

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS

Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs mit der Republik Polen

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zur „Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck mit der Tschechischen Republik und mit der Republik Polen“ (Drucksache 14/2893) wird die Aussage getroffen, dass die Strecke Dresden – Görlitz zwar nicht als Bestandteil der Sachsenmagistrale zu betrachten ist, jedoch wird sie im Bedarfsplan Schiene als länderübergreifendes Projekt geführt. Zum Ausbau dieser Strecke auf polnischem Territorium bis nach Wroclaw (Breslau) ist eine Vereinbarung mit der Republik Polen erforderlich. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien Polens und Deutschlands arbeitet bereits.

Obwohl für die Verbesserung des Schienenverkehrs auf den Nebenstrecken im Dreiländereck in erster Linie der Freistaat Sachsen als verantwortlicher Träger des Nahverkehrs zuständig ist, muss für die Planung durch die Aufgabenträger eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgen. Für langfristige SPNV-Bestellentscheidungen werden Aussagen der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) zur Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Streckenabschnitte benötigt, die beinhalten, bei welchen Qualitätsparametern und bei welchem Baukostenzuschuss ein entsprechendes Leistungsvolumen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen ist. Bereits am 2. April 1998 wurde zwischen der DB AG und dem Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) in einem Strategiegespräch vereinbart, dass die DB AG bis 31. Mai 1998 eine Gesamtübersicht über die erforderlichen Sanierungen aller Regionalnetzstrecken im Freistaat Sachsen vorlegt. Bis zum heutigen Tag hat die DB AG, zumindest für die Strecken im Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien, keine einzige Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt. Dies hat zur Folge, dass seitens der regionalen Verkehrsverbände keine Bestellentscheidungen getroffen werden können.

Bezüglich des sächsischen Modellvorhabens „Neißetalbahn“ im Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien ist durch den SPNV-Aufgabenträger ZVON gegenüber dem SMWA sowie der DB Netz AG der Beschluss über eine 20-jährige Bestellgarantie im Ein-Stunden-Takt bekannt gegeben worden, ohne dass damit der Abschluss eines Infrastrukturvertrages zwischen SMWA und der DB Netz AG zur Förderung der Baumaßnahme forciert wurde. Die Strecke Görlitz–Zittau (Neißetalbahn) befindet sich in einem derart maroden Zustand, dass die Einstellung des Fahrbetriebes nach Aussagen der DB Netz AG im Jahr 2001 erwartet werden muss, wenn nicht umgehend, d. h. noch im Jahr 2000, Baumassnahmen zum Erhalt der Strecke beginnen. In der Region werden daher

Fragen aufgeworfen, ob finanzielle Mittel für notwendige Erhaltungsinvestitionen bei Regionalstrecken in Großprojekten der DB AG verausgabt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen bisherigen Entwicklungsstand zeigt die Arbeit der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien Deutschlands und Polens zum infrastrukturellen Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Görlitz–Wroclaw (Breslau)?
2. Wie nutzt die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG in ihrer Aufsichtsratsstätigkeit ihre Einflussmöglichkeiten, damit die DB Netz AG die lange angekündigten und dringend erforderlichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen für Regionalstrecken, beispielsweise in der Oberlausitz, durchführt und vorlegt?
3. Wie verfolgt die Bundesregierung den Einsatz der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 für den Unterhalt von überwiegend im Schienenpersonennahverkehr genutzten Strecken?
4. Welche Ergebnisse brachten die ersten Gespräche zwischen deutscher und polnischer Bahn bezüglich der Fortführung der Neißealbahn auf einem insgesamt 12 km langen Streckenabschnitt auf polnischem Hoheitsgebiet?
5. Wann ist mit dem Eintritt der Bundesregierung in die bilateralen Verhandlungen mit der Republik Polen zu rechnen und welche konkreten Verhandlungsziele werden dabei verfolgt?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, für den Ausbau der Neißealbahn EU-Fördermittel für Beitrittsstaaten in Anspruch zu nehmen?
7. Trifft es zu, dass bereits eingestellte Gelder, die für den Ausbau von Regionalstrecken vorgesehen sind, für die Finanzierung von Großprojekten wie z. B. den Lehrter Bahnhof oder die ICE-Strecke Flughafen Frankfurt/Main abgezogen werden?
 - a) Wenn ja, wie und wann sowie mit welchen finanziellen Mitteln sollen dann die dringend notwendigen Sanierungsmaßnahmen von Regionalnetzstrecken in der Region Oberlausitz-Niederschlesien erfolgen?
 - b) Wenn nein, warum werden bereits begonnene oder geplante Baumaßnahmen nicht in vollem Umfang weitergeführt oder im Baubeginn auf unbestimmte Zeit verschoben, z. B. Gleisarbeiten im Bereich des Bahnhofes Bischofswerda und im Streckenabschnitt Bischofswerda–Zittau?

Berlin, den 29. Mai 2000

Dr. Ilja Seifert
Dr. Winfried Wolf
Dr. Gregor Gysi und Fraktion