

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden–Görlitz

Für einen attraktiven Schienenverkehr ist die Elektrifizierung von Bahnstrecken von großer Bedeutung. Denn auf elektrifizierten Strecken sind Züge nicht nur schneller und emissionsärmer unterwegs, ein höherer Elektrifizierungsgrad der Infrastruktur ermöglicht vor allem auch auf grenzübergreifenden Strecken attraktivere Angebote für Bahnkunden. In Deutschland waren Ende des Jahres 2019 jedoch gerade einmal 61,1 Prozent der Bahnstrecken mit Oberleitungen versehen – und damit nur etwa 3 Prozent mehr als 2008 (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/daten-fakten/>). Die amtierende Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD hatte sich im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vorgenommen, den Elektrifizierungsgrad der Infrastruktur bis 2025 auf 70 Prozent zu erhöhen. Schreibt man das aktuelle Ausbautempo der letzten Jahre jedoch fort, scheint eine Erreichung dieses Ziels nahezu unmöglich.

Auch die Bahnstrecke Dresden–Görlitz wartet seit vielen Jahren auf eine Oberleitung. Die rund 100 Kilometer lange, zweigleisige Strecke ist als Teil des Paneuropäischen Verkehrskorridors III nach Ansicht der Fragesteller von besonderer internationaler Bedeutung. Auf polnischer Seite ist die Strecke bis an die deutsche Grenze bereits heute für den elektrischen Zugbetrieb ausgebaut. Nur auf deutscher Seite ist nach wie vor der Einsatz von Dieselloks notwendig. Bereits 2003 wurde das Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, fand jedoch im darauf aufbauenden Bedarfsplan Schiene keine Berücksichtigung. Erst im Jahr 2013 meldete der Freistaat Sachsen die Elektrifizierung sowie den Ausbau auf 160 km/h für den Bundesverkehrswegeplan 2030 an (Projektnummer 2-029-V01). Leider wurde das Projekt im November 2018 jedoch nicht vom sogenannten potenziellen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hochgestuft. Die Bundesregierung wollte das Projekt vielmehr im Rahmen eines neuen „Elektrifizierungsprogramms für regionale Bahnstrecken“ realisieren (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/kurzbericht-potentieller-bedarf-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile). Der entsprechende Titel im Bundeshaushalt für das Jahr 2019 wurde daraufhin jedoch mit lediglich 5 Mio. Euro ausgestattet. Da allein die Planungskosten für die Strecke seitens der Deutschen Bahn AG auf 58,7 Mio. Euro ge-

schätzt wurden, schien eine Elektrifizierung der Strecke auch über das Sonderprogramm nicht aussichtsreich (siehe Plenarprotokoll 19/67). Wiederbelebt wurden die Planungen durch die Aufnahme des Projekts in das milliarden schwere „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“. Im September 2020 berichtete die „Sächsische Zeitung“ (<https://www.saechsische.de/plus/bahnstrecke-dresden-goerlitz-elektrifizierung-5264487.html>), die Vorplanungen für das Projekt seien weitestgehend abgeschlossen und der Planungsentwurf bei DB Netz, DB Station & Service und DB Energie eingereicht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden–Görlitz (Projektnummer 2-029-V01)?
2. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Planungen?
3. Auf welche Summe beziffert die Bundesregierung die bisher angefallenen Planungskosten, und welche Planungskosten werden voraussichtlich noch entstehen (falls die aktuell kalkulierten Planungskosten von den ursprünglichen Planungskosten in Höhe von 58,7 Mio. Euro abweichen, bitte begründen)?
4. Auf welche Summe belaufen sich die durch den Freistaat Sachsen geleisteten Beiträge zur Planung der Elektrifizierung?
5. Welche Gesamtkosten erwartet die Bundesregierung für Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Görlitz, und welchen Anteil an daran haben jeweils die Kosten für Elektrifizierung bzw. Ausbau auf 160 km/h?
6. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Einleitung des Planfeststellungsverfahrens?
7. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der Baumaßnahmen?
8. Wann ist mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen zu rechnen?
9. Welche möglichen Probleme könnten aus Sicht der Bundesregierung für eine weitere Verzögerung des Projektes sorgen?
10. Welche personellen Ressourcen sind im Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Projektbegleitung vorgesehen?
11. Welchen Unterschied gibt es bei Finanzierungspriorität sowie Bearbeitung bei EBA und DB AG zwischen den Verkehrsprojekten im „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ und den Schienenprojekten des „Vordringlichen Bedarfs“ im Bundesverkehrswegeplan 2030?
12. Gibt es weitere Übereinkünfte mit der polnischen Regierung über Ausbauziele der Bahnstrecke, und wenn ja, wie lauten diese, und wann wurden sie getroffen?
13. Welche Mittel aus dem „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ sind für die Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Görlitz vorgesehen?
14. Welche ungefähren Zeitgewinne ergeben sich nach Abschluss der Baumaßnahme gegenüber den bisherigen Verkehrsangeboten für die Relationen Dresden–Bautzen, Dresden–Görlitz, Dresden–Breslau?

15. Geht die Bundesregierung vor dem Hintergrund des aktuellen Ausbautempos davon aus, den Elektrifizierungsgrad der Schieneninfrastruktur bis 2025 auf 70 Prozent erhöhen zu können?

Berlin, den 16. Dezember 2020

Christian Lindner und Fraktion

