

Absichtserklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Freistaat Sachsen

I. Schienenverbindungen Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (Nr. 19 der Anlage 4, Abschnitt 2 Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)) und Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) (Nr. 20 der Anlage 4, Abschnitt 2 InvKG)

1. Vorbemerkung

Mit dem Abkommen zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin – Warschau (C-E 20) sowie Dresden – Breslau (E 30/C-E 30) vom 30. März 2003 verständigten sich Deutschland und Polen auf den Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Breslau). Wesentliches Ziel des Ausbaus ist die Elektrifizierung der Strecke einhergehend mit einer Fahrzeitverkürzung zwischen Dresden und Breslau. Seit 2019 ist die Elektrifizierung auf polnischer Seite von der deutsch-polnischen Grenze in Zgorzelec bis Breslau fertiggestellt. Mit der Elektrifizierung von Dresden über Bautzen bis Görlitz schliesse sich die verbliebene Elektrifizierungslücke. Derzeit befindet sich das Vorhaben in der durch den Freistaat Sachsen beauftragten Planungsstufe Vorplanung. Diese erfolgt durch die DB Netz AG als Vorhabenträger. Der Abschluss der Vorplanung wird bis Ende 2022 angestrebt.

Zudem handelt es sich bei der Bahnstrecke Dresden – Görlitz um einen Teil der wichtigen europäischen Verbindung Frankfurt am Main – Dresden – Breslau – Krakau. Die Bahnstrecke Dresden – Görlitz ist Bestandteil des TEN-V-Gesamtnetzes im Schienengüterverkehr sowie Bestandteil des TEN-V-Kernnetzes für den Schienenpersonenverkehr und von den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union (VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013) u. a. mit der Anforderung der vollständigen Elektrifizierung des Gesamt- und Kernnetzes umfasst. Entsprechend der TEN-Verordnung muss die Strecke bis 31. Dezember 2030 elektrifiziert werden. Eine Ausnahme von dieser Verpflichtung wäre möglich bei fehlender Wirtschaftlichkeit oder in Ermangelung ausreichender Haushaltsmittel. Die ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL ist im Potenziellen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Schienenwege enthalten. Im Ergebnis der Bewertung konnte keine Wirtschaftlichkeit der erforderlichen Investitionen

für eine Elektrifizierung und abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung nachgewiesen werden. Entsprechend konnte das Vorhaben bisher nicht in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen.

Die fehlende Elektrifizierung der Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) stellt ein Hemmnis für die Entwicklung vor allem des grenzüberschreitenden Angebotes auf der Strecke dar.

Zudem ist der Freistaat Sachsen bereits seit Jahrzehnten darum bemüht, auf diesem Streckenabschnitt als östliche Weiterführung der sogenannten Sachsen-Franken-Magistrale sowohl den Fernverkehr als auch den Schienengüterverkehr wieder zu stärken. Auf der Sachsen-Franken-Magistrale selbst hat der Freistaat Sachsen bei diversen Abschnitten (Westsachsen) den Ausbau mit Eigenmitteln unterstützt.

Durch eine Steigerung der Verkehre auf der Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) kann ein signifikanter Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im mobilen Individualverkehr und im Güterverkehr geleistet werden. Dieses und die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Personenverkehrs stehenden Chancen und Stärken der Bahnstrecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL rechtfertigen diese Infrastrukturertüchtigung.

Der Freistaat Sachsen hat in der Vergangenheit bereits erhebliche Landesmittel in die Vorplanung des Streckenausbaus investiert und damit zur Kostenreduzierung und Projektbeschleunigung beigetragen.

Mit dem am 14. August 2020 in Kraft getretenen „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ erhalten die Braunkohleregionen gemäß InvKG bis zum Jahr 2038 Finanzhilfen von bis zu 14 Milliarden EUR für besonders bedeutsame Investitionen von Ländern und Gemeinden. Zudem unterstützt der Bund die Regionen durch weitere Maßnahmen in seiner eigenen Zuständigkeit mit bis zu 26 Milliarden EUR bis 2038, etwa durch Erweiterung von Forschungs- und Förderprogrammen, den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten oder die Ansiedelung von Bundeseinrichtungen.

Das Strukturstärkungsgesetz hat erstmals über die §§ 20 und 21 InvKG eine gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass Verkehrsprojekte auch ohne eine nachgewiesene gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus strukturpolitischen Motiven durch den Bund finanziert werden können. Damit der Projektfluss zwischen Bund und Braunkohleländern hinreichend koordiniert wird, stehen die Akteure in ständigem Dialog miteinander. Das zentrale Gremium für Abstimmungen ist das gesetzlich gemäß § 25 InvKG legitimierte Bund-Länder-Koordinierungsgremium

(BLKG). Erst nach Zustimmung des BLKG zu einem Verkehrsprojekt kann die Förderung aus Mitteln des InvKG erfolgen. Die Infrastrukturprojekte in den Kohleregionen werden – strikt getrennt von den regulären Mitteln der Bedarfspläne – aus Mitteln des Gesamthaushalts zusätzlich finanziert. Eine Doppelförderung (Einsatz von Mitteln des InvKG zusätzlich zu einer Anteilsfinanzierung aus Bundesmitteln) ist gemäß § 5 InvKG ausgeschlossen. Einem Projektvorschlag kann das BLKG u. a. erst dann zustimmen, wenn die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist.

Ein Haushaltsvorbehalt gilt auch für die angestrebten alternativen Finanzierungen im Rahmen des Bedarfsplans Schiene, für dessen Vorhaben erst nach Vorliegen der erforderlichen positiven volkswirtschaftlichen Bewertung eine zeitliche Priorisierung erfolgen kann.

2. Schienenverbindung Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (Nr. 19)

Die Schienenverbindung Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (Nr. 19) wird aus InvKG-Mitteln finanziert. In diesem Projekt sind allerdings die Maßnahmen „Knoten Görlitz“ (160 Mio. EUR) und „Bahnstrom“ (140 Mio. EUR) bisher nicht berücksichtigt (Gesamtkosten 300 Mio. EUR), da diese derzeit Bestandteil des Projektes Schienenverbindung Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) (Nr. 20) sind. Daher werden die beiden Teilprojekte „Knoten Görlitz“ und „Bahnstrom“ inklusive der Kostenanteile aus dem Projekt Nr. 20 ausgegliedert und in das Projekt Nr. 19 integriert.

Nach einer ersten (groben) Abschätzung der Kostenreduktion vor Planungsbeginn durch die Deutsche Bahn AG erscheinen für das Projekt Nr. 19 Einsparungen von ca. 100 Mio. EUR als möglich. Die von der Deutschen Bahn AG aufgezeigten möglichen Einsparungspotentiale stehen in Abhängigkeit zu Dritten (z. B. LEAG) und sind durch die Deutsche Bahn AG nicht vollständig beeinflussbar. Alle Änderungen zum Projekt Nr. 19 werden in einem neuen Projektzuschnitt zusammengefasst (Projektsteckbrief) und zur Beschlussfassung dem BLKG vorgelegt.

Im Rahmen der weiteren Planung prüft die Deutsche Bahn AG die Möglichkeiten von Kostenreduktionen und stimmt diese mit dem Freistaat Sachsen und dem Land Brandenburg ab. Die tatsächliche Höhe eines etwaigen Einsparbetrages ist noch offen und kann erst im Verlauf der Planung konkretisiert werden.

Ziel aller Beteiligten ist es, die Finanzierung des Gesamtprojektes und hierbei insbesondere der beiden Maßnahmen „Knoten Görlitz“ und „Bahnstrom“ sicherzustellen.

Angesichts des von der Deutschen Bahn AG vorläufig identifizierten möglichen Einsparbetrages von ca. 100 Mio. EUR besteht für die beiden Maßnahmen „Knoten Görlitz“ (160 Mio. EUR) und „Bahnstrom“ (140 Mio. EUR) gegenwärtig eine Finanzierungslücke in Höhe von mindestens ca. 200 Mio. EUR.

Zur Deckung dieser Finanzierungslücke werden aus dem InvKG 113,86 Millionen. EUR bereitgestellt. Dieser Teilbetrag ergibt sich aus freien, noch nicht im InvKG mit Maßnahmen für das Lausitzer Revier (Stand 8. Juni 2021 BLKG-InvKG: 113,86 Mio. EUR) untersetzten Mitteln. Die Umsetzung dieses Gegenfinanzierungsvorschlages des Freistaats Sachsen kann nur nach Zustimmung im BLKG erfolgen.

Der verbleibende Finanzbedarf in Höhe von ca. 86,14 Mio. EUR wird ebenfalls aus dem InvKG bereitgestellt und ergibt sich aus einer teilweisen Verlagerung von für die Bundesstraße B 178, Bauabschnitt (BA) 1.1. dem Freistaat Sachsen aus dem InvKG zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 110,28 Mio. EUR. Die Umsetzung dieses Gegenfinanzierungsvorschlages des Freistaats Sachsen kann nur nach Zustimmung im BLKG erfolgen. Im Hinblick auf das laufende Planfeststellungsverfahren für den BA 1.1 erörtern das BMVI und der Freistaat Sachsen spätestens zu Beginn des kommenden Jahres die in Betracht kommenden Finanzierungsoptionen.

Bis zum 31. Oktober 2021 werden für das Gesamtprojekt und insbesondere für die beiden Maßnahmen „Knoten Görlitz“ und „Bahnstrom“ weitere Finanzierungsmöglichkeiten gemeinsam durch die Deutsche Bahn AG, den Freistaat Sachsen und das BMVI geprüft. Gegenstand dieser Prüfung sind insbesondere alternative Finanzierungsmöglichkeiten aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. CEF II-EU-Mitteln. Der Freistaat Sachsen prüft die Möglichkeiten einer Landes-Kofinanzierung, wobei hierfür bspw. auch der Einsatz von Regionalisierungsmitteln in Betracht kommen könnte.

Mit der Umsetzung der Schienenverbindung Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (Nr. 19) wird unmittelbar begonnen. Als erste vorgezogene Maßnahme wird die Einführung polnischen Bahnstroms von der polnischen Grenze in den Bahnhof Görlitz (als Bestandteil der Maßnahme „Knoten Görlitz“) kurzfristig fortgesetzt und umgesetzt; Ziel ist hierbei nach wie vor eine Realisierung bis 2025/2026.

Zum Vorhaben Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (Nr. 19) wurde durch die Deutsche Bahn AG ein Projektsteckbrief erstellt. Im Steckbrief sind die voraussichtliche Projektlaufzeit und die derzeitige Kostenschätzung abgebildet. Dabei handelt es sich um die Gesamtprojektkosten des Vorhabens, alle Kostenangaben sind Schätzwerte vor Planungsbeginn. Der Projektsteckbrief

wird an den neuen Projektzuschnitt angepasst. Alle Aktivitäten – einschließlich Start und Umsetzung der Maßnahme – unterliegen seitens der Deutschen Bahn AG der zwingenden Notwendigkeit einer Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes und dem Vorbehalt einer Gremienzustimmung, diese liegt derzeit noch nicht vor.

3. Schienenverbindung Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) (Nr. 20)

Ziel aller Beteiligten ist es, die Finanzierung der um die beiden Maßnahmen „Bahnstrom“ und „Knoten Görlitz“ reduzierten Schienenverbindung Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) (Nr. 20) sicherzustellen. Die Planung dieser Schienenverbindung ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Es ist daher notwendig, dass die Schienenverbindung seitens der Deutschen Bahn AG fertig geplant wird, insbesondere um den finanziellen Gesamtbedarf und Einsparpotentiale zu ermitteln. Der Freistaat Sachsen hat für die bisherige Vorplanung bereits Kosten in Höhe von 10 Mio. EUR übernommen. Die zur Fertigstellung der Vorplanung (Ziel: bis Ende 2022) notwendigen weiteren 5 Mio. Euro für die Leistungsphasen 1 und 2 werden aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen – vorbehaltlich ggf. erforderlicher Beschlussfassungen der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Landtages – bereitgestellt.

Die ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL ist ein Vorhaben des Potenziellen Bedarfs (Ifd. Nr. 12) des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Sobald nachgewiesen ist, dass dieses Projekt die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllt, wird es in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Vorhabens beträgt gegenwärtig 0,7. Entsprechend konnte das Vorhaben bisher nicht in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Um abschätzen zu können, ob ein NKV von über 1 erreichbar ist, wird das BMVI im Ergebnis einer abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) bei entsprechender Verkehrsentwicklung eine gutachterliche Neubewertung des NKV vornehmen (Zielstellung Jahr 2024).

Im Rahmen der weiteren Planung prüft die Deutsche Bahn AG gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen und dem BMVI die Möglichkeiten von weiteren Kostenreduktionen und weiterer Finanzierungsmöglichkeiten. In Betracht kommen hierfür insbesondere GVFG-Mittel und CEF II-EU-Mittel wegen grenzüberschreitender Effekte wie bspw. für die Bahnstrecke Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) von der Deutschen Bahn AG beabsichtigt. Der Freistaat Sachsen prüft die Möglichkeiten einer Landes-Kofinanzierung, wobei hierfür bspw. auch der Einsatz von Regionalisierungsmitteln in Betracht kommen könnte.

Um unabhängig vom Vorgenannten das Projekt Nr. 20 zumindest teilweise kurzfristig umsetzen zu können, bietet sich eine Teilung des Projektes in zwei Abschnitte an: Zum einen

ein Westabschnitt Dresden – Bischofswerda (einschließlich) und zum anderen ein Ostabschnitt Bischofswerda (ausschließlich) – Görlitz.

Der Westabschnitt muss aufgrund der Erforderlichkeit für die Funktionalität des Projektes Nr. 22 nach InvKG (Strecke Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)) und der Dringlichkeit für die Umsetzung des neuen Antriebskonzeptes der Verkehrsverbünde mit Wirksamkeit der neuen Verkehrsverträge ab 2031 vordringlich betrieben werden. Für den Westabschnitt geht die Deutschen Bahn AG gegenwärtig von einem Finanzbedarf in Höhe von 300 Mio. EUR aus. Im Falle einer Förderfähigkeit nach dem GVFG (Förderhöhe 90 %) bestünde ein Kofinanzierungsbedarf aus Landesmitteln in Höhe von 30 Mio. EUR (10 %), die der Freistaat Sachsen ab dem Jahr 2028 – vorbehaltlich gegebenenfalls erforderlicher Beschlussfassungen der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Landtages – aus dem Landeshaushalt bereitstellen würde. **Das BMVI, der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG prüfen kurzfristig die Förderfähigkeit des Westabschnittes nach dem GVFG. Im Falle einer Förderfähigkeit und der Mittelbereitstellung durch die Haushaltsgesetzgeber ist im Westabschnitt ein Baubeginn im Jahr 2028 beabsichtigt.**

Für den Ostabschnitt geht die Deutschen Bahn AG gegenwärtig von einem Finanzbedarf in Höhe von 430 Mio. EUR aus. Für den Ostabschnitt werden weitere alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Insbesondere könnte für den Ostabschnitt im Ergebnis der oben genannten Bedarfsplanüberprüfung bzw. gutachterlichen Neubewertung des NKV eine Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene erfolgen.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist durch die Vorhabenträgerin in beiden Abschnitten sicherzustellen.

Das Projekt Nr. 22 Schienenverbindung Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg) kann mit der Realisierung des Westabschnitts des Projekts Nr. 20 funktional und technisch betrieben bzw. in Betrieb genommen werden. Damit erfolgt der Planungsbeginn des Projektes Nr. 22 nach vorliegender Gesamtfinanzierung für den Westabschnitt.

Zum Vorhaben Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze D/PL (– Zittau) (Nr. 20) wurde durch die Deutsche Bahn AG ein Projektsteckbrief erstellt. Im Steckbrief sind die voraussichtliche Projektlaufzeit und die derzeitige Kostenschätzung abgebildet. Dabei handelt es sich um die Gesamtprojektkosten des Vorhabens, alle Kostenangaben sind Schätzwerte vor Planungsbeginn. Der Projektsteckbrief wird an den neuen Projektzuschnitt angepasst. Alle Aktivitäten – einschließ-

lich Start und Umsetzung der Maßnahme – unterliegen seitens der Deutschen Bahn AG der zwingenden Notwendigkeit einer Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes und dem Vorbehalt einer Gremienzustimmung, diese liegt derzeit noch nicht vor.

II. Straßenbauvorhaben

1. Vorbemerkung

Das BMVI und der Freistaat Sachsen beabsichtigen, die in der bisherigen Beschlussfassung des BLKG nicht berücksichtigten Straßenbauvorhaben insbesondere in den sächsischen Kohlerevieren zeitnah neu zu würdigen. Hierzu werden zum Ende des Jahres 2021, spätestens Anfang des Jahres 2022 die Projektperspektiven für diese Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes erneut zwischen dem Freistaat Sachsen und dem BMVI erörtert.

Im Interesse des Freistaates Sachsen liegt es hierbei, dass diejenigen Maßnahmen, deren Bedarf bereits durch das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) festgestellt wurde und hierbei eine Einordnung der Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf oder als fest disponiert erfolgte, auch weiterhin im ursprünglichen Projektstatus Bestand haben.

2. Ausbau Bundesautobahn (BAB) 4

Bund und Freistaat Sachsen messen dem sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau der A 4 zwischen dem Autobahndreieck Nossen bis zur Bundesgrenze D/PL erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Region bei und befürworten, dass die eingeschlossenen Teilprojekte auch außerhalb des InvKG weiter vorangetrieben werden.

Der Bund wird die vom Freistaat Sachsen im Jahr 2019 aufgrund der seinerzeitigen InvKG-Perspektive bei der DEGES für den Abschnitt AD Nossen bis AS Bautzen-Ost beauftragte Machbarkeitsuntersuchung und Verkehrsprognose qualifiziert zum Abschluss bringen (Ziel: Ende 2021). Die zuständige Autobahn GmbH des Bundes wird auf dieser Basis prüfen, welche Abschnitte der A 4 zwischen AD Nossen und AS Bautzen-Ost sowohl verkehrlich erforderlich als auch wirtschaftlich bauwürdig sind und daraus die notwendigen Planungsschritte ableiten. Der Bund wird anschließend prüfen, für welche Abschnitte eine vertiefte technische Planung durch die Autobahn GmbH des Bundes eingeleitet werden kann. Hierzu stimmen sich das BMVI und der Freistaat Sachsen zu Beginn des Jahres 2022 ab.

3. Bundesstraße B 2 im Bereich Agra-Gelände Leipzig

Die Bundesstraße B 2 ist – insbesondere im Bereich des Leipziger Agra-Geländes – eine seit vielen Jahrzehnten bestehende Fernstraßenverbindung. Als Straßenbaulastträger ist der Bund gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Fernstraßengesetz für Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen zuständig.

Bund und Freistaat Sachsen bekräftigen, dass für den Ersatzneubau der über den Leipziger AGRA-Park führenden B 2-Brücke eine Tunnellösung wünschenswert ist. Der Freistaat Sachsen beabsichtigt, die Mehrkosten der Tunnellösung im Rahmen der Entwurfsplanung zu ermitteln und diese zügig abzuschließen. Bund und Freistaat Sachsen beabsichtigen, zur Tragung der Tunnelmehrkosten zu gegebener Zeit eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen.

Sämtliche finanzwirksamen Maßnahmen dieser Absichtserklärung stehen unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch die jeweiligen Haushaltsgesetzgeber.

Berlin, den 23.09.2021

Dresden, den 23.09.2021

Andreas Scheuer
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Michael Kretschmer
Ministerpräsident der Freistaates Sachsen