

Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Neubaustrecke Dresden – Prag**

Fragen an die Staatsregierung:

A) Ist-Situation Auslastung und Kapazität auf der Bestandsstrecke im Elbtal Dresden – Děčín (– Prag)

1. Wie viele Züge (Schienenpersonenfernverkehr [SPFV], Schienenpersonennahverkehr [SPNV], Schienengüterverkehr) fahren heute täglich auf der Deutsche Bahn (DB) -Strecke von Dresden nach Schöna-Grenze und weiter nach Děčín in jede Richtung?
2. Wie verteilen sich diese Züge (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Schienengüterverkehr) auf die Tages- und Nachtstunden?
3. Wie hoch ist die theoretische Leistungsfähigkeit der genannten Bestandsstrecke von Dresden nach Schöna-Grenze in Zügen (welcher Zuglänge) pro Tag und Richtung bzw. in Zügen (welcher Zuglänge) pro Spitzenstunde und Richtung nach den Angaben der DB AG?
4. Wie hoch war die reale Auslastung (verglichen mit der theoretischen Leistungsfähigkeit) der genannten Bestandsstrecke von Dresden nach Schöna-Grenze in den letzten fünf Jahren?
5. Wie verteilt sich der Schienengüterverkehr in der Relation Deutschland – Südosteuropa (einschließlich Transitverkehr durch Deutschland) auf die Strecken Dresden – Ústí nad Labem und Nürnberg – Passau – Wels und welche freien Kapazitäten bestehen auf der letztgenannten Strecke im Schienengüterverkehr?

Dresden, den 15. Dezember 2017

b.w.

i.V.



Volkmar Zschocke, MdL
und Fraktion

6. In welchen Zeiträumen wird auf der Elbtalstrecke für die bis 2022 andauernden Bauarbeiten (Ersatzinvestitionen) eine abschnittsweise eingleisige Betriebsführung mit entsprechenden betrieblichen Einschränkungen eingerichtet (SPNV/SPFV mit Ersatzverkehr, Umleitungen im Schienengüterverkehr)?
7. Zu welchen Terminen bzw. in welchen Zeiträumen wird wegen der Bauarbeiten an der Elbtalstrecke die Ausweich- und Umleitungsstrecke über Plauen – Bad Brambach für den Schienengüterverkehr genutzt und wie viele Güterzüge werden über Bad Brambach und wie viele Güterzüge weiträumig über andere Strecken (Bitte Umleitungsstrecke nennen.) umgeleitet?
8. In welcher Weise ist der Fernverkehr auf der Elbtalstrecke von den Bauarbeiten bis 2022 betroffen und zu welchen Terminen und in welchen Abschnitten soll es Schienenersatzverkehr geben?

B) Ist-Situation der Lärmbelastung und Lärmreduzierung auf der Bestandsstrecke im Elbtal Dresden – Děčín (– Prag)

1. Wie hoch ist die Lärmbelastung der AnwohnerInnen der Bestandsstrecke und welche konkreten Berechnungen und Messergebnisse liegen aus welchen Jahren vor (Bitte Messpunkte und Messergebnisse auflisten sowie Lärmkarten beilegen.)?
2. Welche aktuellen Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Phase I) des Eisenbahn-Bundesamtes liegen der Staatsregierung für die Bestandsstrecke vor?
3. In welcher Art und Weise haben die Staatsregierung oder ihr nachgeordnete Institutionen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zugearbeitet?
4. Inwieweit wurden bzw. werden die Städte und Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen an der Lärmaktionsplanung entlang von Haupteisenbahnstrecken des Eisenbahn-Bundesamtes, in diesem Fall entlang der sächsischen Elbtalstrecke, beteiligt?
5. Welche Maßnahmen der DB AG sind der Staatsregierung bekannt, um die vorhandene Lärmbelastung der Bevölkerung entlang der Bestandsstrecke zeitnah zu verringern?
6. Welche Maßnahmen will die Staatsregierung ggf. zusätzlich ergreifen oder veranlassen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung entlang der Bestandsstrecke weiter zu verringern?
7. Aus welchen Programmen werden die Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang der Elbtalstrecke im Einzelnen finanziert (Bitte aufschlüsseln nach Programm und Umfang der Finanzierung.)?
8. Welche konkreten Maßnahmen der Lärmsanierung im Elbtal werden in welcher finanziellen Höhe über das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) für Lärmbrennpunkte finanziert und welche konkreten Maßnahmen in welcher finanziellen Höhe über die freiwillige Lärmsanierung?

9. Inwieweit soll in welchem Umfang innovativer Lärmschutz (niedrige Lärmschutzwände, Gabionen usw.) in welcher konkreten Form im Elbtal zum Einsatz kommen?
10. Inwiefern hat sich der Freistaat Sachsen in Fragen der Denkmalpflege und der Wahrung des sensiblen Landschaftsbildes im Elbtal bei der Planung des Lärmschutzes bisher eingebracht, in welcher Weise ist das geschehen oder warum ist es unterblieben?
11. Welche Vorkehrungen werden getroffen, um bei der Planung des Lärmschutzes im Elbtal die Belange des Gesundheitsschutzes, der Denkmalpflege, des Landschaftsbildes und des Tourismus angemessen zu berücksichtigen?
12. Wie hat sich das Verhältnis zwischen lärmgeminderten Güterwagen mit LL-Verbundstoffbremse und den lautereren Güterwagen mit Graugussbremsen in den letzten fünf Jahren auf der Elbtalstrecke entwickelt und wie hoch ist der Anteil an lärmgeminderten Güterwagen mit LL-Verbundstoffbremse aktuell auf der Strecke am Gesamtanteil der Güterwagen auf der Strecke?
13. Wie hat sich die Anzahl der eingesetzten Diesellokomotiven der besonders lauten DB-Baureihe 241 (durch private Güterverkehrsunternehmen) auf der Strecke in den letzten drei Jahren entwickelt?

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

1. Welche konkreten Vereinbarungen gibt es zwischen Deutschland und Tschechien einerseits und dem Bund und dem Freistaat Sachsen andererseits zu diesem Projekt?
2. An welchem konkreten Punkt der Planungen befindet sich aktuell das Projekt einer Neubaustrecke (Dresden –) Heidenau nach Ústí nad Labem? Durch wen wurden und werden in wessen Auftrag die Planungsleistungen erbracht?
3. Wo und in welcher Form ist die Langfassung der mit öffentlichen Mitteln geförderten EU-Studie „Planungsdienstleistungen für die Neubau-Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Dresden – Prag“ für die Öffentlichkeit zugänglich bzw. aus welchen Gründen nicht öffentlich zugänglich?
4. Welche finanziellen Mittel wurden bislang für die Planung der Neubaustrecke ausgegeben?
5. Von wem wurden diese im Einzelnen in welcher Höhe finanziert? (Bitte bei landeseigenen Mitteln den Haushaltstitel angeben.)
6. Liegen der Staatsregierung konkrete Vorgaben der DB AG für die Auslegung dieser Neubaustrecke (verkehrliche bzw. betriebliche Aufgabenstellung) vor?
7. Wenn ja, wann und wie werden diese Vorgaben veröffentlicht?
8. Inwieweit beabsichtigt der Freistaat Sachsen Einfluss auf die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung der Planung zu nehmen?

9. Inwieweit lassen die gewählten Planungsparameter für die Neubaustrecke im Hinblick auf Trassierung und Lichtraumprofil das Verkehren von Zügen des Kombinierten Ladungsverkehrs („Rollende Landstraße“, Trailerverkehr, Beförderung von Großcontainern, „Eckhöhe 4 m“ etc.) zu bzw. aus welchen Gründen ist dies nicht möglich?
10. Inwiefern sind (in Annahme der Ausführung der kompletten Tunnelabschnitte mit jeweils zwei Röhren) auf der Strecke Überleitstellen oder Überholbahnhöfe in welcher konkreten Lage geplant?
11. Welche Sicherungstechnik wird für die Neubaustrecke geplant?
12. Lässt diese einen Mischbetrieb zwischen Personen- und Güterverkehr zu oder soll die Strecke während der Verkehrszeiten des Schienenpersonenfernverkehrs nur diesem zur Verfügung stehen?
13. Welche Pläne existieren, um den im Inbetriebnahmehorizont gestiegenen Güter- und Personenverkehr auch bei einer Sperrung der Neubaustrecke (planmäßig für z. B. Reparaturarbeiten oder unplanmäßig z. B. technische Störungen an den Güterzügen o.ä.) auf der Bestandsstrecke abwickeln zu können?
14. Welche Kapazitätseinschränkungen und Fahrzeitverlängerungen werden im Falle einer Sperrung der Neubaustrecke erwartet?
15. Welche Umleitungsstrecken stehen im Falle einer Sperrung der Neubaustrecke voraussichtlich für elektrisch betriebene Züge zur Verfügung?

D) Kosten und Termine der Neubaustrecke sowie wirtschaftliche Bewertung

1. Zu welchen Ergebnissen kamen erste Kostenermittlungen für die Neubaustrecke?
2. Zu welchen Ergebnissen kam die Kostenschätzung der vorliegenden Vorplanungsstudie?
3. Wie teilen sich die darin kalkulierten Kosten auf die einzelnen Fördermittelgeber nach dem jetzigem Stand auf?
4. Welcher Anteil wird für den deutschen Streckenabschnitt bis zur Bundesgrenze über Bedarfsplanmittel des Bundes getragen, welcher Anteil von der EU und dem Freistaat Sachsen?
5. Welche konkreten Zusagen liegen von Seiten des Bundes und der EU zur Finanzierung des Projekts vor?
6. Wie wird gewährleistet, dass Bund und EU die zugesagten Mittel auch bei Steigerung der Kosten zusichern?
7. Liegen der Staatsregierung die Ergebnisse der Projektbewertung im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vor? Wenn ja, wie lauten diese im Detail?

8. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurde für das Projekt berechnet und welche Strukturdaten lagen der Berechnung zugrunde?
9. In welcher Relation steht dies im Vergleich zu anderen aktuellen Projekten im Bundesverkehrswegeplan mit ähnlichem Projektstand und vergleichbarer finanzieller Größenordnung?
10. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über den beabsichtigten Zeitplan für die unterschiedlichen Planungsphasen des Vorhabens?
11. Bis wann sollen die Planungsphasen bis zur Erlangung des Baurechts (Planfeststellungsbeschluss) jeweils abgeschlossen werden?
12. Wann soll die Neubaustrecke Dresden – Děčín verkehrswirksam fertiggestellt werden?
13. Welchen Fertigstellungstermin gibt es für die anschließende Neubaustrecke Děčín – Prag?

E) Szenarien nach Fertigstellung der Neubaustrecke

1. Wie viele Züge (jeweils Personen- und Güterverkehr) sollen nach der Fertigstellung der Neubaustrecke (Dresden –) Heidenau nach Ústí nad Labem täglich in jede Richtung maximal pro Strecke (Bestands- und Neubaustrecke) und in Summe beider Strecken fahren können (theoretische Leistungsfähigkeit)?
2. Welche Szenarien existieren, wie viele Güter- und Personenzüge nach Fertigstellung der Neubaustrecke tatsächlich täglich in jede Richtung auf der Neubaustrecke fahren werden?
3. Welche Szenarien existieren, wie viele Güter- und Personenzüge nach Fertigstellung der Neubaustrecke tatsächlich täglich in jede Richtung auf der bestehenden Elbtalstrecke fahren werden?
4. Welche Verkehrsprognose mit welchem Zeithorizont und mit welchen übergeordneten Randbedingungen liegt diesen Szenarien zugrunde?
5. In welchem Maße werden die Trassenpreise auf der Neubaustrecke die auf der Bestandsstrecke im Elbtal übersteigen?
6. Inwieweit kann und soll sichergestellt werden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht aus Kostengründen ihre (Güter-) Züge auch nach Fertigstellung der Neubaustrecke weiter über die bestehende Elbtalstrecke fahren lassen?
7. Inwieweit liegen der Staatsregierung zum Vergleich Informationen vor, wie die Verteilung der Güterzüge in der teilweise vergleichbaren Relation Erfurt – Halle/– Leipzig nach Fertigstellung der Neubaustrecke Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 im Jahr 2015 zwischen dieser Neubaustrecke und der Bestandsstrecke über Weimar und Naumburg heute aussieht? (Bitte Anzahl der Züge im Vergleich vor und nach Fertigstellung der Neubaustrecke auflisten.)

8. Inwieweit umfassen nach Kenntnis der Staatsregierung die Planungen zur betrieblichen Nutzung der Neubaustrecke Überlegungen, künftig wieder eine „Rollende Landstraße“ oder ähnliche Formen des Kombinierten Verkehrs auf der Strecke einzurichten?
9. Inwieweit wird die Staatsregierung in welcher Art und Weise Anreize schaffen, um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern? Sofern keine Anreize geschaffen werden sollen, warum nicht?
10. Inwieweit wird die Staatsregierung auf der Neubaustrecke mit regulatorischen Einflussnahmen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auf welche Art und Weise unterstützen bzw. was steht dem entgegen?
11. Welche Auswirkungen hat die Planung der Neubaustrecke Děčín – Prag als reine Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Schienenpersonenfernverkehr auf die Gesamtleistungsfähigkeit des Eisenbahn-Korridors Dresden – Prag insbesondere für den Güterverkehr?

F) Alternativen zur Neubaustrecke

1. Welche alternativen Szenarien und Planungen zum Ausbau der Neubaustrecke (Dresden –) Heidenau nach Ústí nad Labem wurden wann bisher untersucht?
2. Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen?
3. Inwiefern wurden dabei auch die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Plauen – Bad Brambach – Cheb untersucht?
4. Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen oder warum wurden die Untersuchungen unterlassen?
5. In welcher Art und Weise verfolgt die Staatsregierung die Elektrifizierung der Strecke Plauen – Bad Brambach – Grenze – Cheb beispielsweise im Rahmen eines Elektrifizierungsprogramms auf Bundesebene weiter bzw. warum unterlässt sie dies?
6. Inwiefern wurde im Rahmen alternativer Szenarien und Planungen als ein Teilbestandteil auch die Trassenführung Freiberg – Holzgau – Moldava – Most (mit Wiederaufbau des Streckenabschnittes Holzgau – Moldava) mit welchen Ergebnissen untersucht?
7. Welche Auswirkungen wird die absehbar frühere Fertigstellung eines im BVWP verankerten „Ost-Korridors“ für den Güterverkehr (Nordseehäfen –) Halle – Hof – Regensburg (durch den Ausbau des Rangierbahnhofs Halle und die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Hof und Regensburg) für das potentielle Verkehrsaufkommen im Korridor Dresden – Prag haben?

G) Finanzielle Auswirkungen auf den Ausbau der sächsischen und länderübergreifenden Eisenbahninfrastruktur

1. Inwieweit besteht eine Priorisierung der Neubaustrecke (Dresden –) Heidenau nach Ústí nad Labem im Vergleich zum Ausbau des Bestandsnetzes in Sachsen zur Ermöglichung eines landesweiten integralen Taktverkehrs („SACHSENTAKT“) und im Vergleich zu einem Elektrifizierungsprogramm für sächsische Regionalstrecken wie Dresden – Görlitz/ – Zittau/ – Kamenz, Leipzig – Chemnitz, Gößnitz – Altenburg oder Leipzig – Döbeln?
2. Welche Auswirkungen hat die langfristige Bindung finanzieller Mittel für die Neubaustrecke Dresden – Prag auf andere Eisenbahnausbauprojekte in Sachsen und im Umland?
3. Welche Maßnahmen und Konzepte hat die Staatsregierung ergriffen bzw. wird sie ergreifen und entwickeln, um weitere Eisenbahninfrastrukturprojekte jenseits der Neubaustrecke realisieren und finanzieren zu können?
4. Welche konkreten Infrastrukturmaßnahmen müssen durch wen initiiert werden, um einen integralen Taktfahrplan in Sachsen zu realisieren?
5. Welche finanziellen Mittel müssen für die Realisierung eines integralen Taktfahrplans in Sachsen durch wen und in welcher Art und Weise in den kommenden zehn Jahren aufgewandt werden?
6. Wie stellt die Staatsregierung sicher, dass trotz langfristiger Bindung finanzieller Mittel für die Neubaustrecke ein integraler Taktfahrplan in Sachsen („SACHSENTAKT“) realisiert werden kann?

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

1. Welche konkreten Umweltauswirkungen hat die Neubaustrecke Dresden – Prag für beide Länder?
2. Welche ökologisch hochsensiblen Gebiete mit sehr hohem und hohem Raumwiderstand sind in welchem Maße konkret durch Bau, Anlage und Betrieb der Neubaustrecke betroffen?
3. Welche komplexen geologischen und hydrologischen Formationen im Elbtal-Schiefergebirge sind in welchem Maße konkret durch den Bau und Betrieb der Neubaustrecke betroffen?
4. Welche technischen Probleme sind beim Tunnelbau aufgrund der geologischen Struktur der zu untertunnelnden Gebirgskette zu erwarten?
5. Inwieweit wurden bisher welche naturschutzrechtlichen Belange in die Planungen mit einbezogen?
6. Welche – auch grenzüberschreitenden – Auswirkungen der geplanten Neubaustrecke sind hinsichtlich Gewässer-, Immissions- und Naturschutz zu erwarten?

7. Inwiefern wurden bisher Untersuchungen gemäß § 4 BNatSchG durchgeführt und zu welchem Ergebnis kamen diese?
8. Welche NATURA-2000-Gebiete sind von der geplanten Neubaustrecke tangiert?
9. Welche Schutzgebietsziele der NATURA-2000 werden durch die Planung erheblich beeinträchtigt?
10. Welche konkreten Maßnahmen sind an welcher Stelle geplant, um im Falle des Baus der Neubaustrecke den Erhaltungszustand gefährdeter Arten und Lebensräume innerhalb der betroffenen NATURA-2000-Gebiete zu sichern?
11. Inwieweit gibt es Alternativvarianten zum Schutz der NATURA-2000-Gebiete im Sinne des § 34 BNatSchG und wie lauten diese?
12. Welche bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden in den Planungsunterlagen hinsichtlich der bau- und betriebsbedingten Lärmemission und Abgas- und Feinstaubemissionen ermittelt, welche Biotope sind betroffen und welche Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind geplant?
13. Inwieweit wurden Vor-Ort Kartierungen zu planungsrelevanten Tierarten in welchem Jahr, zu welcher Jahreszeit und hinsichtlich welcher Artengruppen mit wie vielen Begehungen durchgeführt?
14. Welche Vorkommen welcher europarechtlich geschützten und/oder gefährdeten Arten (Anhang IV FFH-RL) werden in welchem Maße durch den Bau und Betrieb der Neubaustrecke beeinträchtigt?
15. Wann, wie und in welchem Umfang werden diese Beeinträchtigungen vermieden, gemindert und ausgeglichen?
16. Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge der Neubaustrecke versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht werden (Bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln.)?
17. Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (Bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln.)?
18. Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt?
19. Wie groß ist der qualitative absolute Flächenverlust der Lebensräume des Anhangs I FFH-RL als Schutzgebietsziele der betroffenen FFH-Gebiete?
20. Für welche Arten wurden Ausnahmen vom Schutzregime des § 44 BNatSchG beantragt?
21. Für welche Schutzgebietsziele bzw. NATURA-2000-Schutzgebiete ist eine Stellungnahme der Kommission im Sinne des Artikel 6 Abs. 4 der FFH-RL notwendig?
22. Inwiefern wurden bei der Nutzen-Kosten-Berechnung die Umweltkosten als ein relevanter Teil der gesamtwirtschaftlich entstehenden Kosten berücksichtigt?
23. Welche konkreten Auswirkungen sind auf den Barockgarten Großsedlitz (Parkanlage und Gebäude) an der geplanten Neubaustrecke zu erwarten?

24. Welche möglichen negativen Auswirkungen auf den Barockgarten Großsedlitz sind durch den Baubetrieb zu erwarten?

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

1. Auf welche konkrete Art und Weise wird die Staatsregierung die sächsischen BürgerInnen, insbesondere aber die AnwohnerInnen, in die Entscheidung über einen eventuellen Neubau einbinden?
2. Wann und in welchem Umfang plant die Staatsregierung, den Dialogprozess mit Informationsveranstaltungen, Dialogforen und Bürgerbeteiligung in den Regionen zu starten und eine umfassende Information und Moderation des Dialoges von Beginn des Prozesses an zu gewährleisten?
3. Welche (neuen) Formen der BürgerInnenbeteiligung plant die Staatsregierung konkret? (Bitte die einzelnen Beteiligungsformen hinsichtlich der nötigen Daten, des Aufwandes, des Erfolgsfaktors der Zielgruppenerreichung und der bisherigen praktischen Erfahrungen erläutern.)
4. Inwieweit werden die Ergebnisse der verschiedenen Formen der BürgerInnenbeteiligung dokumentiert, veröffentlicht, bewertet und bei der politischen Entscheidungsfindung berücksichtigt?
5. Wie werden von den Planungsvorhaben betroffene BürgerInnen, Gruppen und Träger öffentlicher Belange in den Prozess (über die bloße Einladung hinaus) eingebunden und an der Entscheidungsfindung beteiligt?
6. Welche Formen der Mitwirkung und Zusammenschlüsse von BürgerInnen vor Ort gibt es derzeit an der geplanten Neubaustrecke?

Begründung:

Die Eisenbahnverbindung Dresden – Prag ist Bestandteil des europäischen Kernnetzkorridors Orient/East-Med. Die geplante Neubaustrecke durch das Erzgebirge von Dresden nach Prag wurde kürzlich in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Erklärtes Ziel der Sächsischen Staatsregierung ist es, mit der Neubaustrecke die Kapazität der Strecke Dresden – Prag zu erhöhen, die Reisezeiten im Personenverkehr und Beförderungszeiten im Güterverkehr signifikant zu verkürzen und die Lärmprobleme der Menschen im Elbtal zu lösen. Ministerpräsident Tillich lässt sich in seiner Pressemitteilung vom 25.08.2017 mit folgendem Satz zitieren: „Es freut mich, wenn die Bewohner des Elbtals dann endlich wieder ruhiger schlafen können. Auch unsere Gäste und Besucher des Elbtals und der Sächsischen Schweiz können dann die einmaligen Blicke von der

Bastei in Ruhe genießen.“ (<https://www.medienservice.sachsen.de/medien/news/213037?page=1>)

Entsprechend der prognostizierten Zeitschiene für den Neubau der Strecke Dresden – Prag sind aktuell mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung aufzuzeigen, die von der DB bzw. dem Freistaat umgesetzt werden können bzw. müssen.

Die Realisierung eines so großen Infrastrukturprojekts in Milliardenhöhe hat weitreichende Konsequenzen und Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt, auf den Ausbau der sächsischen und länderübergreifenden Eisenbahninfrastruktur, auf Naturschutz, Hydrologie und Emissionsbelastungen.

Für eine sachgerechte Bewertung dieses großen ambitionierten Infrastrukturprojektes fehlt allerdings aktuell die Grundlage: Fragen zu Finanzierung, Risiken, kapazitiver Auslegung, Terminkette, wirtschaftlicher Bewertung, Alternativuntersuchungen, finanziellen Auswirkungen der Neubaustrecke auf den Ausbau anderer sächsischer und länderübergreifender Eisenbahninfrastruktur, Umweltauswirkungen und der vorgesehenen Bürgerbeteiligung gilt es zu klären.

Ferner ist zu ermitteln, wie weitere Schieneninfrastrukturprojekte, wie die Elektrifizierung Dresden – Görlitz, Chemnitz – Leipzig sowie die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zur Etablierung eines „SACHSENTAKTs“ vor dem Hintergrund der Entscheidung für die Neubaustrecke und der damit verbundenen Bindung öffentlicher Gelder in einem hohen Maße für die nächsten Dekaden sichergestellt werden kann.

Es gilt – rechtzeitig und qualifiziert – Mehrwert, Wirtschaftlichkeit, Risiken und Chancen eines solchen Megaprojektes vertiefend zu untersuchen. Die vorliegende Große Anfrage soll deshalb ausreichend Informationen für eine sachgerechte Einschätzung dieses Projektes generieren.