

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/25485 –**

### **Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden–Görlitz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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 geschätzt wurden, schien eine Elektrifizierung der Strecke auch über das Sonderprogramm nicht aussichtsreich (siehe Plenarprotokoll 19/67). Wieder-

belebt wurden die Planungen durch die Aufnahme des Projekts in das milliardenschwere „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.

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?
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?

Die Fragen 1, 2 und 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL(– Breslau) befindet sich in der durch den Freistaat Sachsen beauftragten Vorplanung durch die DB Netz AG. Der Abschluss der Vorplanung wird bis Ende 2021 angestrebt. Die Schaffung von Baurecht ist im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen durch Maßnahmengesetze vorgesehen.

Die Priorisierung der sächsischen Maßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen obliegt der Zuständigkeit des Freistaates Sachsen in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG. Hierzu finden aktuell die Abstimmungen statt, anschließend wird der Bund über die Ergebnisse unterrichtet.

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?
13. Welche Mittel aus dem „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ sind für die Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Görlitz vorgesehen?

Die Fragen 3 bis 5 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten bis zum Abschluss der Vorplanung werden durch den Freistaat Sachsen getragen. Diese betragen nach den vorliegenden Informationen 9,9 Mio. Euro.

Erst nach Abschluss der Vorplanung ist eine weitere Kostenschätzung möglich. Aus den Mitteln des Investitionsgesetzes Kohleregionen können alle weiteren zuwendungsfähigen Mittel zur Planung und Realisierung des Vorhabens finanziert werden.

9. Welche möglichen Probleme könnten aus Sicht der Bundesregierung für eine weitere Verzögerung des Projektes sorgen?

Projekte können sich u. a. durch nicht verfügbare Personalressourcen, durch umwelt- und naturschutzrechtliche Auflagen, planrechtliche Genehmigungsprozesse und Klageverfahren verzögern. Auch können sich bauzeitliche und baubetriebliche Bedingungen verzögern.

10. Welche personellen Ressourcen sind im Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Projektbegleitung vorgesehen?

Da sich das Projekt noch in der landesseitigen Vorplanungsphase befindet, ist derzeit eine konkrete Auskunft zu der Anzahl der mit ihm künftig befassten Personen nicht möglich.

Das Eisenbahn-Bundesamt steuert die Ressourcen in seiner Zentrale und an den 15 Standorten bedarfsgerecht und priorisiert standortübergreifend entsprechend.

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?

Bundesseitig besteht kein Prioritätsunterschied. Die DB AG stellt ihre Ressourcen für die Maßnahmen eigenständig zur Verfügung.

12. Gibt es weitere Übereinkünfte mit der polnischen Regierung über Ausbauziele der Bahnstrecke, und wenn ja, wie lauten diese, und wann wurden sie getroffen?

Über das Abkommen zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin – Warschau (Warszawa) (C-E 20) sowie Dresden – Breslau (Wrocław) (E 30/C-E 30) vom 30. März 2003 hinaus, gibt es keine Übereinkünfte zum Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL.

14. Welche ungefähren Zeitgewinne ergeben sich nach Abschluss der Baumaßnahme gegenüber den bisherigen Verkehrsangeboten für die Relationen Dresden–Bautzen, Dresden–Görlitz, Dresden–Breslau?

Mit dem bedarfsgerechten Ausbau auf 160 km/h wird eine Fahrzeitreduzierung und Kapazitätserhöhung erreicht. Im konkreten Fall wird für die Relation Dresden – Bautzen bei gleicher Haltekonzeption für den beschleunigten Regionalverkehr eine Zielfahrzeit von 35 Minuten und für die Relation Dresden-Neustadt – Görlitz von knapp unter 60 Minuten angestrebt. Die Fernverkehrs-

zielfahrzeit mit einem Unterwegshalt in Bautzen liegt für die letztgenannte Relation bei rund 50 Minuten. Auf der Gesamtstrecke Dresden – Breslau (PL) beträgt die Zielfahrzeit im Fernverkehr rund 2 Stunden. Damit wird zwischen Dresden – Görlitz eine Fahrzeitreduzierung von 9 Minuten erreicht.

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

Mit dem Bedarfsplan, den in Planung befindlichen Strecken des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und den Elektrifizierungsmaßnahmen aus den ergänzenden Programmen im Schienengüterverkehr sowie im Rahmen der Strukturstärkung kann der Elektrifizierungsgrad auf 70 Prozent erhöht werden. Die Umsetzbarkeit bis 2025 ist von den Planungs- und Baukapazitäten sowie den Genehmigungsverfahren abhängig. Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen, das am 10. Dezember 2020 in Kraft getreten ist, hat die Bundesregierung auch für Elektrifizierungsmaßnahmen eine Ausnahme von der gesetzlichen Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor Baubeginn eingeführt. Die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken, bedarf danach keiner vorausgehenden planungsrechtlichen Zulassung, sofern die Elektrifizierung als Einzelmaßnahme nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.