

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/3483 –**

### **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

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 21. Juni 2000 übermittelt.*

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

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.

1. Welchen bisherigen Entwicklungsstand zeigt die Arbeit der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien Deutschlands und Polens zum infrastrukturellen Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Görlitz–Wrocław (Breslau)?

Auf der 5. Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien Deutschlands und Polens wurde vereinbart, eine aktualisierte Verkehrsstudie in Auftrag zu geben, deren Ergebnisse im Sommer 2000 vorliegen werden. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse können Aussagen zum infrastrukturellen Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Görlitz–Grenze D/P (-Breslau) getroffen werden.

2. Wie nutzt die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG in ihrer Aufsichtsrats­tätigkeit ihre Einflussmöglichkeiten, damit die DB Netz AG die lange angekündigten und dringend erforderlichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen für Regionalstrecken, beispielsweise in der Oberlausitz, durchführt und vorlegt?

Die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsberechnungen für Eisenbahnstrecken liegt allein in der unternehmerischen Verantwortung der Deutschen Bahn AG (DB AG), auf die die Bundesregierung auch mit ihren Vertretern im Aufsichtsrat keinen Einfluss nimmt.

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?

Seit dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 am 1. Januar 1994 liegen die Aufgaben- und die Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei den Ländern. Die Bundesregierung stellt dafür den Ländern seit 1996 umfangreiche Finanzmittel zur Verfügung. So unter anderem im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes zweckgebunden für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jährlich mindestens 12 Mrd. DM. Die Unterhaltung der Eisenbahnstrecken ist alleinige Aufgabe der DB AG, insbesondere der DB Netz AG. Für die Benutzung der Strecken erhebt die DB Netz AG von den Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassenpreise, um u. a. die Unterhaltung der Strecken finanzieren zu können.

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?

Die Gespräche zwischen den beiden Bahnen über den Ausbau des auf polnischem Hoheitsgebiet verlaufenden insgesamt 12 km langen Abschnitts laufen noch. Konkrete Ergebnisse wurden bisher noch nicht erzielt.

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?

Ob und wann die Bundesregierung in Gespräche mit der Republik Polen zum Ausbau des in Antwort zu Frage 4 genannten Abschnittes eintritt, hängt wesentlich vom Ergebnis der Arbeitsgespräche der beiden Bahnen ab.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, für den Ausbau der Neißealbahn EU-Fördermittel für Beitrittsstaaten in Anspruch zu nehmen?

Nein. Für den Ausbau der Neißealbahn würden nur EU-Fördermittel im Rahmen Interreg III und Phare – CBS in Frage kommen, da es sich hier um eine reine Nahverkehrsstrecke handelt. Die Beantragung von EU-Fördermitteln für Interreg III würde in diesem Falle in die Verantwortung des Freistaates Sachsen fallen.

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?

Nein.

Bei den genannten Baumaßnahmen im Bahnhof Bischofswerda und auf der Strecke Bischofswerda – Zittau handelt es sich um Ersatzinvestitionen, die vom Bund im Rahmen einer mit der DB AG geschlossenen Globalvereinbarung anteilig finanziert werden. Über die durchzuführenden Maßnahmen und den Maßnahmenablauf entscheidet die DB AG in eigener unternehmerischer Verantwortung.

