

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/5873 –

Anbindung der Lausitz an den Schienenpersonenfernverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der aktuellen Debatte um den Strukturwandel in der Lausitz hat Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer kürzlich die Einrichtung einer ICE-Verbindung zwischen Berlin und Breslau vorgeschlagen (Quelle: <https://www.sz-online.de/nachrichten/im-ice-von-goerlitz-nach-berlin-4010777.html>). Eine solche Verbindung könne laut Presseberichten zum Beispiel über die Städte Görlitz, Weißwasser und Cottbus verlaufen und damit die Lausitz an die Metropolregionen Berlin und Breslau anbinden. Hintergrund des Vorschlages ist die angekündigte Entscheidung der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung über ein Enddatum der Kohleverstromung in Deutschland. Bevor ein Kohleausstieg jedoch vollzogen werden kann, ist es nach Auffassung der Fragesteller unverzichtbar, zuerst wirtschaftliche Perspektiven für die betroffenen Regionen zu schaffen. Eine bessere Verkehrsanbindung und Infrastruktur kann dabei einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Einrichtung einer ICE-Verbindung bedeutet jedoch enormen technischen und finanziellen Aufwand. Immense politische Anstrengungen wären nötig, um ein solches Projekt zu realisieren. So muss der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland von der Deutschen Bahn AG oder etwaigen Wettbewerbern eigenwirtschaftlich betrieben werden. Ein wirtschaftlicher Betrieb der ICE-Verbindung Berlin–Breslau wäre nach Auffassung der Fragesteller jedoch eine enorme Herausforderung. Darüber hinaus gilt es auch etliche technische Hürden zu beachten. Unter anderem müssten die benötigten Trassen elektrifiziert und für entsprechend hohe Geschwindigkeiten ertüchtigt sein. Auch die jeweiligen Bahnhöfe in Städten wie Görlitz, Weißwasser und Cottbus müssten eine Bedienung von ICE-Zügen zulassen.

1. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätte die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau nach Auffassung der Bundesregierung für die Lausitz?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Angaben vor.

2. Liegen der Bundesregierung Planungen über alternative Finanzierungsmöglichkeiten einer solchen Verbindung, zum Beispiel in Form eines Sonderprogrammes für strukturschwache Regionen, vor?

Nein.

3. Gab es in den letzten 20 Jahren Gespräche der Bundesregierung mit Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau oder Krakau?

Ja.

4. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei der Deutschen Bahn AG zur Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau oder Krakau vor?

Falls ja, zu welchem Ergebnis sind diese Berechnungen gekommen?

7. War die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau oder Krakau in den letzten 20 Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung Bestandteil von Konsultationen zwischen der Deutschen Bahn und der polnischen Staatsbahn PKP?

Falls ja, wurde dabei die Möglichkeit erörtert, den Betrieb der Strecke über polnische IC-Züge zu realisieren?

Die Fragen 4 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zwischen DB Netz AG und PKP PLK S.A. wurde im Jahr 2007 eine gemeinsame Infrastrukturgruppe eingerichtet, welche sich regelmäßig über die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte abstimmt. Im Rahmen dieser Abstimmungen tauscht sich die Gruppe u. a. über die durch Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fahrplan angemeldete bzw. beabsichtigte Verkehrsleistungen aus, welche bei der Koordination der Infrastrukturprojekte Berücksichtigung finden.

Zwischen Hamburg–Berlin–Breslau(–Krakau) bestand bis Dezember 2014 eine durchgehende Fernverkehrsverbindung. Seit Dezember 2018 gibt es in der Relation Breslau–Berlin–Breslau wieder eine neue, nicht tägliche Fernverkehrsverbindung über Frankfurt/Oder.

5. Ist die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau oder Krakau bzw. die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für eine solche Verbindung Bestandteil eines oder mehrerer zwischenstaatlicher Verträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen?

Nein. Eine solche Schienenfernverkehrsverbindung muss von einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben werden. Im Falle einer Kooperation zwischen DB Fernverkehr AG und PKP InterCity wäre eine Verständigung zwischen diesen Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich.

6. War die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung von Berlin nach Breslau oder Krakau bzw. die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für eine solche Verbindung in den letzten 20 Jahren Bestandteil von bilateralen Konsultationen zwischen der Bundesregierung und der polnischen Regierung?

Ja. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Würden die baulichen Gegebenheiten an den Bahngleisanlagen und Bahnsteigen in den Hauptbahnhöfen in Görlitz, Weißwasser und Cottbus eine Bedienung durch ICE/IC/EC-Züge zulassen?
9. Wenn nein, welche Umbau- und Anpassungsmaßnahmen wären nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um eine solche Bedienung zu ermöglichen, und wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für solche Maßnahmen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Nutzung der Anlagen durch den Fernverkehr ist grundsätzlich möglich. Allerdings sind hierfür die benötigten Rahmenbedingungen, wie Nutzlänge der zu verwendenden Züge, Zugsicherungssystem, Traktionsart usw. genauer zu definieren. Elektrotraktion ist aufgrund der fehlenden Elektrifizierung derzeit nicht möglich.

10. Erfüllen die Trassen auf der Strecke Breslau–Görlitz–Weißwasser–Cottbus–Berlin zum heutigen Zeitpunkt alle technischen Voraussetzungen für eine durchgehende Bedienung mit ICE und/oder mit IC/EC-Zügen?
11. Wenn nein, welche technischen Voraussetzungen müssten nach Auffassung der Bundesregierung erst geschaffen werden, und wie hoch wären die entsprechenden Kosten?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein grenzüberschreitender Verkehr mit ICE-Zügen ist nach Aussage der Deutschen Bahn AG derzeit nicht möglich, da für die ICE-Züge keine Zulassung für Polen vorliegt und keine Mehrsystemfähigkeit zum polnischen Stromsystem gegeben ist.

Im Übrigen wird die Verbindung zwischen Berlin und Breslau nicht über Görlitz geführt.

12. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Trassenabschnitte Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz durchgehend elektrifiziert sein?

Die Bewertung der Projekte Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz, die Teil der „Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs“ waren, hat ergeben, dass diese Projekte nicht gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind. Die Projekte sind demnach aktuell nicht in einer verbindlichen Ausbauplanung des Bundes enthalten.

Das BMVI wird prüfen, ob die Projekte im Rahmen anderer Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. dem Elektrifizierungsprogramm) abgebildet werden können. Eine Abschätzung zur Umsetzung der Elektrifizierung ist vor diesem Hintergrund nicht möglich.

13. Welche Fahrzeit besteht heute auf der Strecke Breslau–Görlitz–Weißwasser–Cottbus–Berlin im Fernverkehr, und wie würde sich diese Fahrzeit durch die Einrichtung einer ICE/IC/EC-Verbindung nach Kenntnis der Bundesregierung ändern?

Die heutige Reisezeit entlang der oben genannten Strecke beträgt zwischen 5:14 Stunden und 6:04 Stunden – Eine durchgehende Fernverkehrsverbindung wäre nicht wesentlich schneller.

14. Für welche Geschwindigkeiten sind die Trassen auf der Strecke Breslau–Görlitz–Weißwasser–Cottbus–Berlin zum heutigen Zeitpunkt ertüchtigt (bitte Trassen für die kürzeste Verbindung angeben)?

Auf den genannten Streckenabschnitten sind folgende Geschwindigkeiten infrastruktureseitig möglich:

- Streckenabschnitt Berlin Ostbahnhof–Königs Wusterhausen: 120 km/h,
- Streckenabschnitt Königs Wusterhausen–Cottbus: 160 km/h,
- Streckenabschnitt Cottbus–Görlitz: 120 km/h,
- Streckenabschnitt Görlitz–Wegliniec: 110/160 km/h,
- Streckenabschnitt Wegliniec–Breslau: 160 km/h.

15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung zum heutigen Zeitpunkt das Fahrgastpotential auf der Strecke Breslau–Görlitz–Weißwasser–Cottbus–Berlin, und wie wird sich dieses nach Auffassung der Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren entwickeln?

Das Fahrgastpotenzial auf der Schiene ist von einer Vielzahl von Rahmenbedingungen abhängig und korreliert darüber hinaus auch mit den Rahmenbedingungen für die Wettbewerber Straße und Flugzeug.