugs" nur unzureichend bewertet. Auch bei den Einfädelungen der Strecke in Heidenau und in Ústí nad Labem in das bestehende Netz wird unnötigerweise mit Engpässen geplant. Unter diesen Umständen muss konstatiert werden, dass die geplante Strecke in ihrer jetzigen Auslegung die geforderte Leistungsfähigkeit nicht erreichen kann und schon bei ihrer Inbetriebnahme technisch veraltet wäre.
- G) Der tschechische Projektanteil Ústí nad Labem–Praha wird als reine Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr mit 350 Stundenkilometern (km/h) geplant. Für den Güterverkehr wird diese Strecke ausdrücklich nicht nutzbar sein. Dies lässt sich – selbst bei einer Realisierung des deutschen Teils – keinesfalls aus dem erwarteten Verkehrsaufkommen rechtfertigen. Zudem wird kein Bahnunternehmen dort einen Reisezug einsetzen (können), der die geplante Höchstgeschwindigkeit auch fahren kann: Mehr als fünf Sechstel der hierfür

¹ Dabei muss beachtet werden, dass es auch hier Lärmschutzprobleme zu lösen gilt.

verkehrlich relevanten Strecke Hamburg–Prag lassen auch in Zukunft höchstens nur 200 km/h zu, was den Einsatz der extrem teuren Hochgeschwindigkeitstriebzüge auf der Gesamtstrecke betriebswirtschaftlich verbietet. Da die großen Fahrzeiteffekte aus der tschechischen Neubaustrecke immer auch zur Rechtfertigung des Projektes zwischen Heidenau und Ústí nad Labem herangezogen werden, ist eine Thematisierung hier erforderlich.

Forderungen

- A) Die Staatsregierung muss ihre einseitige Orientierung auf das Projekt Neubaustrecke (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem(–Prag) aufgeben, um den Anschluss an eine bedarfsgerechte und moderne Infrastrukturplanung nicht zu verpassen. Notwendiger wären konkrete und schneller wirkende Maßnahmen sowohl für die Entlastung der Bevölkerung im Elbtal vom Bahnlärm als auch zum Ausbau von Alternativstrecken wie Plauen–Bad Brambach–Cheb sowie die Realisierung von für Sachsen viel bedeutenderen Projekten wie die Elektrifizierung der Strecken Dresden–Görlitz (einschließlich des Abschnittes nach Kamenz), Cottbus–Görlitz und Leipzig–Chemnitz.
- B) Ehrlichkeit gegenüber der Bevölkerung ist dahingehend geboten, dass die Einordnung des Projektes in den "vordringlichen Bedarf" des BVWP vorläufig ist und mit vielen anderen Projekten in den nächsten Jahren um die immer noch sehr knappen Mittel für Neu- und Ausbau konkurriert. Es steht zu befürchten, dass das Vorhaben nach der Vorplanung nicht zügig weitergeführt wird.
- C) Dem Realisierungshorizont der Neubaustrecke von mindestens 25 Jahren stehen die aktuell akuten Lärmprobleme des Elbtals gegenüber. Die Staatsregierung muss sich deshalb endlich mehr engagieren, was den Lärmschutz an Schienenwegen (nicht nur im Oberen Elbtal) angeht. Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg oder Hessen bauen sogar eigene Mess-Anlagen auf, um Argumente gegenüber Bund und DB AG zu sammeln und Druck aufzubauen. Sachsen hingegen bleibt untätig und verweist auf Zuständigkeiten in Berlin. Notwendig ist der stetige Einsatz der Staatsregierung auf Bundesebene, um etwas zu erreichen. Zudem sollte eine ministerienübergreifende Stabsstelle eingerichtet werden, um das akute Lärmproblem an den Verkehrswegen koordiniert zu bekämpfen.
- D) Die verkehrliche Aufgabenstellung, die durch die DB Netz AG 2015 formuliert wurde, muss auf den Prüfstand. Denn diese geht von Güterzügen auf der Strecke mit lediglich 2.200 t Zugmasse und einer maximalen Länge von 740 m aus, was bereits für heute verkehrende Güterzüge die untere Grenze darstellt. Zukünftig muss von Zuglängen von über 1.000 m und deutlich schwereren Güterzügen ausgegangen

werden. Hinzu kommt, dass der Betriebshalt eines Güterzuges im neuen Bahnhof Goes zur Überholung durch einen Personenverkehrszug und anschließendem Anfahren am Berg (folgender 6 km langer Abschnitt mit 12 Promille Steigung) nur für noch leichtere Güterzüge mit 1.800 t gerechnet wurde.

- E) Die Staatsregierung muss sich auf Bundesebene für eine Änderung des Trassenpreissystems stark machen. Es ist davon auszugehen, dass die Trassenpreise auf der neuen Strecke deutlich höher ausfallen werden als auf der alten Strecke, die auch nach Fertigstellung der Neubaustrecke zur Verfügung steht und weniger Steigung aufweist. Um zu verhindern, dass die Güterzüge die alte und vermutlich günstigere Strecke weiter befahren, müssen gesetzliche Änderungen auf Bundesebene erfolgen. Eine Streckensperrung für Güterzüge, wie es das Wirtschaftsministerium vorschlägt, ist rechtlich nicht möglich, weil der Streckenbetreiber nur im Rahmen der geltenden Gesetze handeln kann und einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährleisten muss.
- F) Trotz einer vor einigen Jahren gemeinsam mit der DB AG erstellten und sehr allgemein gehaltenen Strategie und einer zwei Jahre lang tagenden Kommission zur Zukunft des ÖPNV fehlt dem Freistaat ein konkreter Plan, wie die Eisenbahn-Infrastruktur im Land (auch für den Güterverkehr) entwickelt werden soll. Die Staatsregierung zeigt bei diesem Thema abwechselnd "nach oben" auf den Bund, der ja die Verantwortung habe, und "nach unten" auf die Zweckverbände, die die SPNV-Leistungen bestellen. Ein eigener Gestaltungswille des Verkehrsministers und der Staatsregierung insgesamt ist nicht erkennbar.
- G) Projekte wie die genannten Elektrifizierungen oder die Infrastruktur-Maßnahmen für einen landesweiten Sachsen-Takt sind nach Meinung der GRÜNEN-Fraktion voranzubringen. Zudem müssen die großen Chancen aus der zum Jahresende erfolgenden Fertigstellung der Ausbaustrecke (Hoyerswerda–)Knappenrode–Horka Grenze in der für Sachsen viel bedeutenderen Ost-West-Relation genutzt werden.
- H) Eine "Rollende Autobahn" zur Entlastung der A4 und der A14 vom LKW-Verkehr wäre hier ein sehr sinnvoller Schritt, aber dazu bedarf es eines Treibers, Moderators und Anschub-Finanzierers. Diese Rolle muss die Staatsregierung endlich übernehmen.
- I) Unter den Bundesländern wird Sachsen von der DB AG als pflegeleichter Partner gesehen. Der, der wenig fordert, wird noch weniger bekommen. Dies gilt nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch beim leidigen Thema Fernverkehr.

- J) Läge Chemnitz in Thüringen, würden dort sicher ab Dezember 2018 Fernverkehrszuge halten²
- K) ... dass dies schon seit den neunziger Jahren so ist, als die Linienführung im Korridor Nürnberg–Berlin festgelegt wurde und Sachsen dabei "rechts liegen blieb", kann heute keine Entschuldigung für das ambitionslose Agieren der Staatsregierung sein. Hier muss sich dringend etwas ändern.

2 Der Freistaat Thüringen finanziert ab dem kommenden Jahr drei IC-Zugpaare zwischen Erfurt und Gera im Vorgriff auf die im BVWP eingeordnete Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Weimar–Gosnitz. Sachsen sieht sich bisher außer Stande, eine Verlängerung bis Chemnitz zu bestellen.

Zu den Antworten der Staatsregierung auf die Große Anfrage im Einzelnen

Vorbemerkungen des SMWA

Die Staatsregierung betont eingangs die große Bedeutung der Eisenbahnverbindung durch das Elbtal als Bestandteil des Kernnetzkorridors Orient/Östliches Mittelmeer im Transeuropäischen Verkehrsnetz sowohl für den internationalen (Güter-)Verkehr als auch für die Verbindung zwischen Dresden und Prag.

Seit der (vorläufigen) Einordnung des Projektes in den "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplanes (die noch nicht vom Bundestag beschlossen wurde) seien nunmehr die Vorplanungen durch die DB Netz AG möglich. Die bislang erfolgten Vorarbeiten hätten eine "qualitativ hochwertige Anmeldung" zum BVWP ermöglicht.

Für Untersuchungen und Vorstudien wurde bislang deutlich mehr als eine Million Euro (eigene Abschätzung, die Staatsregierung hat die Frage danach nicht beantwortet) **Fördermittel** der EU und des Freistaats ausgegeben. Nach bisheriger Selbstdarstellung der Staatsregierung hatten die Planungen längst begonnen.

Dass man offiziell nun konstatiert, bei diesem Projekt "am Beginn der frühesten Planungsphase" zu stehen, ist zwar richtig, wirft aber die Frage auf, ob das Geld bisher wirklich sinnvoll verwendet wurde. Allein für die "qualitativ hochwertige Anmeldung" erscheinen die bisher verausgabten Mittel sehr hoch. Es steht zu befürchten, dass die Planungen – so sie denn tatsächlich beginnen – wegen der in der Vorplanungsstudie des SMWA nicht angewendeten generellen Planungsstandards der DB (Struktur der Planung, Vorgaben zur Untersuchungstiefe und zu Darstellungs- und Datenformaten) in großen Teilen wieder vollkommen bei Null anfangen und für die verausgabten 1,3 Mio. Euro kaum ein Nutzen vorhanden ist.

Fragenkomplex A: Auslastung und Kapazität auf der Bestandsstrecke Dresden–Děčín

Auf der Strecke verkehren heute je Richtung etwa 120 Züge täglich, davon 75 Güterzüge. Die Zugzahlen der letzten Jahre sind in Summe etwa konstant geblieben, wobei sich der Anteil der Züge, die zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verkehren, tendenziell leicht verringert hat.

Die sogenannte Nennleistung (Kapazität der Strecke in Abhängigkeit vom Betriebsprogramm) liegt bei 160 Zügen. Während die Auslastung in den Tagesstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) wegen des dichten S-Bahn-Verkehrs etwa 90 Prozent beträgt, sind es nachts lediglich 50 Prozent.

Anders als bislang gelegentlich vom Freistaat dargestellt, ist die Strecke damit gut belegt, aber nicht überlastet. In der eigenen Studie des SMWA (Verkehrliche Aufgabenstellung) wird die Strecke eingangs als "perspektivisch überlastet" dargestellt, woraus in der Folge jedoch im Text schlicht "überlastet" wird.

Unter den "überlasteten Schienenwegen" in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) 2019 der DB Netz AG ist die Strecke nachvollziehbarer Weise nicht aufgeführt.

Die Frage A5 (Verteilung der Verkehrsströme) wurde durch das SMWA nicht beantwortet.

Zitat: "Auf Basis der Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan ist nur der direkte Endbahnhof der Güterzüge ersichtlich, jedoch nicht das Ziel der gesamten Transportkette. Aussagen zu einer konkreten Aufteilung des Schienengüterverkehrs sind deshalb nicht möglich."

Natürlich wären auch Zugzahlen der Strecke Passau–Wels verfügbar. Mit ein wenig mehr Mühe könnte man auch Daten zu den europäischen Güterverkehrsströmen hinzuziehen. Offenbar scheut man den Vergleich zu einem wirklich hochbelasteten Korridor.

In der Antwort auf die Frage A6 (baubedingte Sperrungen in den nächsten Jahren) wird die Information der DB Netz AG weitergegeben, dass für die Inbetriebnahme eines Elektronischen Stellwerks in Bad Schandau Ost im November 2020 zehn Tage Vollsperrung eingeplant werden. Die Dauer dieser Streckensperrung ist kaum nachvollziehbar, selbst in großen Bahnhöfen benötigt man dafür gewöhnlich nur ein oder mehrere Wochenenden. DB Netz plant in den letzten Jahren die baubedingten Sperrungen sehr großzügig, und leider wird dies von der Bundesnetzagentur und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) noch zu wenig hinterfragt.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass die gestellten Fragen im Abschnitt A lediglich an die DB Netz AG weiter gereicht und deren Antworten ohne kritische Nachfragen übernommen wurden.

Fragenkomplex B: Lärmbelastung und -reduzierung auf der Bestandsstrecke im Elbtal

Auf die Frage Frage B1 (aktuelle Lärmbelastung) teilt das SMWA mit, dass bislang im Schienenverkehr nur Lärmberechnungen und keine Messungen vorgeschrieben sind. Das ist sachlich richtig, aber andere Bundesländer nehmen sich dieses Themas deutlich offensiver an. Zwei Beispiele seien genannt:

1. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr betreibt die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) an der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, zwischen Achern-Önsbach und Renchen eine Lärmmessstation. Die vollautomatische Messstation erfasst den Lärm angepasst an bestehende Normen und kontinuierlich. Die Daten können in Echtzeit auf der Internetseite der LUBW abgerufen werden. Mit den Messdaten soll die Beobachtung von kurz- und langfristigen Tendenzen ermöglicht werden, aber auch eine Grundlage zum besseren Verständnis des Schienenlärms geschaffen werden.³

2. Durch das Land Hessen werden derzeit im Mittelrheintal zwei Messstellen in Rüdesheim-Assmanshausen und in Lorchhausen zu Ermittlung des Schienenverkehrslärms betrieben.

³ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/laermquellen/schienenlaerm/>

Für jeden Tag und jede Nacht wird sowohl der äquivalente Dauerschallpegel LAeq als auch der maximale Vorbeifahrpegel LAFmax eines Zuges ausgewiesen.⁴

Eine aktive Rolle der Staatsregierung ist nicht erkennbar. Für Sachsen wäre es ebenso möglich, an neuralgischen Punkten des Schienennetzes solche Messstationen zu installieren und deren Ergebnisse öffentlich zu machen.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes (Frage B5) in der Umsetzung durch DB Netz ist zwar bekannt, der Freistaat wirkt aber hier anscheinend nicht mit. Dabei könnte er Treiber der Prozesse sein.

So fehlt auch eine Antwort zu den eigenen Aktivitäten des Freistaats (Frage B6), obgleich die Staatsregierung nach eigener Darstellung eine gemeinsame Beantwortung der Fragen B5 und B6 vornimmt. Ob dies mangelnder Sorgfalt geschuldet ist oder die Antwort bewusst unterblieb, sei dahingestellt.

Leider fehlt der Staatsregierung auch der tiefere Einblick in die aktuellen Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs. Zitat aus der Antwort zur Frage B12:

"Eine streckenspezifische Erhebung, welchen Anteil leise Güterzüge am Gesamtgüterverkehr umfassen, ist aus datentechnischen Gründen bei der DB Netz AG nicht verfügbar."

Diese Antwort ist ganz offenkundig falsch, denn sie widerspricht der aktuellen Anwendung von lärmabhängigen Trassenpreiskomponenten durch die DB Netz AG. Dazu ist es sehr wohl notwendig, die einzelnen Züge mit ihren Eigenschaften streckenspezifisch einzuordnen und abzurechnen. Offenbar hat die Staatsregierung, möglicherweise wegen fehlender Sachkenntnis, die Antwort der DB unkritisch übernommen.

Dazu auch ein Zitat aus den "Netznachrichten" vom März 2018 (Informationen für Kunden der DB Netz AG und Interessierte, Ausgabe 1/18):

"Gestiegen ist 2017 auch der Anteil der leise gefahrenen Trassenkilometer im gesamten Schienengüterverkehr. Laut vorläufiger Zahlen – die Gesamtauswertung liegt Ende März vor – betrug er 27,5 % gegenüber 23 % im Vorjahr. Ein Zug gilt als leise, wenn mindestens 90 % der Wagen leise sind. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 (im Dezember 2020) sind laute Züge gesetzlich verboten. Dann läuft auch das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) aus, mit dem der Einsatz leiser Güterzüge gefördert wird. So erhalten leise Züge einen Bonus, für laute Züge wird ein Aufschlag fällig."

Daraus geht auch hervor, dass es ab dem Jahr 2021 erhebliche Entlastungen beim Schienenverkehrslärm geben wird, wenn die Rechtslage so bleibt. Besonders laute Güterwagen dürfen dann nicht mehr eingesetzt werden. Dieser Sachverhalt blieb in der Beantwortung der Anfrage unberücksichtigt.

⁴ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/schienerverkehrslaerm/laermmessungen.html>

Fragenkomplex C: Planungsstand und kapazitive Auslegung der Neubaustrecke (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem

Insbesondere bei der technisch-betrieblichen Auslegung wurden erhebliche Unstimmigkeiten erkennbar, die eine Projektrealisierung in dieser Form mehr als fragwürdig erscheinen lassen.

Die Aussagen zum aktuellen Stand einer internationalen Vereinbarung zu diesem Projekt (Frage C1) bleiben im Ungefähren:

"Eine trilaterale Vereinbarung zwischen Deutschland, der Tschechischen Republik und der Republik Österreich zur Entwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien befindet sich in Erarbeitung."

Interessant wäre, wer konkret mit welchem Petition und welchem Zeithorizont an einer solchen Vereinbarung aktuell arbeitet. Die Staatsregierung macht hier keine Angaben.

Ob tatsächlich solche Erarbeitungen im Moment stattfinden, wird durch uns bezweifelt: Schließlich ist das entsprechende Gesetz zum BVWP noch nicht vom Bundestag beschlossen worden, für neue Vorhaben wie die Neubaustrecke Heidenau–Ústí gäbe es somit keine Handlungsgrundlage für die Verwaltung.

Auch die eigenen Aktivitäten wurden nicht offengelegt. Zitat aus der Antwort C2:

"Mit dem Beginn der Vorplanung durch die DB Netz AG wird 2018 gerechnet. Bisher vorgelegte vorbereitende Studien zum Vorhaben sind durch das SMWA erstellt worden."

Richtig ist, dass seit 2007 verschiedene Untersuchungen und im Jahr 2014 eine "Vorplanungsstudie" bei Ingenieurbüros beauftragt wurden. Letztere wurde bei Gesamtkosten von ca. 1,3 Mio. Euro zu 50 Prozent mit EU-Mitteln gefördert.

Die weiteren Planungsaktivitäten durch den Freistaat Sachsen waren nach dessen eigener Auflistung⁵:

- Machbarkeitsstudie 2008
- Variantenuntersuchung 2009
- Kosten-Nutzenanalyse 2010
- Potentialanalyse 2011
- Variantenuntersuchung 2012
- 2013 Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan

Über die Höhe der Kosten in Summe und deren Finanzierung (Fragen C4 und C5) verweigert die Staatsregierung eine Antwort, indem sie sich auf die Planungsdefinition der

⁵ Unterlagen der Informationsveranstaltung am 14. Januar 2016 zu "Planungsdienstleistungen für den Neubau einer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke Dresden--Prag"

Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) bezieht – dabei aber vergessend, dass auch die Grundlagenermittlung zur Planung gehört.

Vermutlich ist diese ihr im Kontext mit der Antwort auf die Fragen C4 und C5 unangenehm, Zitat:

"Die offizielle Planung ist noch nicht angelaufen (siehe Frage 2)."

Ob es damit wirklich erforderlich war, deutlich über eine Million Euro auszugeben, um jetzt erst mit den Planungen zu beginnen, scheint angesichts der postulierten großen Bedeutung des Projektes sehr fraglich.

Leider sind auch die bisher verwendeten Planungsgrundlagen nur eingeschränkt belastbar. In der von der Staatsregierung oftmals zitierten Vorplanungsstudie, die im Internet einsehbar ist, wurden bei einer Durchsicht erhebliche fachliche Mängel in den betrieblichen Untersuchungen festgestellt.

In der (für die technische Auslegung der Strecke maßgebenden) Verkehrlichen Aufgabenstellung (VKAst) der DB Netz AG vom 03.12.15 wird der schwerste Güterzug auf der Strecke mit 2.200 Tonnen (t) Zugmasse und der längste mit 740 Meter (m) definiert, was den unteren Wert dessen darstellt, was man bereits für heutige Güterzüge ansetzen sollte. Mit den in der Studie genannten Triebfahrzeugbaureihen 182, 185 und 189 sind deutlich größere Wagenzugmassen traktionierbar, und in der Fachwelt gibt es seit langem ernsthafte Diskussionen, Güterzüge mit 1.000 m Länge und mehr zu fahren.

Die VKAst bezieht sich auf die ebenfalls einsehbare Fahrplanstudie der DB Netz AG vom 05.11.15 und zieht daraus ihre Schlussfolgerungen. Dort wird jedoch nur mit einem 2.000 t schweren Güterzug gerechnet! Hinzu kommt, dass der richtigerweise als Bemessungsfall anzusetzende Betriebshalt eines Güterzuges von Dresden in Richtung Tschechien im neuen Bahnhof Goes zur Überholung durch einen Personenverkehrszug und anschließendem Anfahren am Berg (folgender 6 km langer Abschnitt mit 12 Promille Steigung) nur für einen noch leichteren Güterzug mit 1.800 t gerechnet wurde, was die Ergebnisse erheblich verfälscht. Denn damit fehlen für eine objektive Betrachtung der Leistungsfähigkeit 400 t Last für diesen stündlich auftretenden Fall – dies ist absolut inakzeptabel für eine Betrachtung, mit der über die Betriebsfestigkeit einer Investition von bis zu 3 Mrd Euro entschieden werden soll.

Hier zeigt sich, dass der Staatsregierung die Kompetenz als Besteller solcher Planungen fehlt – dies ist allerdings auch nicht ihre Aufgabe. Ein versierter Auftraggeber hätte diesen Fehler in der Zuarbeit der DB Netz bemerkt und auf Nachbesserung bestanden – es sei denn, die Ergebnisse sollten bewusst positiv ausfallen, um das Projekt nicht weiter zu verteuern.

Eine Beseitigung dieser Schwachstelle wäre nämlich nur mit (noch) höheren Investitionen möglich, z.B. durch eine weitere Abflachung des Tunnels und/oder die Einrichtung eines weiteren Überholbahnhofs, was mit dem jetzigen Trassierungskonzept nur unterirdisch machbar wäre.

Auch der Beginn der Neubaustrecke in Heidenau ist bewusst sparsam ausgelegt. Schon im Regelfall sollen sich die Fahrten der heutigen Bestandsstrecke mit der Gegenrichtung kreuzen. Bei einer Störung an der neuen Strecke, wenn die Züge durch das Elbtal umgeleitet werden müssen, bedeutet dies eine erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit.

Am tschechischen Ende der Neubaustrecke ergibt sich ein weiteres betriebliches Problem, welches die Staatsregierung bisher ignoriert. Die Güterzüge sollen künftig aus dem Stand in Ústí nad Labem in einen Abschnitt mit 12,5 Promille Steigung einfahren, was erheblich Fahrzeit und somit Kapazität kosten würde.

Somit ist es unwahrscheinlich, dass die geplante Strecke in ihrer jetzigen Auslegung die geforderte Leistungsfähigkeit überhaupt erreicht. Vor einem etwaigen Planungsbeginn durch die DB Netz AG sind diese Planungsgrundlagen zwingend neu zu berechnen.

Die Fragen nach Konzepten für Störungen auf der künftigen Neubaustrecke (C13 - C15) wurden generell nicht beantwortet, sondern es wurde auf den künftigen Betreiber verwiesen. Allerdings war die Staatsregierung auch bei anderen Themen nicht selbst auskunftsfähig, sondern hat Aussagen bei der DB Netz eingeholt. Warum das hier unterblieb, ist nicht erklärlich.

Exkurs:

In den Unterlagen zum Projekt wird oftmals von einem „Erzgebirgsbasistunnel“ gesprochen. Diese Bezeichnung ist irreführend. Wirkliche Basistunnel unterfahren Gebirge, um Passübergänge mit steilen Rampen und engen Bögen zu ersetzen, wie dies beim Gotthard, beim Lötschberg und auch am Brenner der Fall ist. Hier jedoch soll eine vorhandene Talstrecke durch das Elbtal durch eine neue Strecke mit deutlich höherem Scheitelpunkt und erheblichen Steigungen ersetzt werden. Aus rein betrieblicher Sicht ergibt das keinen Sinn.

Fragenkomplex D: Kosten und Termine der Neubaustrecke sowie wirtschaftliche Bewertung

Seit der im Jahr 2009 erfolgten Kostenschätzung mit einer Summe von 1,109 Mrd. Euro für den (vermutlich gesamten) Neubaustreckenabschnitt (Frage D1) sind die veranschlagten Kosten offenbar deutlich gestiegen.

Zitat aus der Antwort D2:

"Im Rahmen der Vorplanungsstudie mit dem Stand 2015 wurde für den ca. 22 Kilometer langen deutschen Streckenabschnitt eine konkretisierte Kostenschätzung in Höhe von 1,307 Mrd. Euro vorgelegt."

Folglich werden deutlich mehr als zwei Mrd. Euro für die Gesamtstrecke einschließlich des tschechischen Teils kalkuliert.

Da gleichzeitig die Prognose für den Güterverkehr im Korridor zurückging (siehe Teil E), steht das nach der Antwort auf die Frage D8 mit 1,3 bereits jetzt sehr knappe Nutzen-Kosten-Verhältnis in Frage. Mit größerer Planungstiefe wird dies erfahrungsgemäß schlechter, weil sich die Kosten gewöhnlich weiter erhöhen.

In den Fragen D7 bis D9 werden die Chancen des Projektes in einem weiterhin unterfinanzierten BVWP hinterfragt. Die Staatsregierung ist hier kaum auskunftsfähig, was vor allem daran liegt, dass der Prozess der Bewertung inzwischen ebenso intransparent ist wie bei vergangenen Bundesverkehrswegeplänen. Die Vorhaben werden vor der Verabschiedung des BVWP im Bundestag auf "politischen Weg" in den "Vordringlichen Bedarf" gehoben. Auch der BVWP 2030 ist damit weiterhin völlig unterfinanziert.

Eine Offenlage der Bewertungsergebnisse ist bei allen Projekten zwingend erforderlich, denn dies ist der entscheidende Aspekt bei der Beurteilung der Chancen eines Vorhabens. Im Vergleich könnte es nämlich durchaus sein, dass es andere noch nicht begonnene Projekte gibt, bei denen der Mitteleinsatz deutlich sinnvoller ist.

Fragenkomplex E: Szenarien nach Fertigstellung der Neubaustrecke

Die bisher verwendeten Prognosezahlen entstammen einer Untersuchung zur Beschleunigung der Eisenbahnverbindungen Dresden–Prag und München–Prag, die vom Büro BVU im Jahr 2010 erstellt wurde. Hier werden 65 bis 70 Güterzüge pro Tag und Richtung unterstellt, hinzu kommen 15 Züge über die "alte Strecke". In Summe liegt das geringfügig über der heutigen Belastung.

Inzwischen liegt (informell auf Arbeitsebene) die aktualisierte Prognose 2030 für den BVWP vor. Danach wird nur noch ein Aufkommen von 50 Güterzügen je Richtung auf der Neubaustrecke und zehn Zügen auf der Bestandsstrecke erwartet, was noch unter dem heutigen Aufkommen liegt.

Zum einen liegt dieser Rückgang vermutlich an den unterstellten politischen und wirtschaftlichen Randbedingungen, die eine größere Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht zulassen. Im Elbtal kommt allerdings noch hinzu, dass in wenigen Jahren mit dem "Ostkorridor" Halle–Hof–Regensburg eine leistungsfähige Alternative bereitstehen wird, die einigen Verkehr vom Elbtal abzieht – auch wenn das nicht der Hauptgrund für den Ausbau dieser Relation ist.

Mit den rechtlichen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs kennt sich die Staatsregierung offenbar nur grob aus. Zitat aus der Antwort E5/E6:

"Auf die Gestaltung der Trassenpreise hat der Freistaat Sachsen keinen Einfluss. Dies obliegt dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Bundesnetzagentur.

Ein Anreiz zur Nutzung der Neubaustrecke bietet die geringere Entfernung und damit deutlich kürzere Fahrtzeit zwischen Dresden und Ústí nad Labem auch für den Güterverkehr. Darüber hinaus gehende Maßnahmen wie beispielsweise Streckensperrungen im Elbtal ab/bis zu einer bestimmten Tonnage sind eigenverantwortlich durch den Infrastrukturbetreiber zu entscheiden."

Der letzte Satz ist inhaltlich falsch. Der Betreiber kann nur im Rahmen der geltenden Gesetze handeln und muss einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährleisten. Er kann nicht "willkürlich" Verkehr aussperren.

Im Gegenteil, dafür braucht es einen ordnungsrechtlichen Rahmen – und dass so etwas funktioniert, sieht man z. B. am Alpen transit durch die Schweiz oder Österreich. Dass hier vor allem der Bund gefragt ist, muss zwar ergänzt werden, aber wenn niemand Druck macht, hat dieser auch keine Veranlassung, etwas zu tun.

Vor allem die Antwort auf die Frage E8 (Einrichtung einer "Rollenden Landstraße") lässt erkennen, dass die Staatsregierung keinerlei Initiative in diesem Themenfeld ergreifen will, auch wenn bei der Frage E9 Ziele formuliert werden. Der Freistaat gibt zwar viel Geld für Planungen aus, will aber gestalterisch nicht tätig werden. So landen die Planungen am Ende im Archiv landen.

In den neunziger Jahren war das noch anders. Die damalige "Rollende Landstraße" Dresden–Lovosice ist im Wesentlichen auf hiesige Initiativen zurückzuführen.

Heute gibt es wieder eine große Chance aus der zum Jahresende erfolgenden Fertigstellung der Ausbaustrecke (Hoyerswerda–)Knappenrode–Horka Grenze der für Sachsen viel bedeutenderen Ost-West-Relation. Eine "Rollende Autobahn" zur Entlastung der A4 und der A14 vom LKW-Verkehr wäre hier ein sehr sinnvoller Schritt, aber dazu bedarf es eines Treibers, Moderators und Anschub-Finanzierers. Diese Rolle muss die Staatsregierung endlich übernehmen.

Die Planungen auf tschechischer Seite zur Neubaustrecke Ústí–Praha (Antwort zur Frage E11) sind leider noch fragwürdiger als die deutschen.

Auch wenn es nicht vordergründig ein sächsisches Thema ist: In Tschechien sollen die alten Fehler wiederholt werden, eine Strecke nur auf den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr auszurichten, obwohl das der Verkehrsstrom von einem Zugpaar je Stunde niemals rechtfertigt (im Gegensatz zur Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main, wo wenigstens drei Linien pro Stunde gebündelt werden, auch wenn die Strecke nachts brach liegt). Damit hat der Güterverkehr so gut wie keinen Nutzen davon (die heutigen acht Zugpaare des EC fallen

kapazitiv nicht entscheidend ins Gewicht), weil ja auch der (stärkere) Nahverkehr auf den Bestandsstrecken verbleibt. Für den Lärmschutz wird dort ebenfalls nichts erreicht.

Hier würden also erhebliche Mittel gänzlich ohne Nutzen ausgegeben, da die Strecke für den Güterverkehr überhaupt nicht nutzbar wäre und der Personenverkehr mit hoher Wahrscheinlichkeit die teuer erkaufte Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h mangels geeigneter Fahrzeuge gar nicht ausnutzen könnte. Eine deutlich sinnvollere Mischverkehrsstrecke mit maximal 200 km/h wäre nicht nur deutlich billiger zu bauen, sondern könnte die Eingriffe in die Natur erheblich vermindern.

Leider fehlt der Staatsregierung offenbar der Mut und/oder die Kompetenz, dies den tschechischen Vertragspartnern Tschechische Republik und Bezirk Ústí nad Labem im "Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit" (EVTZ) deutlich zu machen.

Fragenkomplex F: Alternativen zur Neubaustrecke

Für die Staatsregierung scheint das Projekt einer Neubau-Tunnelstrecke durch das östliche Erzgebirge die einzige Antwort auf die anstehenden verkehrspolitischen Fragestellungen (wie die bessere Anbindung der sächsischen Ballungsräume an den Schienenfernverkehr, die Einführung eines flächendeckenden Sachsen-Taktes mit einer einheitlichen Tarifstruktur, die deutliche Verbesserung des Elektrifizierungsanteils der sächsischen Strecken von heute lediglich 41 Prozent und die Sicherstellung der Erschließung ländlicher Räume durch einen hochwertigen ÖPNV) zu sein. Andere verkehrliche Lösungen durch den Ausbau vorhandener Strecken werden ohne weitere Diskussion abgelehnt. Dies birgt die große Gefahr, bei einer finanziell realistischen Bewertung des BVWP angesichts der großen Konkurrenz anderer Projekte mit leeren Händen dazustehen, falls die Planungen zurückgestellt werden.

Zitat aus der Antwort F3/F4:

"Die Strecke Plauen–Bad Brambach–Cheb kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil sie nicht Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrskernnetzes ist."

Der Freistaat verkennt, dass hier mit einem vergleichsweise preiswerten und schnellen Ausbau das Elbtal deutlich entlastet werden könnte.

Auch baut Tschechien in dieser Relation massiv – verwiesen sei dabei auf die weit fortgeschrittene Modernisierung der Strecke Cheb–Praha, auf der z. B. Ende dieses Jahres bei Pilsen der neu gebaute Tunnel Ejpovice mit zwei je 4,1 km langen Tunnelröhren eröffnet wird.

Nicht zuletzt würde mit einem Ausbau und der Elektrifizierung dieser Strecke auch der Nahverkehr begünstigt – durchgehende elektrische Verkehre Cheb–Adorf–Plauen–Leipzig wären möglich und das Vogtland hätte endlich eine adäquate Anbindung an den Fernverkehr.

Die Aussage zur Frage F4 widerspricht zudem der Aussage zur Frage A5:

Zitat F4:

"... Für den Güterverkehr wird schon auf Grund der räumlichen Entfernung und des wirtschaftlichen Zielkorridors kein Entlastungspotential für die Elbtalstrecke gesehen, da etwa 85 % der Verkehre im Großraum Prag enden. ..."

Zitat A5:

"Auf Basis der Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan ist nur der direkte Endbahnhof der Güterzüge ersichtlich, jedoch nicht das Ziel der gesamten Transportkette. Aussagen zu einer konkreten Aufteilung des Schienengüterverkehrs sind deshalb nicht möglich."

Ein wenig mehr Sorgfalt bei der Beantwortung einer Großen Anfrage im Sächsischen Landtag scheint geboten.

In der Antwort zur Frage F7 ("Ostkorridor") negiert die Staatsregierung die aktuellen Entwicklungen in der Bundesverkehrswegeplanung.

Wie weiter oben ausgeführt, ist für die weiten Güterverkehrsrelationen wie Nordseehäfen – Südosteuropa zweitrangig, ob die Route über Dresden oder über Regensburg führt. Beide Korridore konkurrieren direkt um den überregionalen Verkehr – und allein vom Verkehr mit dem Ziel Großraum Prag lässt sich die Neubaustrecke nicht rechtfertigen.

Da die Realisierung der Neubaustrecke nicht vorhersehbar ist, sollten konkrete und schneller wirkende Maßnahmen sowohl für die Entlastung der Bevölkerung im Elbtal vom Bahnlärm als auch zum Ausbau von Alternativstrecken wie Plauen–Bad Brambach–Cheb sowie die Realisierung von für Sachsen viel bedeutenderen Projekten wie die Elektrifizierung der Strecken Dresden–Görlitz (einschließlich des Abschnittes nach Kamenz), Cottbus–Görlitz und Leipzig–Chemnitz angegangen werden.

Anderenorts wird auf die Ausrichtung des Netzes an einem vorgegebenen Zielfahrplan (Deutschlandtakt) gesetzt und hierzu eher punktuelle Verbesserungen in hochbelasteten Knotenbereichen und die Bündelung von Verkehren durch kurze, aber wirkungsvolle Verbindungsstrecken angestrebt. Die Staatsregierung setzt hingegen weiter auf das Modell einer singulären Neubaustrecke ohne große Netzwirkung im Personenverkehr.

Fragenkomplex G: Finanzielle Auswirkungen auf den Ausbau der sächsischen und länderübergreifenden Eisenbahninfrastruktur

Sollte die Staatsregierung weiterhin auf der Realisierung der Neubaustrecke Heidenau–Ústí bestehen, verschlechtern sich durch die damit verbundene erhebliche Mittelbindung die Chancen der anderen sächsischen Projekte, die aus unserer Sicht einen höheren Nutzen stiften und deutlich schneller wirksam werden könnten.

Immerhin kennt die Staatsregierung den Deutschland-Takt (Frage G4) und das daraus folgende Prinzip "erst Fahrplan, dann Infrastruktur" – sie wendet dies aber ausgerechnet auf die Neubaustrecke nicht an.

Die Staatsregierung behauptet in ihrer Antwort auf die Fragen G5 und G6 nach der Höhe der finanziellen Mittel für die Einführung eines integralen Taktfahrplanes in Sachsen, dass die ÖPNV-Aufgabenträger ausreichend Mittel hätten, um selbst in eigener Verantwortung vertaktete Angebote auf qualitativ und quantitativ hohem Niveau zu bestellen. Damit schiebt sie diesen vollständig die Verantwortung für die Realisierung eines wichtigen Vorhabens aus der Koalitionsvereinbarung zu und zwar aus den aktuell vorhandenen Bordmitteln. Das ist absurd und widerspricht auch den Erkenntnissen der durch Staatsminister Dulig eingesetzten ÖPNV-Strategiekommission. Diese fordert für die Einführung eines Sachsentaktes zusätzliche Finanzmittel, um Knotenpunkte und Umsteigebahnhöfe zielorientiert auszubauen und einige Streckenabschnitte zu ertüchtigen.

Fragenkomplex H: Umweltauswirkungen der Neubaustrecke (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem

Die Antworten sind weitgehend nachvollziehbar. Die Aussagen scheinen der Vorplanungsstudie entnommen zu sein, welche für diesen Teil vom Ministerium für Umwelt und Landwirtschaft erarbeitet wurde.

Zum Begriff "Hochwassersicherheit", der als Projektvorteil angeführt wird, ist jedoch eine Relativierung notwendig. Diese Zueignung gilt sicherlich für den Tunnel und die benachbarten Abschnitte – nicht jedoch für eine in sich verkehrswirksame Teilstrecke. In Heidenau-Großsedlitz befindet man sich wieder auf dem Niveau der Bestandsstrecke. Eine Befahrbarkeit der Strecke Dresden–Ústí nad Labem ist bei extremen Hochwasserlagen weiterhin nicht gegeben. Insofern nutzt die theoretische Hochwassersicherheit der Neubaustrecke in der Praxis rein gar nichts.

Fragenkomplex I: Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planungen der Neubaustrecke (Dresden–)Heidenau–Ústí nad Labem

Es wäre erfreulich, wenn man sich im Falle einer Projektrealisierung an den inzwischen vorhandenen Beispielen guter Bürgerbeteiligung orientieren würde. Konkrete Antworten, wie die Bürgerbeteiligung organisiert werden soll, bleibt die Staatsregierung allerdings schuldig. Falls es tatsächlich zum Baubeginn kommt, was auch nach optimistischen Vorhersagen nicht vor 2030 der Fall sein dürfte, wird man sehen, was die Absichtserklärungen wert sind.

Ende April 2018 fand eine Informationsveranstaltung in Pirna statt, bei der auch Kritiker zu Wort kamen. Es bleibt zu hoffen, dass die Staatsregierung sich davon nicht abschecken lässt, die Öffentlichkeit zeitnah und umfassend zu informieren.