

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schienerverkehr zwischen Deutschland und Polen**

Im Standortwettbewerb sind nur die europäischen Regionen erfolgreich, die eng und grenzüberschreitend zusammenarbeiten. Auf dem deutsch-polnischen Bahngipfel am 11. September 2015 bekannten sich die Teilnehmer zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen beiden Ländern, um künftig den grenzüberschreitenden Schienenverkehr verbessern zu können. Mitte 2016 ist das deutsch-polnische Eisenbahnabkommen in Kraft getreten. Nach Artikel 13 des Abkommens ist eine deutsch-polnische gemeinsame Arbeitsgruppe einzurichten.

Die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken auf wichtigen Korridoren zwischen Deutschland und Polen fristen noch immer ein Schattendasein. Viele Grenzübergänge sind nicht elektrifiziert. Das Potenzial für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene kann so nicht ausgeschöpft werden. Das heutige Angebotsniveau im grenzüberschreitenden Personenverkehr wird nach Ansicht der Fragesteller der Bedeutung der Verbindungen insbesondere vor dem Hintergrund der europäischen Integration in keiner Weise gerecht. Am 8. Mai 2019 findet der nächste deutsch-polnische Bahngipfel in Breslau statt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

#### **Deutsch-polnische Zusammenarbeit**

1. Welche Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen, die durch das ratifizierte Eisenbahnabkommen (2015) ermöglicht wurden, sind bereits in Vorbereitung, welche konkreten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, und welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, und wann sollen diese jeweils umgesetzt sein (bitte detailliert auflisten)?
2. Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen hat die Bundesregierung seit 2014 ergriffen, und welche weiteren diesbezüglichen, konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung bis 2020 und bis 2030 umzusetzen (bitte alle Maßnahmen auflisten und einzelnen Jahren zuordnen)?
3. Welche grenzüberschreitende Fernverkehrsangebote plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnissen der Bundesregierung bis 2030 einzurichten (vgl. Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn für 2030), wann sollen sie jeweils eingerichtet werden, und welche Taktung sollen die entsprechenden Verbindungen jeweils haben?

4. Inwiefern, wann und in welchem Umfang wurden die Planungen der Deutschen Bahn AG zum künftigen grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebot mit dem Entwicklungsplan der Polnischen Staatsbahnen AG PKP abgestimmt?
5. Wie häufig trat seit 2015 die deutsch-polnische gemeinsame Arbeitsgruppe zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zusammen (bitte Datum und Ort sowie teilnehmende Institutionen bzw. Akteure jeweils benennen), welche Themen wurden jeweils besprochen, welche Beschlüsse wurden jeweils gefasst, und welche konkreten von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich derzeit in der Umsetzung?
6. In welchem Umfang wurden die Konzeptionen und Planungen zum Deutschland-Takt für den Zielfahrplan 2030 mit der deutsch-polnischen gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs abgestimmt, und mit welchen weiteren polnischen Institutionen wurden die Konzeptionen und Planungen zum Deutschland-Takt für den Zielfahrplan 2030 wann und in welchem Umfang abgestimmt, und wie viele Treffen der Arbeitsgruppe zu dieser Thematik fanden zu welchen Zeitpunkten (bitte tabellarisch auflisten) statt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361)?
7. Welche finanziellen Mittel stellt die Bundesregierung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in den Jahren 2020, 2021, 2022 und 2023 für welche konkreten Projekte und/oder Maßnahmen im Rahmen zur Verfügung (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und Gesamtsummen darstellen)?
8. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen sind im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 (mit welchen konkreten Taktungen) eingeplant?
9. Wie hat sich im Personenfernverkehr auf den einzelnen grenzüberschreitenden Relationen das Fahrgastaufkommen seit 2014 entwickelt (bitte nach einzelnen Verbindungen und nach Jahren aufschlüsseln)?
10. Für welche maximale Zuglängen sind die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen ausgelegt (bitte pro Strecke inkl. weiterem Verlauf in Deutschland und Polen angeben)?

#### Berlin–Stettin (Szczecin)

11. Welchen Planungs- und Projektstand hat das Schienenprojekt Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Angermünde–Grenze Deutschland/Polen (D/PL) (–Stettin/Szczecin) (Projekt-Nr. 2-027-V01, vgl. Anlage 2 der Bundestagsdrucksache 19/7010 „Laufende Planfeststellungsverfahren Bedarfsplan Schiene“, Zeile 1)?
12. Welche Mittel wurden für die (Vor-)Planung des Projektes bereits verausgabt (bitte jahresscheibengenau angeben), und welche Gesamtkosten wird das Projekt nach Ansicht der Bundesregierung aufweisen?
13. Wann hat die Bundesregierung eine Finanzierungsvereinbarung für den beim deutsch-polnischen Bahngipfel vom 11. September 2015 angekündigten zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin unterzeichnet, welche Eckpunkte enthält die unterzeichnete Vereinbarung, und wie ist der Planungsstand für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung auf der Strecke Berlin–Stettin?

14. Welchen Inhalt hatte die Absichtserklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Berliner und Brandenburger Verkehrsressorts und der DB Netz AG zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau zwischen Berlin und Stettin, die auf dem „Deutsch-Polnischen Bahngipfel“ am 11. Juni 2018 unterzeichnet wurde?
15. Wann plant die Bundesregierung mit dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Netz AG eine genaue Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin abzuschließen, und welche Eckpunkte zur Finanzierung des Projektes sollen hierbei vereinbart werden?
16. Ist der Bundesregierung bekannt, ob das Land Brandenburg den zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin mitfinanziert, und wenn ja, wie hoch soll der Finanzierungsanteil des Landes Brandenburg sein?
17. Wann soll die Strecke Berlin–Stettin/Szczecin nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung zweigleisig ausgebaut sein?
18. Wann soll die Strecke Berlin–Stettin/Szczecin nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung durchgehend elektrifiziert sein?
19. Welche Taktfahrzeit soll nach den Planungen der Bundesregierung nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin eingerichtet bzw. angeboten werden?
20. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung in Bezug auf die durch das Land Brandenburg und die Aufgabenträger geplanten Fahrzeiten auf der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin?
21. Hat die Bundesregierung mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin bei der Erstellung des Zielfahrplans des Deutschland-Taktes 2030 berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
22. In welchem Umfang soll die fertiggestellte zweigleisige Strecke Berlin–Stettin/Szczecin für den Schienengüterverkehr nutzbar sein, und für welche maximale Zuglänge wird die Strecke ausgelegt sein?
23. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen sind im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 (mit welchen konkreten Taktungen) eingeplant?

#### Dresden–Görlitz–Staatsgrenze

24. Wann und in welchem Umfang plant die Bundesregierung den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen aus dem Jahr 2003 zu realisieren, der eine beidseitig durchgehende Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau/Wrocław vorsieht?
25. Wann soll die Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG durchgehend elektrifiziert sein, und wann soll sie in Betrieb genommen werden?

26. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze, aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung der Bundesregierung, und inwiefern sind in ihr bereits mögliche Baukostensteigerungen berücksichtigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361: „Die Kosten für die im Bundesverkehrswegeplan untersuchte Elektrifizierung sowie abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung wurden mit 513,4 Mio. Euro angenommen“)?
27. In welchem konkreten Umfang wird die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Staatsgrenze finanzieren und so dazu beitragen, den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen aus dem Jahr 2003 zu erfüllen (Frage bitte nicht im Sachzusammenhang mit anderen Fragen beantworten)?
28. Welche Möglichkeiten zur beschleunigten Umsetzung der Streckenelektrifizierung – insbesondere für die letzten 800 Meter von der Bundesgrenze auf dem Weißviadukt bis in den Bahnhof Görlitz – hat die Bundesregierung wann, in welchem Umfang und mit welchem Ergebnis geprüft?
29. Wann soll die Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze auf welchen Abschnitten nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sein, und wann soll sie in Betrieb genommen werden?
30. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für den Ausbau der Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze für eine Geschwindigkeit von 160 km/h, aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung der Bundesregierung, und inwiefern sind in ihr bereits mögliche Baukostensteigerungen berücksichtigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361: „Die Kosten für die im Bundesverkehrswegeplan untersuchte Elektrifizierung sowie abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung wurden mit 513,4 Mio. Euro angenommen“)?
31. Wie haben sich die Fahrgastaufkommen auf der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau seit 2014 entwickelt (bitte je Monat und je Jahr insgesamt angeben)?
32. Wie hat sich die Güterverkehrsauslastung auf der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau seit 2014 entwickelt (bitte Anzahl der Güterverkehrszüge und Güterverkehrsmengen in Millionen Tonnen je Monat und je Jahr insgesamt angeben)?

#### Elektrifizierung der Grenzübergänge von Eisenbahnstrecken

33. Welche Schienenverkehrsgrenzübergänge in Deutschland und der Republik Polen sind elektrifiziert, und welche nicht?
34. Ist beabsichtigt, nicht elektrifizierte Streckenabschnitte grenzüberschreitender Verbindungen ins Elektrifizierungsprogramm aufzunehmen, und wenn ja, welche Streckenabschnitte sind dabei vorgesehen?
35. Welche finanziellen Mittel sind für Neubau und Sanierung von Grenzbrücken auf Bahnstrecken zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 2019 bis 2023 eingeplant (bitte die Mittel getrennt nach Neubau und Sanierung darstellen und nach Jahren aufschlüsseln)?

36. Inwiefern plant die Bundesregierung, wie von der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung vorgeschlagen, eine Sonderregelung für ausgewählte Verkehrsinfrastrukturen in Ergänzung zum Bundesverkehrswegeplan in den Braunkohleregionen, die die herkömmlichen Bedarfskriterien außer Kraft setzt, das überwiegende öffentliche Interesse deutlich herausstellt und sich in der Bewertung der Projekte durch eine klare strukturpolitische Ausrichtung von der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verwendeten Systematik unterscheidet (vgl. Abschlussbericht der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung, S. 91)?

Berlin, den 19. März 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





