

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/9440 –**

Ausbau der deutsch-polnischen Bahnverbindungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Auch noch mehr als 20 Jahre nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ sind die Eisenbahnverbindungen zu unserem polnischen Nachbarn in einem unbefriedigenden Zustand. So beträgt die Fahrtzeit mit der Bahn von Berlin nach Breslau mehr als fünf Stunden, obgleich man in den 30er-Jahren nur zweieinhalb Stunden benötigte.

Bereits im deutsch-polnischen Nachbarschaftsvertrag von 1991 wurde festgehalten, dass die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Polen eine „Erweiterung der Transportverbindungen im Luft-, Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie in der See- und Binnenschifffahrt unter modernster Technologien“ anstreben.

Zuletzt forderte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im Juni 2011 in dem fraktionsübergreifenden Antrag „Deutschland und Polen – Verantwortung aus der Geschichte, Zukunft in Europa“ auf Bundestagsdrucksache 17/6145 dazu auf, die Zusammenarbeit mit Polen in allen Politikbereichen voranzutreiben und für „rasche und substanzielle Fortschritte beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur zu sorgen, insbesondere bei den Schienenverbindungen in Richtung Stettin, Warschau und Breslau“.

Auch die Bundesregierung hat sich anlässlich des 20. Jahrestages der Unterzeichnung des deutsch-polnischen Vertrages über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit verpflichtet, zusammen mit der polnischen Regierung ein Programm zur erweiterten Zusammenarbeit vorzulegen. Dabei hat man sich darauf geeinigt, den überregionalen Verkehr weiterzuentwickeln und verschiedene, namentlich genannte Verkehrsprojekte voranzubringen. So haben sich die Regierungen explizit auf eine deutliche Fahrzeitreduzierung auf den Schienenstrecken Berlin–Breslau und Berlin–Stettin verständigt und den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken zwischen Horka und Hoyerswerda sowie Breslau und Dresden beschlossen. Darüber hinaus sollte die Zusammenarbeit der zuständigen Eisenbahnbehörden durch die „baldige Unterzeichnung des im Oktober 2010 paraphierten deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs“ gestärkt werden.

Alle diese Maßnahmen sind dringend notwendig, denn die Wirtschaft in Deutschland und Polen wächst und partizipiert in enormen Maße voneinander, wie der stetig steigende Güter- und Warenaustausch zwischen beiden Ländern beweist. Auch verbringen immer mehr Polen in Deutschland ihren Urlaub und sind eine immer wichtiger werdende Zielgruppe unserer hiesigen Tourismuswirtschaft. Die strukturschwache Region von Ost-Vorpommern kann bei besserer Anbindung von der boomenden Wirtschaft im nahen Stettin partizipieren. Aufgrund niedriger Immobilienpreise ziehen immer mehr Polen in die deutschen Grenzregionen und bringen damit, neben Steuereinnahmen, auch neue Impulse und neues Leben in Gebiete, die sonst von Abwanderung und Überalterung bedroht sind.

Der künftige Hauptstadtflughafen Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (BER) wird auch für die west-polnischen Regionen ein wichtiger Luftverkehrsstandort sein, der bahnseitig besser angeschlossen werden muss. Laut dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) müssen dafür bis 2020 sechs Bahnkorridore zwischen dem BER und Westpolen ausgebaut werden.

Mit Blick auf die deutsche Geschichte ist daher jede deutsche Regierung in der Pflicht, alles zu tun, um die sich stetig weiter entwickelnde Verzahnung der deutschen und der polnischen Gesellschaft zu unterstützen. Dazu gehört ein adäquater Ausbau der Schienenverkehrswege.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die in der Präambel zu o. a. Kleiner Anfrage gemachte Aussage, die „Eisenbahnverbindungen zu unserem polnischen Nachbarn“ seien in einem „unbefriedigenden Zustand“, wird von der Bundesregierung nicht geteilt. Vielmehr konnten infrastrukturell und angebotsseitig in den letzten Jahren durch die intensive Zusammenarbeit der Ministerien und der Verkehrsunternehmen beider Länder deutliche Fortschritte bei den Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen erzielt werden. Der Zustand der grenzüberschreitend bedeutsamen Schienenstrecken begründet einen Investitionsbedarf, der bisher und künftig für den deutschen Teil im Bundeshaushalt berücksichtigt wird.

1. Mit welchen Maßnahmen kommt die Bundesregierung der im Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/6145 gestellten Forderung nach, für „rasche und substanzielle Fortschritte beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur zu sorgen, insbesondere bei den Schienenverbindungen in Richtung Stettin, Warschau und Breslau“?

Die mittelfristig vorgesehenen bzw. bereits im Bau befindlichen Projekte zum Ausbau der grenzüberschreitend bedeutsamen Eisenbahnverbindungen in Richtung Polen sind im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) aufgeführt. Dabei sind neben bereits im Bau befindlichen Vorhaben u. a. die Vorhaben

- ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL
- ABS (Berlin–)Angermünde–Grenze D/PL

aufgenommen worden.

2. Wie vereinbart sich die Einstufung des Vorhabens „ABS (Berlin–)Angermünde–Grenze Polen D/PL (–Stettin)“ in Kategorie D des IRP 2011–2015 mit der Umsetzung eines raschen Ausbaus?

Die Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie D des IRP 2011 bis 2015 wurde vorgenommen, da bis 2015 aufgrund des bisherigen Planungsstandes nicht mit

einer Durchführung der Baumaßnahmen für dieses Projekt gerechnet werden kann. Die Bundesregierung ist weiterhin an einem raschen Ausbau dieser Strecke interessiert.

3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die im Schreiben von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, an den Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Jörg Vogelsänger, vom 23. März 2012 angekündigte Realisierung des Vorhabens „ABS (Berlin–)Angermünde–Grenze Polen D/PL (–Stettin)“ trotz Einstufung in Kategorie D bis 2020 erfolgen kann?

Ja. Siehe Antwort zu Frage 6.

4. Wird die ebenfalls in Kategorie D aufgeführte und nach Darstellung im Schreiben vom 23. März 2012 erst nach 2015 beginnende durchgehende Ertüchtigung dieser Strecke auf 200 km/h ebenfalls bis zum Jahr 2020 realisiert?

Ein Ausbau der Strecke Berlin–Stettin ist auf 160 km/h, nicht auf 200 km/h, vorgesehen. Im Schreiben vom 23. März 2012 wurde ein Ausbau auf 200 km/h auch nicht in Aussicht gestellt.

5. Wann wird die nur 50 km lange Schienenstrecke zwischen Cottbus und der polnischen Grenze auf der Verbindungstrasse Berlin–Breslau elektrifiziert?

Verkehrlich vorrangig ist die bereits erfolgte Realisierung des Ausbaus Berlin–Cottbus auf 160 km/h. Aufgrund der Kosten und der begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für den Ausbau der Schienenwege des Bundes können zur Elektrifizierung des Abschnittes Cottbus–Görlitz im Zuge der Ausbaustrecke Berlin–Görlitz derzeit keine verbindlichen Aussagen getroffen werden.

6. Wann wird die nur 25 km lange Schienenstrecke zwischen Angermünde und der polnischen Grenze auf der Verbindungstrasse Berlin–Stettin elektrifiziert?

Die Realisierung des Vorhabens „ABS (Berlin–)Angermünde–Grenze Polen D/PL (–Stettin)“ inklusive Elektrifizierung wird bis 2020 angestrebt.

7. Wann ist die Verlängerung der Systemschnittstelle Wechselstrom/Gleichstrom von der Oderbrücke bis Frankfurt/Oder Hauptbahnhof geplant, damit die polnischen Gleichstrom-Regionalexpresszüge mit der deutschen Regionalbahn verknüpft werden können?

Der Bundesregierung sind keinerlei Planungen zur Verlängerung der bestehenden Systemschnittstelle Wechselstrom/Gleichstrom im Bahnhof Oderbrücke zum Personenbahnhof Frankfurt (Oder) bekannt. Mit Zweistromsystemfahrzeugen ist eine direkte umsteigefreie Verbindung zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) möglich.

8. Warum und auf Grundlage welcher Erkenntnisse lehnt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Neubau der Karniner Brücke zur besseren Anbindung der Insel Usedom und der Stadt Swinemünde an die Region Berlin/Brandenburg ab?

Es besteht seit dem Jahr 2000 eine Eisenbahnverbindung zur Insel Usedom über eine Brücke bei Wolgast. Im Ergebnis der Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Wiederaufbau der Strecke Ducherow–Swinemünde (inkl. Karniner Brücke) aus dem Jahr 2008 ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,73, das heißt, die erforderliche Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben. Auch die im Jahr 2010 erstellte Studie von DB International im Auftrag der Usedomer Bäderbahn liefert keine neuen Erkenntnisse, die zu einer anderen Bewertung führen würden. Eine Finanzierung aus dem Bundeshaushalt ist daher wegen der Unwirtschaftlichkeit nicht möglich.

9. Welche Schienenverkehrsangebote zur direkten Anbindung der benachbarten polnischen Großstädte an den Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sind in den Planungen des Bundesverkehrsministeriums vorgesehen?

Bezüglich der Schienenverkehrsangebote benachbarter polnischer Großstädte an den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) wird auf die Antworten zu den Fragen 21 bis 25 der Kleinen Anfrage 17/9095 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/9290 vom 10. April 2012 verwiesen.

10. Wie ist der Stand bezüglich des geplanten deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs, und wann ist voraussichtlich mit der Unterzeichnung und dem Inkrafttreten des Abkommens zu rechnen?

Die Unterzeichnung des Abkommens ist für Juni 2012 vorgesehen.

11. Trifft es zu, dass die abschließende Unterzeichnung des deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr dadurch behindert wird, dass seitens des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, dem Lückenschluss auf der Bahnstrecke Berlin–Stettin bis 2016 nicht verbindlich zugestimmt wird?

Nein.