

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dr. Winfried Wolf
und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/3484 –**

Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs mit der Tschechischen Republik

In einer Studie der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Sozialwesen Zittau zur Ermittlung des Nutzerpotentials der Regionalstrecke Zittau–Seifhennersdorf–Löbau über tschechisches Territorium wird festgestellt, dass bei Einrichtung eines Verkehrshaltes im Bahnhof Warnsdorf 230 Reisende pro Tag ein- und aussteigen würden. Aus Sicht des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz–Niederschlesien rechtfertigt diese Tatsache die Einrichtung eines Eisenbahngrenzüberganges. Außerdem könnte bei Einrichtung eines regulären Verkehrshaltes im Bahnhof Warnsdorf auch die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke deutlich erhöht werden.

Demgegenüber führt der Bundesgrenzschutz (BGS) als zuständige Behörde für den grenzüberschreitenden Verkehr und zuständig für die Sicherheit im öffentlichen Bahnbereich als Hinderungsgrund für einen Verkehrshaltepunkt in Warnsdorf die aus seiner Sicht immens hohen Investitionskosten an, sowohl für das Einrichten selbst als auch für die laufende Unterhaltung. Aus dem Bereich der Touristik sind in der Grenzregion jedoch unbürokratische und kostengünstige Verfahrensweisen der Grenzschutzbehörde bekannt, die z. B. bei grenzüberschreitenden Wanderwegen lediglich Stichprobenkontrollen vorsehen.

1. In welcher Weise hat die Bundesregierung Kontakt mit der Tschechischen Republik aufgenommen, um auf der Strecke Zittau–Seifhennersdorf–Löbau (Kursbuchstrecke 236) einen Verkehrshaltepunkt in Warnsdorf einzurichten und welche Haltung äußert die tschechische Regierung bezüglich des Vorhabens?

Die Einrichtung eines Verkehrshaltepunktes an dem auf tschechischem Hoheitsgebiet gelegenen Bahnhof Warnsdorf wurde bei den Verhandlungen der deutsch-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 14. Juni 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

tschechischen Expertenkommission für Grenzübergänge mehrfach erörtert. Bei der vorletzten Sitzung des vorbezeichneten Gremiums am 24./25. November 1999 in Dresden wurde erneut ein eingehender Meinungs austausch zu dem geplanten Projekt geführt. Beide Seiten erzielten Einvernehmen, nach Abschluss der erforderlichen Untersuchungen auf örtlicher Ebene das Vorhaben erneut zu thematisieren. Ergebnisse dieser Sondierungen liegen indes noch nicht vor.

Die tschechische Seite zeigt nur geringes Interesse an der Einrichtung des in Rede stehenden Verkehrshaltepunktes, da der Bahnsteig im derzeitigen Zustand für den internationalen Reiseverkehr nicht geeignet ist und völlig saniert werden müsste. Überdies vertritt Prag die Auffassung, dass die Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr in dieser Region den Anforderungen gerecht wird.

2. Welche Hinderungsgründe gibt es aus der Sicht der Bundesregierung gegen einen solchen Haltepunkt zusätzlich zu den vom BGS geäußerten Bedenken, dass dieses Vorhaben für eine unbestimmte Zeit bis zum Beitritt Tschechiens zur EU mit erheblichen Investitionsleistungen verbunden wäre?

Die Bundesregierung sieht darüber hinaus in Anbetracht des zu erwartenden geringen Reisendenaufkommens (ca. 230 Fahrgäste pro Tag) keinen Bedarf für die Einrichtung dieses Grenzüberganges.

3. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung diese zusätzlichen Kosten, die vom BGS angeführt werden, bezüglich der
 - einmaligen Investitionsleistungen zur Einrichtung des Haltepunktes,
 - Personalkosten,
 - Aufwendungen für die laufende Unterhaltung?

Die Investitionsleistungen für die erforderlichen baulichen Maßnahmen (Herichten des Bahnhofes und der Bahnsteige) zur Einrichtung des Haltepunktes müssten von der tschechischen Seite erbracht werden, da die Anlage auf dortigem Hoheitsgebiet befindlich ist.

Die Ausstattung des BGS mit der erforderlichen Nachrichten- und Abfragetechnik beliefe sich auf 85 TDM.

Aus Gründen der Eigensicherung sind pro Kontrollposition zwei Beamte einzusetzen. Bei drei Schichten am Tag ergibt sich hieraus ein Personalbedarf von zumindest sechs Beamten. Unter Zugrundelegung von Fehlzeiten (Urlaub, Krankenstand, Fortbildung u. ä. sind insgesamt Personalkosten für acht Beamte anzusetzen, die haushaltsmäßig mit 663,200 DM pro Jahr zu Buche schlagen. Ein entsprechender Personaleinsatz ist auch seitens der Bundeszollverwaltung erforderlich.

Mit der Tschechischen Republik sind für die Bereitstellung von Diensträumen Mietkosten von 10 DM pro qm je Monat vereinbart. Bei einem Mindestbedarf von 16 qm sind monatlich 160 DM zu zahlen, hinzu kommen die jeweiligen Betriebskosten.

4. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung dagegen, bei einem solchen Verkehrshaltepunkt ähnlich kostengünstig zu verfahren wie bei den so genannten grenzüberschreitenden Wanderwegen, bei denen nur gelegentliche Stichprobenkontrollen durch den BGS vorgenommen werden?

Rechtsgrundlage für den Kleinen Grenzverkehr auf Wanderwegen und in Touristenzonen im Verhältnis zur Tschechischen Republik bildet das bilaterale Regierungsabkommen vom 3. November 1994. Die Überquerung der Staatsgrenze auf grenzüberschreitenden Wanderwegen wird ausschließlich Angehörigen beider Staaten sowie Angehörigen von Drittstaaten gestattet, die in keinem der beiden Länder und in keinem der Mitgliedstaaten der Europäischen Union der Visumpflicht unterliegen. Diese einschränkende Regelung gilt nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr an Grenzübergängen, die von Staatsangehörigen aller Nationalitäten genutzt werden können. Daraus resultiert allerdings das Erfordernis permanenter und stationärer Kontrollen, die den Vorschriften und Bestimmungen des Schengener Durchführungsübereinkommens Rechnung tragen müssen. Stichprobenkontrollen wären mit diesem Vertragswerk nicht vereinbar.

