

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8999 –**

Schienenverkehr zwischen Deutschland und Polen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Standortwettbewerb sind nur die europäischen Regionen erfolgreich, die eng und grenzüberschreitend zusammenarbeiten. Auf dem deutsch-polnischen Bahngipfel am 11. September 2015 bekannten sich die Teilnehmer zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen beiden Ländern, um künftig den grenzüberschreitenden Schienenverkehr verbessern zu können. Mitte 2016 ist das deutsch-polnische Eisenbahnabkommen in Kraft getreten. Nach Artikel 13 des Abkommens ist eine deutsch-polnische gemeinsame Arbeitsgruppe einzurichten.

Die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken auf wichtigen Korridoren zwischen Deutschland und Polen fristen noch immer ein Schattendasein. Viele Grenzübergänge sind nicht elektrifiziert. Das Potenzial für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene kann so nicht ausgeschöpft werden. Das heutige Angebotsniveau im grenzüberschreitenden Personenverkehr wird nach Ansicht der Fragesteller der Bedeutung der Verbindungen insbesondere vor dem Hintergrund der europäischen Integration in keiner Weise gerecht. Am 8. Mai 2019 findet der nächste deutsch-polnische Bahngipfel in Breslau statt.

Deutsch-polnische Zusammenarbeit

1. Welche Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen, die durch das ratifizierte Eisenbahnabkommen (2015) ermöglicht wurden, sind bereits in Vorbereitung, welche konkreten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, und welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, und wann sollen diese jeweils umgesetzt sein (bitte detailliert auflisten)?

2. Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen hat die Bundesregierung seit 2014 ergriffen, und welche weiteren diesbezüglichen, konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung bis 2020 und bis 2030 umzusetzen (bitte alle Maßnahmen auflisten und einzelnen Jahren zuordnen)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL ist bis auf einen kurzen Abschnitt im Berliner Stadtgebiet abgeschlossen. Die ABS (Berlin–)Angermünde–Grenze D/PL ist in Planung und im Jahr 2021 wird voraussichtlich mit dem Ausbau begonnen. Die Inbetriebnahme der ABS Hoyerswerda–Knappenrode–Horka–Grenze D/PL erfolgte Ende 2018.

3. Welche grenzüberschreitende Fernverkehrsangebote plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnissen der Bundesregierung bis 2030 einzurichten (vgl. Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn für 2030), wann sollen sie jeweils eingerichtet werden, und welche Taktung sollen die entsprechenden Verbindungen jeweils haben?

Nach Auskunft der DB AG ist auf der Strecke Berlin–Posen und weiter nach Warschau bzw. Danzig geplant, das Angebot des Fernverkehrs von aktuell fünf Zugpaaren ab Sommer 2020 auf sechs Zugpaare auszuweiten. Voraussetzung der Angebotsausweitung ist, dass Bauarbeiten auf polnischer Seite, die derzeit zu einer Stunde längerer Fahrzeit führen, bis dahin abgeschlossen sind. Weitere Angebotsausweitungen werden geprüft, sodass bis 2030 ein Zweistundentakt mit sieben Zugpaaren Berlin–Posen entsteht mit Weiterführungen nach Warschau, Danzig und Breslau/Krakau.

4. Inwiefern, wann und in welchem Umfang wurden die Planungen der Deutschen Bahn AG zum künftigen grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebot mit dem Entwicklungsplan der Polnischen Staatsbahnen AG PKP abgestimmt?

Nach Auskunft der DB AG steht zur Realisierung der Fernverkehrsangebote von und nach Polen die DB Fernverkehr AG – soweit zulässig (vgl. § 1 GWB, Artikel 101 AEUV) – im Austausch mit der PKP Intercity.

5. Wie häufig trat seit 2015 die deutsch-polnische gemeinsame Arbeitsgruppe zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zusammen (bitte Datum und Ort sowie teilnehmende Institutionen bzw. Akteure jeweils benennen), welche Themen wurden jeweils besprochen, welche Beschlüsse wurden jeweils gefasst, und welche konkreten von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich derzeit in der Umsetzung?

Die Deutsch-Polnische gemeinsame Arbeitsgruppe zum Grenzabkommen hat sich am 9. Mai 2018 in Jelenia Góra und am 15./16. Januar 2019 in Mettmann getroffen. An den Sitzungen haben Vertreter des polnischen und deutschen Verkehrsministeriums, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen beider Länder teilgenommen. In den Sitzungen wurden allgemeine Fragen zu Rahmenbedingungen und zum Betrieb grenzüberschreitender deutsch-polnischer Schienenverkehre besprochen, Themen zu deutsch-polnischen Infrastrukturprojekten, insbesondere Ausbau und Elektrifizierung, disku-

tiert sowie Fragen der Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Institutionen erörtert. Konkrete Beschlüsse zu einzelnen Infrastrukturmaßnahmen wurden bisher nicht gefasst.

6. In welchem Umfang wurden die Konzeptionen und Planungen zum Deutschland-Takt für den Zielfahrplan 2030 mit der deutsch-polnischen gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs abgestimmt, und mit welchen weiteren polnischen Institutionen wurden die Konzeptionen und Planungen zum Deutschland-Takt für den Zielfahrplan 2030 wann und in welchem Umfang abgestimmt, und wie viele Treffen der Arbeitsgruppe zu dieser Thematik fanden zu welchen Zeitpunkten (bitte tabellarisch auflisten) statt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361)?

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Gutachterentwurf zum Zielfahrplan 2030 in die nächste Sitzung der Deutsch-Polnischen Ministeriellen Arbeitsgruppe zur Infrastruktur einzubringen. Ein Termin steht noch nicht fest.

7. Welche finanziellen Mittel stellt die Bundesregierung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in den Jahren 2020, 2021, 2022 und 2023 für welche konkreten Projekte und/oder Maßnahmen im Rahmen zur Verfügung (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und Gesamtsummen darstellen)?

Projekte Bedarfsplan / Jahr	2020	2021	2022	2023
ABS Angermünde–Grenze D/PL(–Stettin)	0	29,0	61,5	66,0
ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL	1,2	30,8	21,1	11,7
ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	42,0	32,1	55,6	0
Gesamt	43,2	91,9	138,2	77,7

(Angaben in Mio. Euro)

Zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) können die Länder auch Regionalisierungsmittel einsetzen. Die Höhe der den einzelnen Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel ist für den Zeitraum bis 2031 im Regionalisierungsgesetz (RegG) festgelegt. Die Mittel sind für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den SPNV zu verwenden. Über die Verwendung entscheiden die Länder in eigener Zuständigkeit. Im Auftrag des Freistaates Sachsen wurden Planungen der Streckenelektrifizierung Dresden–Görlitz–Grenze D/PL bis zur Leistungsphase 2 finanziert und beauftragt.

8. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen sind im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 (mit welchen konkreten Taktungen) eingeplant?

Im Rahmen des Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan Deutschlandtakt ist für die Fernverkehrsverbindung Berlin nach Stettin ein Zweistudentakt und für die Verbindung Berlin nach Posen eine stündliche Trasse mit Weiterführungsmöglichkeiten nach Warschau, Danzig oder Breslau unterstellt.

Zudem ist in dem Entwurf eine stündliche Regionalzugverbindung von Dresden über Görlitz mit der Möglichkeit der Verlängerung auf polnischer Seite unterstellt.

9. Wie hat sich im Personenfernverkehr auf den einzelnen grenzüberschreitenden Relationen das Fahrgastaufkommen seit 2014 entwickelt (bitte nach einzelnen Verbindungen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Anzahl Reisender im Tageslinienfernverkehr am Grenzübergang Frankfurt (Oder) von bzw. nach Warschau bzw. Danzig/Gdingen von 2014 bis 2018 um etwa sieben Prozent angestiegen.

10. Für welche maximale Zuglängen sind die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen ausgelegt (bitte pro Strecke inkl. weiterem Verlauf in Deutschland und Polen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Grenzbetriebsstrecke Wegliniec–Horka Gbf für Züge bis 740 Meter Länge und die Grenzbetriebsstrecke Zgorzelec–Görlitz für Züge bis 640 Meter ausgelegt.

Berlin–Stettin (Szczecin)

11. Welchen Planungs- und Projektstand hat das Schienenprojekt Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Angermünde–Grenze Deutschland/Polen (D/PL) (–Stettin/Szczecin) (Projekt-Nr. 2-027-V01, vgl. Anlage 2 der Bundestagsdrucksache 19/7010 „Laufende Planfeststellungsverfahren Bedarfsplan Schiene“, Zeile 1)?

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Angermünde–Passow befindet sich derzeit in der Leistungsphase (Lph) 3/4. Der Antrag auf Planfeststellung wird gegenwärtig vom Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Für den PFA 2 Passow–Grenze D/PL laufen die Umplanungen zum zweigleisigen Ausbau (Lph 1/2).

12. Welche Mittel wurden für die (Vor-)Planung des Projektes bereits verausgabt (bitte jahresscheibengenau angeben), und welche Gesamtkosten wird das Projekt nach Ansicht der Bundesregierung aufweisen?

Bisher wurden Bundesmittel in Höhe von rund drei Mio. Euro für das Projekt aufgewendet. Im Übrigen wird auf das Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen.

13. Wann hat die Bundesregierung eine Finanzierungsvereinbarung für den beim deutsch-polnischen Bahngipfel vom 11. September 2015 angekündigten zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin unterzeichnet, welche Eckpunkte enthält die unterzeichnete Vereinbarung, und wie ist der Planungsstand für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung auf der Strecke Berlin–Stettin?

Eine Baufinanzierungsvereinbarung wird voraussichtlich im Jahr 2020 abgeschlossen. Zum Planungsstand wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. Welchen Inhalt hatte die Absichtserklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Berliner und Brandenburger Verkehrsressorts und der DB Netz AG zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau zwischen Berlin und Stettin, die auf dem „Deutsch-Polnischen Bahngipfel“ am 11. Juni 2018 unterzeichnet wurde?

Mit der Absichtserklärung vom 11. Juni 2018 haben der Bund, die DB AG und die Länder Berlin und Brandenburg den zweigleisigen Ausbau der Strecke Passow–Tantow–Grenze D/PL vereinbart. Die Absichtserklärung beinhaltet die Finanzierungsbeteiligung der Länder Berlin und Brandenburg für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Passow–Tantow–Grenze D/PL.

15. Wann plant die Bundesregierung mit dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Netz AG eine genaue Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin abzuschließen, und welche Eckpunkte zur Finanzierung des Projektes sollen hierbei vereinbart werden?

Über die Eckpunkte der Finanzierungsvereinbarung wird derzeit mit den Ländern Berlin und Brandenburg verhandelt. Ein Abschluss ist bis 2020 vorgesehen.

16. Ist der Bundesregierung bekannt, ob das Land Brandenburg den zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin mitfinanziert, und wenn ja, wie hoch soll der Finanzierungsanteil des Landes Brandenburg sein?

Das Land Brandenburg beteiligt sich mit 50 Mio. Euro an dem Vorhaben ABS Angermünde–Grenze D/PL für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Passow–Tantow–Grenze D/PL.

17. Wann soll die Strecke Berlin–Stettin/Szczecin nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung zweigleisig ausgebaut sein?
18. Wann soll die Strecke Berlin–Stettin/Szczecin nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung durchgehend elektrifiziert sein?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtfertigstellung ist für 2026 vorgesehen.

19. Welche Taktfahrzeit soll nach den Planungen der Bundesregierung nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin eingerichtet bzw. angeboten werden?

Nach Auskunft der DB AG ist ein Zweistundentakt als Direktverbindung Berlin–Südkreuz–Szczecin Glowny im SPNV (RE 9) mit Anbindung in Angermünde an den Null-Knoten in ungeraden Stunden mit Verkehrshalt in Berlin-Gesundbrunnen, Bernau (bei Berlin), Eberswalde Hbf, Angermünde, Casekow und Tantow vorgesehen. Ebenfalls ein Zweistundentakt als Umsteigeverbindung ist für die Verbindung Berlin–Südkreuz–Angermünde–Szczecin Glowny mit Verknüpfung SPFV (Linie 26) und SPNV (RE 9V) und Anbindung in Angermünde an den Null-Knoten in geraden Stunden mit Verkehrshalt in Berlin-Gesundbrunnen, Bernau (bei Berlin), Eberswalde Hbf, Angermünde, Casekow, Tantow und Szczecin Gumience geplant. Ein Stundentakt als Umsteigeverbindung (Jüterbog/Ludwigsfelde–)Berlin–Südkreuz–Angermünde–Szczecin Glowny im SPNV (RE 3/RB 66) mit Anbindung in Angermünde an den 30er-Knoten ist in geraden/ungeraden

Stunden mit Verkehrshalt in Berlin-Gesundbrunnen, Bernau (bei Berlin), Eberswalde Hbf, Britz, Chorin, Angermünde, Passow (UM), Schönow (UM), Casekow, Petershagen (UM), Tantow und Szczecin Gumience vorgesehen. Damit wird ein Angebot zwischen Berlin und Stettin/Szczecin im Halbstundentakt möglich.

20. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung in Bezug auf die durch das Land Brandenburg und die Aufgabenträger geplanten Fahrzeiten auf der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin?

Nach Auskunft der DB AG unterstellen die Fahrzeitenrechnungen zwischen Passow und Szczecin Gumience den zweigleisigen elektrischen Ausbau der Strecke. Im Abschnitt Angermünde–Szczecin Gumience wird die Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h unterstellt. Da die Abstimmungen zwischen DB Netz AG und PKP PLK S.A. bezüglich der Ausgestaltung der Schieneninfrastruktur (durchgehender zweigleisiger Ausbau auch bei der PKP PLK S.A.) wie auch im Bereich der Angebotskonzeption noch nicht abgeschlossen sind, können die Fahrzeiten nur als Orientierung dienen.

Folgende Fahrzeiten werden den Planungen zugrunde gelegt:

Strecke	Fahrzeit	Anmerkung
Berlin Hbf–Szczecin Glowny	1:30	Direktverbindung mit RE 9
Szczecin Glowny–Berlin Hbf	1:31	
Berlin Hbf–Szczecin Glowny	1:41	Umsteigeverbindung PFV/SPNV mit L 26/RE 9V
Szczecin Glowny–Berlin Hbf	1:42	
Berlin Hbf–Szczecin Glowny	1:55	Umsteigeverbindung SPNV mit RE 3/RB 66
Szczecin Glowny–Berlin Hbf	1:55	

21. Hat die Bundesregierung mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Berlin–Stettin/Szczecin bei der Erstellung des Zielfahrplans des Deutschland-Taktes 2030 berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

22. In welchem Umfang soll die fertiggestellte zweigleisige Strecke Berlin–Stettin/Szczecin für den Schienengüterverkehr nutzbar sein, und für welche maximale Zuglänge wird die Strecke ausgelegt sein?

Die Strecke wird nach den aktuellen Standards einschließlich ETCS auch für den Güterverkehr mit 740 m langen Güterzügen ausgebaut.

23. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen sind im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 (mit welchen konkreten Taktungen) eingeplant?

Es wird auf die Antwort zur Frage 8 verwiesen.

Dresden–Görlitz–Staatsgrenze

24. Wann und in welchem Umfang plant die Bundesregierung den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen aus dem Jahr 2003 zu realisieren, der eine beidseitig durchgehende Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau/Wroclaw vorsieht?
25. Wann soll die Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG durchgehend elektrifiziert sein, und wann soll sie in Betrieb genommen werden?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen geschlossene Ressortabkommen vom 30. April 2003 sieht vor, dass die Strecke Grenze D/PL–Görlitz–Dresden elektrifiziert werden soll. Einen Zeitplan sieht das Abkommen nicht vor. Das Abkommen sieht außerdem vor, dass die vereinbarten Ausbaumaßnahmen in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel erfolgen. Eine Mittelbereitstellung kann erfolgen, wenn das Projekt Bestandteil eines Ausbauprogramms des Bundes ist. Eine Aussage zur Inbetriebnahme einer Elektrifizierung ist derzeit nicht möglich.

26. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze, aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung der Bundesregierung, und inwiefern sind in ihr bereits mögliche Baukostensteigerungen berücksichtigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361: „Die Kosten für die im Bundesverkehrswegeplan untersuchte Elektrifizierung sowie abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung wurden mit 513,4 Mio. Euro angenommen“)?
30. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für den Ausbau der Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze für eine Geschwindigkeit von 160 km/h, aus welchem Jahr stammt die Kostenschätzung der Bundesregierung, und inwiefern sind in ihr bereits mögliche Baukostensteigerungen berücksichtigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/7361: „Die Kosten für die im Bundesverkehrswegeplan untersuchte Elektrifizierung sowie abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung wurden mit 513,4 Mio. Euro angenommen“)?

Die Fragen 26 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten in Höhe von 513,4 Mio. Euro wurden im November 2017 ermittelt. Hiervon entfallen 93,9 Mio. Euro auf Ausbaumaßnahmen für eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Ohne diese Ausbaumaßnahmen verbleiben für eine reine Elektrifizierung haushaltsrelevante Kosten in Höhe von 419,5 Mio. Euro. Mögliche Baukostensteigerungen sind darin nicht berücksichtigt.

27. In welchem konkreten Umfang wird die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Staatsgrenze finanzieren und so dazu beitragen, den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen aus dem Jahr 2003 zu erfüllen (Frage bitte nicht im Sachzusammenhang mit anderen Fragen beantworten)?

Das Projekt ist bislang nicht Bestandteil des Bedarfsplans Schiene. Derzeit wird geprüft, ob Finanzierungsmöglichkeiten bestehen.

28. Welche Möglichkeiten zur beschleunigten Umsetzung der Streckenelektrifizierung – insbesondere für die letzten 800 Meter von der Bundesgrenze auf dem Weißviadukt bis in den Bahnhof Görlitz – hat die Bundesregierung wann, in welchem Umfang und mit welchem Ergebnis geprüft?

Die DB Netz AG nimmt gegenwärtig Vorplanungen für die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze D/PL vor, die für den Abschnitt Görlitz–Grenze D/PL eine Elektrifizierung mit dem in der Republik Polen verwendeten Stromsystem vorsehen. Damit werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, eine Elektrifizierung dieses Abschnitts unabhängig von der Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz vornehmen zu können.

29. Wann soll die Strecke Dresden–Görlitz–deutsch-polnische Grenze auf welchen Abschnitten nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sein, und wann soll sie in Betrieb genommen werden?

Das Projekt ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans Schiene. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 24 und 25 verwiesen.

31. Wie haben sich die Fahrgastaufkommen auf der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau seit 2014 entwickelt (bitte je Monat und je Jahr insgesamt angeben)?

Der DB AG liegen für die Verbindung keine Fahrgastzahlen vor, da auf der Strecke kein Fernverkehr angeboten und der Regionalverkehr von einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn betrieben wird.

32. Wie hat sich die Güterverkehrsauslastung auf der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau seit 2014 entwickelt (bitte Anzahl der Güterverkehrszüge und Güterverkehrsmengen in Millionen Tonnen je Monat und je Jahr insgesamt angeben)?

Die DB AG hat folgende Auslastungen mitgeteilt:

Monat	Verkehrsleistung Gesamtstrecke (trkm)	Zugbewegungen Gesamtstrecke
01/2014	5480	134
02/2014	5249	138
03/2014	7044	200
04/2014	6631	197
05/2014	7188	175
06/2014	7487	198
07/2014	7915	231
08/2014	7531	217

Monat	Verkehrsleistung Gesamtstrecke (trkm)	Zugbewegungen Gesamtstrecke
09/2014	10319	308
10/2014	9564	242
11/2014	8401	220
12/2014	5888	155
01/2015	5388	117
02/2015	5630	146
03/2015	7477	206
04/2015	7475	193
05/2015	6471	206
06/2015	9822	287
07/2015	8407	231
08/2015	8911	236
09/2015	9807	261
10/2015	9983	259
11/2015	10230	252
12/2015	8729	185
01/2016	5786	126
02/2016	7201	161
03/2016	7260	186
04/2016	10478	276
05/2016	7188	194
06/2016	9766	224
07/2016	7050	201
08/2016	6594	190
09/2016	7934	205
10/2016	5711	158
11/2016	8006	212
12/2016	6499	151
01/2017	6366	122
02/2017	5860	117
03/2017	7275	166
04/2017	10407	195
05/2017	6955	177
06/2017	8193	201
07/2017	8701	202
08/2017	10101	239
09/2017	10055	229

Monat	Verkehrsleistung Gesamtstrecke (trkm)	Zugbewegungen Gesamtstrecke
10/2017	8070	201
11/2017	8341	208
12/2017	6672	163
01/2018	6178	140
02/2018	6091	126
03/2018	5754	136
04/2018	7268	180
05/2018	8828	225
06/2018	9108	236
07/2018	6978	183
08/2018	7013	175
09/2018	6193	170
10/2018	8401	195
11/2018	6993	170
12/2018	5806	140

(Quelle: DB AG)

Daten zur genauen Tonnage liegen der DB Netz AG nicht vor.

Elektrifizierung der Grenzübergänge von Eisenbahnstrecken

33. Welche Schienenverkehrsgrenzübergänge in Deutschland und der Republik Polen sind elektrifiziert, und welche nicht?

Elektrifiziert sind die Schienenverkehrsgrenzübergänge Frankfurt (Oder) und Horka.

34. Ist beabsichtigt, nicht elektrifizierte Streckenabschnitte grenzüberschreitender Verbindungen ins Elektrifizierungsprogramm aufzunehmen, und wenn ja, welche Streckenabschnitte sind dabei vorgesehen?

Die Bundesregierung arbeitet derzeit an dem im Koalitionsvertrag vereinbarten umfassenden Elektrifizierungsprogramm. Ziel ist es, die Elektrifizierungsquote des Netzes von 60 Prozent auf 70 Prozent zu erhöhen. Die Elektrifizierung grenzüberschreitender Verbindungen ist u. a. im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgesehen. Inwiefern im Rahmen der weiteren Säulen des geplanten Programms die weitere Elektrifizierung grenzüberschreitender Verbindungen möglich ist, wird derzeit geprüft. Bis Ende 2019 soll dazu eine Förderrichtlinie erarbeitet werden.

35. Welche finanziellen Mittel sind für Neubau und Sanierung von Grenzbrücken auf Bahnstrecken zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 2019 bis 2023 eingeplant (bitte die Mittel getrennt nach Neubau und Sanierung darstellen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind für den Neubau der Eisenbahnüberführungen Oderbrücken (km 82,850) und Vorflut (km 81,100) an der Strecke 6078 48,4 Mio. Euro eingeplant. Die Mittelbereitstellung ist wie folgt vorgesehen:

Planung 2019	Vorschau 2020	Vorschau 2021	Vorschau 2022	Vorschau 2023	Summe
1.400.000 €	1.350.000 €	19.300.000 €	23.950.000 €	2.400.000 €	48.400.000 €

Die Eisenbahnüberführung über die Neiße bei Horka wurde von dem polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen PKP PLK S.A. gebaut und Ende 2015 in Betrieb genommen.

Die Eisenbahnüberführung über die Neiße zwischen Zgorzelec und Görlitz wurde von dem polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen PKP PLK 2012 saniert.

Für die Vorhaltung aller Neißebrücken Deutschland/Polen ist gemäß Staatsvertrag Polen zuständig.

36. Inwiefern plant die Bundesregierung, wie von der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung vorgeschlagen, eine Sonderregelung für ausgewählte Verkehrsinfrastrukturen in Ergänzung zum Bundesverkehrswegeplan in den Braunkohleregionen, die die herkömmlichen Bedarfskriterien außer Kraft setzt, das überwiegende öffentliche Interesse deutlich herausstellt und sich in der Bewertung der Projekte durch eine klare strukturpolitische Ausrichtung von der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verwendeten Systematik unterscheidet (vgl. Abschlussbericht der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung, S. 91)?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Umsetzung der Vorschläge der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung.

