

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**des Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)**

vom 24. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Oktober 2018)

zum Thema:

**Wie steht's um die Beschleunigung der Schienenverbindung Breslau-Berlin?**

und **Antwort** vom 09. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16880**  
**vom 24. Oktober 2018**  
**über Wie steht's um die Beschleunigung der Schienenverbindung Breslau-Berlin?**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat den Zustand und das Verkehrsaufkommen der gegenwärtigen Schienenverbindung Breslau (Wrocław)-Berlin?

Antwort zu 1:

In den letzten zehn Jahren sind in die Infrastruktur der Schienenverbindungen zwischen Breslau (Wrocław) und Berlin auf polnischer und deutscher Seite umfangreiche Investitionen in einer geschätzten Größenordnung von über einer Milliarde € geflossen. Der infrastrukturelle Zustand der Schienenverbindungen wird sich nach Abschluss zahlreicher Ausbau- und Modernisierungsarbeiten am 9. Dezember 2018 sprunghaft verbessern. Allerdings bleibt das Verkehrsaufkommen vorerst gering, da es kaum Zugangebote gibt und weiterhin geben wird.

Zwischen beiden benachbarten Metropolen stehen dann zwei modernisierte Schienenverbindungen zur Verfügung:

1. Schienenverbindung über Horka und Cottbus

Mit der Inbetriebnahme der zweigleisig ausgebauten und elektrifizierten Strecke Horka-Hoyerswerda steht für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Breslau-Berlin eine durchgehend elektrifizierte Strecke zur Verfügung, die überwiegend (bis auf den Abschnitt Hoyerswerda-Cottbus und Königs Wusterhausen-Berlin) für 160 km/h ausgebaut ist. Mit Halt in Cottbus, Senftenberg, Hoyerswerda, Bunzlau (Boleslawiec) und Liegnitz (Legnica) ist eine attraktive Fahrzeit von ca. 3,5 Stunden (gegenüber 5,5 Stunden vor der Einstellung des letzten Fernzuges) möglich. Allerdings verfügen DB Fernverkehr und PKP Intercity derzeit über keine elektrischen Mehrsystem-Lokomotiven, die mit den Zugssicherungssystemen von Deutschland und Polen (INDUS1 und SHP) ausgestattet sind und diese Strecke ohne Lokwechsel nutzen zu können.

## 2. Schienenverbindung über Grünberg (Zielona Góra)

Mit der Grundsanierung und dem Ausbau der Strecke von Breslau über Grünberg zum Grenzbahnhof Rzepin (bei Frankfurt/Oder) konnte durch umfangreiche Ausbaumaßnahmen die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 120 km/h angehoben werden. Zwischen Rzepin und Berlin-Köpenick ist die Anschlussstrecke auf 160 km/h ausgebaut. Diese Schienenverbindung bietet für Fernzüge mit Halt in Frankfurt (Oder), Rzepin und Grünberg eine Fahrzeit von vier Stunden von Breslau nach Berlin.

Frage 2:

Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Verbesserung der Verbindung und welche verbindungstechnischen Ziele (Fahrzeit, Takt, Kapazität etc.) sollen erreicht werden?

Antwort zu 2:

Neben dem Kulturzug Berlin-Breslau an Wochenenden gibt es ab dem 9. Dezember 2018 wieder eine tägliche Intercity-Verbindung nach Breslau über Zielona Góra.

Der DB-Vorstand hat auf dem letzten „Bahngipfel“ auf Einladung des Polen-Koordinators der Bundesregierung und Ministerpräsidenten Woidke zugesichert, bis 2019 zu prüfen, ob die PKP Intercity bei Fernzügen Breslau-Berlin über Horka als Kooperationspartner unterstützt, wobei die polnische Seite die Fahrzeuge beschaffen müsste.

Ziel des Berliner Senats ist mittelfristig die Realisierung eines Zwei-Stunden-Taktes im Bahnangebot Berlin – Breslau.

Frage 3:

Welche Priorität im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes und welche Realisierungszeiträume für die Strecke (oder Teilstrecken) hat der Senat gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn erreichen könne?

Antwort zu 3:

Berlin, Brandenburg, Niederschlesien und Lubuskie haben sich am Runden Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft auf ein dreistufiges Konzept zur schrittweisen Verbesserung des Bahnverkehrs von Breslau nach Berlin geeinigt.

Die Stufe I ist seitens der Infrastruktur am 9. Dezember 2018 mit der Inbetriebnahme der modernisierten Bahnstrecken Horka-Hoyerswerda-Ruhland erreicht. Diese Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans konnte mit hoher Priorität in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen und umgesetzt werden.

Die Stufe II beinhaltet die Elektrifizierung der kürzeren Strecke Cottbus-Spremberg-Horka-Görlitz. Dadurch ließe sich die Fahrzeit von 3,5 auf unter 3 Stunden reduzieren. Diese Verbindung nach Breslau würde auch die Wirtschaftlichkeit der Fernzüge verbessern, da durch die Abkürzung auch niedrigere Trassenpreise anfallen.

Berlin und Brandenburg haben diese Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan („Ausbaustrecke (ABS) Cottbus-Görlitz“) angemeldet. Das Bundesverkehrsministerium für

Verkehr und digitale Infrastruktur hat am 06.11.2018 entschieden, dass diese Maßnahme nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans erfüllt. Es will zeitnah prüfen, ob eine Umsetzung im Kontext des neuen Sonderprogramms Elektrifizierung möglich ist. Ein genauer Realisationszeitraum lässt sich nicht angeben.

Langfristig (für den Planungshorizont nach 2030) streben Berlin und Brandenburg als Stufe III den Ausbau der kürzesten Verbindung von Cottbus über Forst und Sorau (Żary) nach Liegnitz als Schnellfahrstrecke an. Die Fahrzeit Berlin-Breslau würde über diese Verbindung ca. 2 ¼ Stunden betragen.

Am 06.11.2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entschieden, die Aufnahme der Maßnahme ABS Cottbus-Forst-Staatsgrenze für das Sonderprogramm Elektrifizierung zu prüfen, sobald in Polen Planungen für eine Elektrifizierung bis zur Grenze konkreter werden. Die polnische Regierung hat signalisiert, zu einem späteren Zeitpunkt (nach 2025) gemeinsam diese Maßnahmen zu prüfen, vorerst müsse die vorhandene modernisierte Infrastruktur (insbesondere über Horka) genutzt werden.

Frage 4:

Wie stellt sich die Zusammenarbeit mit der polnischen Seite bzgl. der Ertüchtigung der Strecke dar und welche Priorität genießt das Vorhaben dort?

Antwort zu 4:

Mit dem Ziel einer Verbesserung der Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Akteure des Bahnverkehrs kam es zur Gründung zweier Arbeitsgruppen:

- der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft,
- die Arbeitsgruppe Verkehr für regionale und grenznahe Zusammenarbeit der Deutsch-Polnischen Regierungskommission (DPRK).

Der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft konzentriert sich auf die Verbesserung und Koordinierung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs in der Zuständigkeit der Regionen, die Arbeitsgruppe Verkehr der DPRK dient der Verbesserung der Zusammenarbeit der Verkehrsministerien auf nationaler Ebene, wobei auch die Regionen der Oder-Partnerschaft, DB Regio und die Polnische Staatsbahn PKP teilnehmen.

Beide Gremien haben zur Verbesserung der Zusammenarbeit beigetragen. Probleme gibt es mit DB Fernverkehr, die im Gegensatz zur Polnischen Staatsbahn PKP diesen Gremien ferngeblieben ist. Vor diesem Hintergrund kam es nach der Einstellung des Fernverkehrs nach Breslau zur Initiative des Ministerpräsidenten und Polen-Koordinators der Bundesregierung Manfred Woidke, die Vorstände der DB und PKP Intercity sowie die nationalen Verkehrsministerien zu einem jährlich stattfindenden Bahngipfel einzuberufen.

Die Vertreter der neuen polnischen Regierung haben auf der DPRK und auf dem Bahngipfel betont, dass die Verbesserung des Bahnverkehrs auf dem Schienenkorridor Berlin/Dresden-Breslau-Krakau-Ukraine allerhöchste Priorität genießt. Die Ausbaumaßnahmen auch östlich von Breslau werden in wenigen Jahren abgeschlossen sein.

Frage 5:

Welches Potential hat die Strecke, die Zusammenarbeit auf den Gebieten Tourismus, Wirtschaft und Wissenschaft zwischen Berlin, Brandenburg, den angrenzenden polnischen Wojewodschaften und der Stadt Breslau deutlich zu verbessern?

Antwort zu 5:

Die IHK Berlin und die Wirtschaftskammer Niederschlesien weisen darauf hin, dass die fehlenden Bahnverbindungen von Berlin nach Breslau die sich entwickelnde wirtschaftliche Zusammenarbeit der Hauptstadtregion mit der boomenden Metropole Breslau erschweren und betonen, dass nach der Inbetriebnahme des Flughafens BER die Nachfrage nach schnellen Verbindungen auf der Schiene auch seitens der Wirtschaft steigen wird.

Im EU-INTERREG Projekt „Via Regia Plus“ hatte der Berliner Senat zusammen mit den polnischen Partnern östlich von Breslau entlang der „Via Regia“ (Korridor Berlin/Dresden-Breslau-Krakau-Lemberg) sehr hohe Fahrgastpotenziale ermittelt. Wichtige Faktoren sind die hohe Bevölkerungsdichte, die dynamische Wirtschaftsentwicklung und der Städtetourismus.

Östlich von Breslau grenzt an Niederschlesien die Wojewodschaft Opolskie (Oppeln) mit einer deutschen Minderheit mit starken kulturellen und verwandtschaftlichen Beziehungen zur Hauptstadtregion Berlin und nach Norddeutschland. Oppeln grenzt unmittelbar an die Agglomeration Kattowitz (Katowice, „Oberschlesisches Ruhrgebiet“) und ist auch eine wichtige Drehscheibe in Richtung Ostrava, Slowakei, Wien und Budapest. Hier verlief auch die eigentliche historische Schienenverbindung Berlin-Wien vor der Zeit des „Eisernen Vorhangs“, die von der ÖBB für den Nachtzug Berlin-Breslau-Wien „wiederentdeckt“ worden ist. Nach Abschluss der laufenden Ausbaumaßnahmen im polnischen/tschechischen Grenzgebiet könnten Fernzüge von Berlin nach Wien sogar kürzere Fahrzeiten als über Prag anbieten und den Engpass im Elbsandsteingebirge zwischen Dresden und Dečín entlasten.

Berlin, den 09.11.2018

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz