

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/17666–**

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene und Finanzierung der Schienenprojekte im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Bundesregierung die Weichen für die Planung der Eisenbahninfrastruktur der nächsten Dekade gestellt. Für den Freistaat Sachsen stehen acht Schienenprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene, darunter auch die bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltene Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden.

Für die Finanzierung der Neuprojekte und Ausbauprojekte des Bedarfsplans Schiene stellt der Bundeshaushalt 2020 Mittel in Höhe von 1,52 Mrd. Euro zur Verfügung; damit sinken die Investitionen für den Neubau und Ausbau im Netz der Bundesschienenwege gegenüber 2019 um rund 120 Mio. Euro ab. Mit dem Haushaltsgesetz 2020 wurde zudem die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) beschlossen, mit der die Erhaltung der Schienenwege des Bundes gewährleistet werden soll. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat verkündet, im Jahr 2020 rund 12,2 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur investieren zu wollen (vgl. dpa-Meldung vom 29. Januar 2020). 5,4 Mrd. Euro und damit der wesentliche Teil dieser Investitionen soll aus der LuFV III finanziert werden. Für die Fragesteller bleibt offen, wie sich die neue Investitionslage auf die Schienenprojekte im Freistaat Sachsen auswirken wird.

1. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen, die noch nicht im Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte den Planfeststellungsabschnitt mit aktualisierten Baukosten konkret benennen)?

Keine.

2. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss bis zum Ende des Jahres 2020?
3. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Planfeststellungsverfahren im Verfahrensgang (bitte jeweiligen Verfahrensstand sowie Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projekt	Planfeststellungsabschnitt	Beginn Planfeststellungsverfahren	Planfeststellungsabschluss (voraussichtlich)
Sachsenmagistrale: ABS Gaschwitz – Crimmitschau	PFA Gößnitz – Crimmitschau	22.10.2018	2020
Sachsenmagistrale: ABS Gaschwitz – Crimmitschau	PFA Treben-Lehma – Altenburg	28.09.2017	2020
Sachsenmagistrale: Chemnitz Hbf – Chemnitz-Kappel	2. Bauabschnitt	19.11.2015	2021
VDE 9 – ABS Leipzig – Dresden	Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf	28.02.2019	2021
VDE 9 – ABS Leipzig – Dresden	Zeithain – Leckwitz	10.10.2017	2020

4. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen plant nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im Laufe des Jahres 2020?

Die DB Netz AG plant für folgendes Vorhaben die Einreichung von Planfeststellungsunterlagen im Laufe des Jahres 2020:

- Sachsenmagistrale (Gaschwitz – Crimmitschau, PFA Regis-Breitingen – Treben-Lehma)

5. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG bis Ende 2020/2021 den Planungsauftrag zu erteilen?

Alle Vorhaben bzw. Teilprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen befinden sich in Planung bzw. Realisierung.

6. Für welche Projekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen fließen für das Jahr 2020 Bundeshaushaltsmittel in welcher Höhe (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?
7. Bei welchen Projekten des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen ist für das Jahr 2020 der komplementäre Einsatz von LuFV-Mitteln vorgesehen, und in welcher Höhe jeweils (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?
8. Für welche Projekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen setzt die DB Netz AG für das Jahr 2020 Eigenmittel in welcher Höhe ein (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?

9. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen bestehen derzeit Finanzierungsvereinbarungen (bitte ggf. nach Teilprojekten aufschlüsseln), und in welchen Jahresschreiben (Zeitplan und Finanzierungsplan) sollen auf Basis dieser Vereinbarungen die jeweiligen Vorhaben finanziert werden?
10. Welche Finanzierungsbeiträge des Bundes, der DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH sowie sonstige Finanzierungsbeiträge zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ergeben sich bei den jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen (bitte für jede Finanzierungsvereinbarung angeben)?

Die Fragen 6 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die beigefügte Anlage verwiesen.

11. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen plant die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bis zum Ende des Jahres 2020 (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?

Keine.

12. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen sieht die Bundesregierung künftig eine Kofinanzierung durch den Freistaat Sachsen vor, die über die bisherigen Projektzuschüsse hinausgeht?

Keine.

13. Welchen Planungsstand und Projektstand hat das Schienenprojekt Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden im Abschnitt Glasower Damm bis Coswig (Land Brandenburg und Freistaat Sachsen) erreicht?

Der Korridor Berlin – Dresden ist in drei Bedarfsplanvorhaben unterteilt.

Der Streckenabschnitt Berlin-Südkeuz – Blankenfelde gehört zum Projekt „Dresdner Bahn“. Das Projekt befindet sich im Land Berlin in der Bauausführung.

Der anschließende Streckenabschnitt von Blankenfelde bis zum Abzweig Kottewitz gehört zum Projekt „ABS Berlin – Dresden“. Das Projekt ist in zwei Hauptbaustufen unterteilt. Während im Rahmen der 1. Baustufe bereits rund 70 km der Strecke für Geschwindigkeiten von $v = 200$ km/h ausgebaut wurden, befindet sich die 2. Baustufe derzeit in der Vorplanung. Die 2. Baustufe beinhaltet die Abschnitte Blankenfelde – Wünsdorf-Waldstadt, Elsterwerda – Großenhain Berliner Bf. und den Bahnhof Doberlug-Kirchhain.

Die im Freistaat Sachsen liegenden Streckenabschnitte Abzweig Kottewitz bis zum Abzweig bei Coswig sowie die Weiterführung von Coswig über die Kurve DEK – Radebeul – Bf. Dresden Neustadt bis Dresden Hbf gehören zum Projekt „ABS Leipzig – Dresden“ (VDE 9).

Im Projekt VDE 9 ist folgender Projektstand erreicht:

- Kottewitz (a) – Weinböhla (a): Lph 2
- Bf. Weinböhla – Abzweig Coswig/DEK (a): Ausbau abgeschlossen, Ausrüstung mit ETCS ausstehend
- Verbindungskurve DEK: im Bau, Inbetriebnahme in 05/2020
- Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf. (Einfahrt für Fernverkehr in die Südhalble): Lph 3/4

14. In welchen Abschnitten ist der Ausbau für höhere Streckengeschwindigkeiten (Erhöhung auf 200 km/h bzw. abschnittsweise 160 km/h) noch nicht abgeschlossen (bitte erreichten Planungsstand unter Bezeichnung des jeweiligen Planfeststellungsabschnitts angeben)?

Die Grenzen der Planfeststellungsabschnitte sind nicht identisch mit den Grenzen der Streckenabschnitte, Betriebsstellen und Bauabschnitte. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit werden die Streckenabschnitte benannt.

- Berlin-Südkreuz – Blankenfelde (a): 160 km/h im Land Berlin, ab Landesgrenze BE/BB 200 km/h, derzeit im Bau.
- Wünsdorf-Waldstadt bis Rückersdorf ab 12/2020 mit 200 km/h (Voraussetzung ist die Inbetriebnahme ETCS). Alle anderen Abschnitte bis zum Abzweig Kottewitz derzeit maximal 160 km/h.
- Die Abschnitte der ABS Berlin – Dresden, 2. Baustufe (siehe Frage 13) nach Ausrüstung mit ETCS 200 km/h.
- Abzweig Kottewitz (a) – Weinböhla (a): Bei Ausbau der Bestandsstrecke maximal 150 km/h, im Falle einer Streckenbegradigung (Kockelsbergertunnel) 200 km/h.
- Weinböhla – Abzweig Coswig (a): Aktuell 160 km/h, nach Ausrüstung mit ETCS 200 km/h.
- Verbindungskurve DEK: 130 km/h (Endzustand erreicht)
- Coswig (a) – Bf. Dresden-Neustadt: 160 km/h (Endzustand erreicht)
- Dresden-Neustadt – Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf: 80 km/h (Endzustand erreicht)
- Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf: aktuell 60 km/h, nach Ausbau 80 km/h

15. Bis wann plant die Bundesregierung den Abschluss des Streckenausbaus Berlin – Dresden, und wann soll die Zielfahrzeit von rund 80 Minuten (Dresden-Hbf – Berlin Hbf) fahrplanwirksam werden?

Gegenüber 2015 hat sich die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf um 17 Minuten reduziert. Mit der Inbetriebnahme der European Train Control System (ETCS)-Streckenausrüstung Ende 2020 kann die Fahrzeit um weitere fünf Minuten reduziert werden. Die Fertigstellung der „Dresdner Bahn“ (vsl. 2025) wird zu einer weiteren Fahrzeitverkürzung von rund 10 Minuten führen.

Mit der Inbetriebnahme der zweiten Baustufe auf der ABS Berlin – Dresden (vsl. 2028) wird eine Gesamtfahrzeit zwischen den Knoten von 82 Minuten erreicht. Erst mit dem Ausbau des Abschnittes Kottewitz (a) – Weinböhla (a) kann die Fahrzeit weiter reduziert werden. In Abhängigkeit von der Wahl der Ausbauphase kann:

- a) bei TSI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität) -gerechtem Ausbau der Bestandsstrecke eine Fahrzeit von 80 Minuten oder
- b) bei einer Streckenbegradigung durch den „Kockelsbergtunnel“ eine Fahrzeit von 78 Minuten erreicht werden.

16. Ist der Bau der Linienverbesserung (geplanter Bau des Kockelsbergtunnels) zwischen Weinböhla und Großenhain weiter Bestandteil der ABS Berlin –Dresden bzw. ABS Dresden – Leipzig (VDE 9)?

Ja.

17. Welche Entscheidung hat die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG nach Abschluss der Vorentwurfsplanung für den Bau des Kockelsbergtunnels getroffen, und wie wird diese begründet (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/13605)?

Der Projektabschnitt befindet sich in der Vorplanung (Leistungsphase (Lph) 2 gemäß HOAI). Ein Variantenentscheid wird auf Basis der Lph 2 getroffen werden.

18. Welcher Planungsstand ergibt sich für die besagte Linienverbesserung zwischen Weinböhla und Großenhain aktuell, und bis wann strebt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung dazu an?

Der Projektabschnitt befindet sich in der Vorplanung (Lph 2 gemäß HOAI). Die Linienverbesserung (Streckenbegradigung durch den „Kockelsbergtunnel“) ist eine der beiden untersuchten Hauptvarianten. Nach der noch ausstehenden Variantenentscheidung wird in 2021 mit der DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die Lph 3/4 angestrebt.

19. Mit welchen Baukosten rechnet die Deutsche Bahn AG derzeit beim Bau des Kockelsbergtunnels?

Im Variantenvergleich der Vorplanung hat die DB Netz AG derzeit Kosten in Höhe von rund 300 Mio. Euro ermittelt.

20. Welche Mittel wurden für die (Vor-)Planung des Projektes Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden bereits verausgabt (bitte jahresscheibengenau angeben), und welche Gesamtkosten für Planung und Bau wird das Projekt nach Ansicht der Bundesregierung aufweisen?

Die Kosten speziell für die Vorplanung der 1. Baustufe des Projektes „ABS Berlin –Dresden können auf Grund der damaligen Projektfinanzierung (Bund finanziert Baukosten zzgl. Planungskostenpauschale) nach mehr als 20 Jahren nicht mehr rückwirkend ermittelt werden. Die Kosten der Vorplanung für die 2. Baustufe betragen 10 Mio. Euro. Die 2. Baustufe befindet sich noch in einem frühen Planungsstand, u. a. ist der Umfang der Kreuzungsmaßnahmen noch nicht abgeschlossen.

21. Wie viele Streckenkilometer sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Freistaat Sachsen mit dem European Train Control System (ETCS) ausgestattet, und bis wann wird das Streckennetz der bundeseigenen Schienenwege in Sachsen flächendeckend mit ETCS ausgestattet sein?

Nach Auskunft der DB AG sind im Freistaat Sachsen bislang ca. 30 Streckenkilometer mit ETCS ausgerüstet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Rahmen einer Machbarkeitsstudie den bundesweiten Rollout von ETCS und Digitales Stellwerk (DSTW) untersuchen lassen. Die Studie wurde Ende 2018 abgeschlossen, sie zeigt die Vorteilhaftigkeit des Vorhabens und empfiehlt einen raschen Beginn der Umsetzung. Die bundesweite Ausrüstung ist gemäß Studie bis zum Jahr 2040 vorgesehen. Für den Start in den Flächenrollout hat der Bund erste Haushaltsmittel im Haushalt 2020 zur Verfügung gestellt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

22. Welcher Zeitplan ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Ausstattung der Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden mit ETCS vorgesehen, und bis wann wird die komplette Strecke mit ETCS ausgestattet?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt die Ausstattung der Strecke Berlin – Dresden in mehreren Stufen. Folgende Inbetriebnahmestufen des ETCS sind durch die DB AG derzeit geplant:

1. Dezember 2020: Abschnitt Wünsdorf-Waldstadt – Rückersdorf im Projekt „ABS Berlin – Dresden, ersten Baustufe“
2. Bis Dezember 2025: Berlin Südkreuz – Blankenfelde im Projekt „ABS Dresdener Bahn“
3. Bis vsl. 2028: Alle Restabschnitte zwischen Blankenfelde und Abzweig Kottewitz im Projekt „ABS Berlin – Dresden, zweite Baustufe“
4. Offen: Abzweig Kottewitz bis Dresden Hbf im Projekt „ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)“.

