

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5726 –**

Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ausbaustrecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (Streckennummer 6212) wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Projektnummer 2-029-V01 als Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, das in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen kann, geführt. Die Projektdefinition ist noch nicht abgeschlossen; sie umfasst voraussichtlich die Elektrifizierung sowie eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160$ km/h (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 181).

Medien berichten von einer Zusage aus dem Bundeskanzleramt für eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz (vgl. <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>).

Ein von der Landesdirektion Sachsen (LDS) abgeschlossenes Raumordnungsverfahren bezüglich der Elektrifizierung der betreffenden Strecke schließt die Mitnutzung eines Hochspannungsnetzes der SachsenNetze GmbH aus. Die SachsenNetze GmbH befürwortet hingegen eine Mitnutzung ihres Netzes zur Bahnstromversorgung (vgl. <https://www.alles-lausitz.de/muss-es-zwingend-eine-neue-leitung-sein.html>).

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass ein Gespräch einer sächsischen Unternehmensinitiative im Bundeskanzleramt im Jahr 2022 stattgefunden hat, und ist es zutreffend, dass sowohl eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 6212 von Dresden-Klotzsche über Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Görlitz bis zur Bundesgrenze als auch ein Ausbau der Autobahn 4 zentrale Inhalte waren (vgl. <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>)?

Am 26. September 2022 hat sich der Beauftragte der Bundesregierung für Ostdeutschland, Staatsminister Schneider, mit dem Abgeordneten des sächsischen Landtags Marko Schiemann und Unternehmern aus der Lausitz im Bundeskanzleramt getroffen. Thema war der Strukturwandel und die Strukturstärkungsmaßnahmen im Zuge des Kohleausstiegs.

2. Sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Presseinformationen zutreffend, dass der Beauftragte der Bundesregierung für Ostdeutschland, Carsten Schneider, die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke zugesichert haben soll (vgl. dpa sachsen, <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>)?

Nein.

3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine erneute Überprüfung des Projektes mit der Nummer 2-029-V01 eingeleitet worden, und wenn nein, wann soll damit ggf. begonnen und diese abgeschlossen werden?

Das Projekt kann nach Abschluss der laufenden Bedarfsplanüberprüfung und bei entsprechend wachsender Verkehrsentwicklung in der Verkehrsprognose 2040, frühestens 2024 erneut bewertet werden.

4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die geschätzten Investitionskosten
 - a) für eine Elektrifizierung,
 - b) für die Ertüchtigung für eine abschnittsweise Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160$ km/h (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller),
 - c) für genehmigungsrechtlich notwendige Maßnahmen (Lärmschutz usw.)?

Die Ermittlung der Investitionskosten erfolgte im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens im Aufstellungsverfahren zum Bundesverkehrswegplan 2030 auf der Basis des Preisstands 2015. Die Investitionskosten verteilen sich wie folgt:

- a) 419,6 Mio. Euro,
- b) 93,9 Mio. Euro,
- c) Lärmschutz: 18,3 Mio. Euro / Ausgleichsmaßnahmen: 11,1 Mio. Euro.

Nach Abschluss der Vorplanungen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG), im Auftrag des Freistaat Sachsens, wird eine aktualisierte Kostenermittlung vorliegen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die in den Unterlagen des Projekts mit der Nummer 2-029-V01 genannte Variante, statt eine abschnittsweise Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten vorzunehmen, die Bahnstrecke zunächst lediglich zu elektrifizieren?

Die Bewertung des Vorhabens im Aufstellungsverfahren zum Bundesverkehrswegplan 2030 erfolgte ausschließlich unter den Planungsprämissen einer Elektrifizierung und einer Erhöhung der Geschwindigkeit. Eine Teilbetrachtung der Maßnahmen wurde nicht vorgenommen.

6. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit verworfen, im Zuge einer Elektrifizierung der in Rede stehenden Strecke das Hochspannungsnetz der SachsenNetze GmbH zu nutzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

7. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Ablehnung der Nutzung des Hochspannungsnetzes der SachsenNetze GmbH zur Bahnstromversorgung seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) vordringlich dem Schutz des bahneigenen Stromversorgers DB Energie dient und externen Lieferanten eine Einspeisung von Bahnstrom unmöglich gemacht werden soll (vgl. <https://www.alles-lausitz.de/muss-es-zwingend-eine-neue-leitung-sein.html>)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Sachsen hat die DB AG mit den Planungen beauftragt. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

8. Sind mit der Republik Polen Vereinbarungen über eine Fortsetzung der Elektrifizierung auf polnischer Seite zwischen Görlitz und Węgliniec (Kohlfurt) getroffen worden, und wenn bislang nicht, wurde das Thema auf dem fünften Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8. Februar 2023 in Potsdam verhandelt (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/lander-kritisieren-bund-bahn-ausbau-nach-polen-zu-langsam-li.315406>)?

Zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Verbesserung des Angebots im Personen- und Güterverkehr wurde das „Abkommen zwischen dem 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 (Wroclaw) (E 30/C-E 30)“ geschlossen.

Die damit verbundenen Maßnahmen auf deutscher Seite betreffen den Ausbau Berlin – Frankfurt (Oder), die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau Hoyerswerda – Grenze D/PL und die Elektrifizierung Dresden-Neustadt – Görlitz – Grenze D/PL.

