

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/5282 –**

Schienenverkehr von und nach Polen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Beitritt Polens zur Europäischen Union hat sich der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen nochmals verstärkt. Bis 2015 wird an der deutschen Grenze zu Polen eine Verdreifachung allein beim Güterverkehr erwartet.

Polen, als größtes EU-Beitrittsland mit 38,2 Millionen Einwohnern, verzeichnet ein kontinuierlich steigendes reales Wirtschaftswachstum (2004: 5,4 Prozent). Der Anteil Polens an den Volkswirtschaften der Beitrittsländer betrug im letzten Jahr 46 Prozent. Deutschland ist Polens wichtigstes Exportland: 32,3 Prozent aller Ausfuhren, vornehmlich Möbel, Motoren und Bauteile sowie Kraftfahrzeuge, gingen 2003 nach Deutschland.

Im grenzüberschreitenden Straßenverkehr können gegenwärtig 16 Übergänge genutzt werden. Die Infrastruktur der Zuführung zu den vier Autobahnübergängen Pomellen, Frankfurt/Oder, Forst und Ludwigsdorf befindet sich auf deutscher Seite in einem guten Zustand. In Richtung Posen/Warschau wird polnischerseits Ende 2007, und in Richtung Krakau Ende 2009 mit einer Fertigstellung der Autobahnen gerechnet.

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr stehen die folgenden acht Übergänge zur Verfügung:

1. (Hamburg/Rostock–Pasewalk)–Grambow/Szczecin-Gumieńce(-Gdańsk)
▶ Regionalverkehr, Güterverkehr
2. (Berlin–Angermünde)–Tantow/Szczecin-Gumieńce(-Gdańsk)
▶ Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr
3. (Berlin)–Küstrin-Kietz/Kostrzyn(-Gorzów)
▶ Regionalverkehr, Güterverkehr
4. (Berlin)–Frankfurt/Oder/Kunowice(-Poznań–Warszawa)
▶ Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr

5. (Cottbus)–Guben/Gubin(-Zielona Góra)
▶ Güterverkehr
6. (Cottbus)–Forst/Zasieki(-Żary–Wrocław)
▶ Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr
7. (Dresden/Magdeburg–Hoyerswerda)–Horka/Węglińiec(-Wrocław)
▶ Güterverkehr
8. (Dresden)–Görlitz/Zgorzelec(-Wrocław)
▶ Regionalverkehr

Auf diesen zum Teil mit alter Sicherungstechnik ausgestatteten Eisenbahnverbindungen wird der vor allem rund um die Uhr laufende Güterverkehr noch mit zeitaufwendigen Betriebsformen abgewickelt.

Die Kapazitäten sind vor allem auf deutscher Seite mit Ausnahme der Übergänge Frankfurt/Oder und Görlitz durch eingleisige Verbindungen an das nationale Bahnnetz begrenzt. Während auf polnischer Seite der paneuropäische Korridor II, die Linie E-20 Berlin–Posen–Warschau–Moskau zweigleisig und größtenteils mit 160 km/h befahrbar ist, befindet sich der deutsche Abschnitt noch im Baustadium mit baubedingtem teilweise eingleisigen Betrieb. Vergleichbar ist die Situation auf dem paneuropäischen Korridor III, Linie C-E30 Berlin/Dresden–Breslau–Krakau–Kiew, der in Polen derzeit für höhere Geschwindigkeiten und Kapazitäten ausgebaut wird, während auf deutscher Seite ein Baubeginn zwecks Ausbau noch nicht feststeht.

Aufgrund aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten an den Brücken können alle Züge die Oder an den Übergängen Küstrin–Kietz–Kostrzyn und Frankfurt/Oder–Kunowice seit einiger Zeit nur noch mit Schrittgeschwindigkeit passieren.

Im Personenverkehr ist die Zahl der Direktverbindungen zwischen polnischen und deutschen Zielbahnhöfen mit dem Fahrplanwechsel 2004 auf einen Tiefstand gesunken. Zwischen Berlin und dem nur 150 km entfernten polnischen Großraum Stettin mit über 500 000 Einwohnern gibt es nur zwei tägliche Direktverbindungen. Die tägliche Direktverbindung von Dresden nach Breslau wurde mittlerweile eingestellt, während es von Berlin noch eine direkte Reisemöglichkeit gibt.

Die Bundesregierung bekundet seit einiger Zeit das deutsche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsbeziehungen auf der Schiene nach Polen, so durch folgende Abkommen/Planungen:

- Erklärung von Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, zum Ausbau der Strecke Berlin–Stettin für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vom 30. Oktober 2003. Abschluss eines Ressortabkommens hierzu mit der Republik Polen und Einrichtung einer gemeinsamen ministeriellen Arbeitsgruppe im August 2003.

Aufnahme der Strecke als „Internationales Projekt“ im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003.

- Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen vom 30. April 2003 über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau (E-20) sowie Berlin/Dresden–Breslau (C-E30).
- Projekt Niederschlesische Magistrale, zum Ausbau des Paneuropäischen Korridors III, Linie C-E30 Berlin/Dresden–Breslau(Wrocław)–Kiew auf deutscher Seite primär mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der für den Güterverkehr bedeutsamen Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen. Gleichzeitig Aufnahme dieses Abschnittes als neues Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003.

1. Ist der Bundesregierung eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zu den Strecken Berlin–Stettin, Berlin–Frankfurt/Oder–Posen, sowie Berlin/Dresden–Görlitz–Breslau bekannt und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Zu den grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/PL(–Warschau), Dresden–Görlitz–Grenze D/PL(–Breslau) und Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL(–Kohlfurt) wurden im Vorfeld des Abschlusses eines Ressortabkommens mit der Republik Polen volkswirtschaftliche Bewertungen nach der einheitlichen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen konnte jeweils nachgewiesen werden. Dies gilt auch für die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Strecke Berlin–Cottbus–Görlitz, die als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des neuen Bedarfsplans Schiene enthalten ist.

Ende 2004 wurde die gemeinsame Bewertung der Strecke Berlin–Angermünde–Grenze D/PL–Stettin (Szczecin) beauftragt. Die Ergebnisse der Bewertung werden voraussichtlich Ende 2005 vorliegen.

2. Auf welchen konkreten Annahmen basiert diese Wirtschaftlichkeitsberechnung?

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der einzelnen Maßnahmen basieren auf der Verkehrsprognose, die auf einzelne Streckenabschnitte der jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt wurden. In der Bewertung der Wirtschaftlichkeit wurden die Investitionen den daraus resultierenden Wirkungen (Nutzenkomponenten) gegenübergestellt.

3. Von welchem Fahrgast- und Frachtaufkommen geht die Bundesregierung auf den Relationen Berlin–Stettin, Berlin–Frankfurt/Oder–Warschau und Berlin/Dresden–Breslau über Görlitz/Hoyerswerda–Horka aus?

Bei den Bewertungen der einzelnen Strecken wurde nachstehendes Fahrgast- und Transportaufkommen zu Grunde gelegt:

Maßnahme	Personenfernverkehr (in Mio. Personenfahrten/a)		Güterverkehr (in Mio. t/a)	
	Gesamtverkehr	davon grenzüberschreitender Verkehr	Gesamtverkehr	davon grenzüberschreitender Verkehr
Berlin–Frankfurt/Oder –Warschau	2,5	2,0	16,6	12,0
Berlin–Cottbus–Görlitz	2,1*	–	4,2*	0,9
Dresden–Görlitz–Breslau	1,3	0,3	–	–
Hoyerswerda–Horka–Kohlfurt	–	–	25,9	25,9

* im Abschnitt Cottbus–Görlitz 0,6 Mio. Personenfahrten/a, 1,4 Mio. t/a

Die Bewertung der Strecke Berlin–Stettin ist noch nicht abgeschlossen (siehe Antwort zu Frage 1).

4. Welche Bedeutung hat die Strecke Berlin–Stettin unter dem Gesichtspunkt des Hafens von Stettin für die ostdeutsche Wirtschaft?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Güterverkehr auf der Strecke Berlin–Stettin auf Grund der Bedeutung des Hafens Stettin für die Verkehre von und nach Skandinavien und den baltischen Staaten im Prognosezeitraum wieder zunehmen wird. Hierzu wird u. a. neben der Region Berlin auch der sich entwickelnde Wirtschaftsstandort Schwedt beitragen.

5. Auf welchem Stand befinden sich die bilateralen ministeriellen Arbeitsgruppen hinsichtlich des Ausbaus der oben angeführten Strecken und zu welchen Vorhaben wurden entsprechende Ressortabkommen abgeschlossen?

Für den Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken besteht eine gemeinsame ministerielle Arbeitsgruppe Deutschland/Polen. Sie bereitet die erforderlichen Abkommen vor und begleitet deren Umsetzung. Dieser Arbeitsgruppe gehören neben den Vertretern der beiden fachlich zuständigen Ministerien auch Vertreter der beiden Bahnen an. Am 30. April 2003 konnte mit der Republik Polen ein Ressortabkommen zum Ausbau der Strecken Berlin–Warschau (Warszawa), Dresden–Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda–Kohlfurt (Wegliniec) geschlossen werden. Zurzeit befinden sich ein Abkommen zum Ausbau der Strecke Berlin–Stettin (Szczecin) und ein Abkommen zu Bau und Erhaltung der Grenzbrücken über die Oder und die Lausitzer Neiße in Vorbereitung.

6. Von welchem Transportaufkommen geht die Bundesregierung auf der Niederschlesischen Magistrale Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen aus?

Im Jahre 2015 wird auf der grenzüberschreitenden Vorrangstrecke für den Güterverkehr Hoyerswerda–Horka–Kohlfurt von einem grenzüberschreitenden Transportaufkommen in Höhe von 26,8 Mio. t/a ausgegangen. Diese Transportmenge entspricht einer Streckenbelastung von täglich rund 175 Güterzügen. Damit werden ca. 65 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs mit der Republik Polen über diesen Grenzübergang abgewickelt.

7. Wann rechnet die Bundesregierung mit Baubeginn und Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus mit Elektrifizierung der Niederschlesischen Magistrale?

Nach Vorlage des Baurechts für die Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL ist frühestens mit einem Baubeginn im Jahre 2007 und deren Fertigstellung im Jahre 2010 zu rechnen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die planerische Abstimmung der grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekte mit der Republik Polen?

Die Bundesregierung schätzt die planerische Abstimmung der grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekte mit der Republik Polen insgesamt als gut ein.

9. Werden von der Bundesregierung bisher nicht in Betrieb befindliche Grenzübergänge im Eisenbahnverkehr als Reservestrecken für den prognostizierten Verkehrszuwachs zur Reaktivierung in Betracht gezogen?

Nein. Hierzu besteht keine Notwendigkeit, da die heute in Betrieb befindlichen acht grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken mit der Republik Polen – bezogen auf die maximale Leistungsfähigkeit – im Jahre 2003 nur zu insgesamt rund 23 Prozent genutzt wurden und im Jahre 2015 eine Auslastung von rund 40 Prozent zu erwarten ist.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anzahl der derzeitigen Direktverbindungen zu den nächstliegenden polnischen Großstädten Stettin, Posen und Breslau unter besonderer Beachtung des zunehmenden Tagespendlerverkehrs von Stettin nach Berlin?

Über die Einrichtung von Zugverbindungen entscheiden die beiden beteiligten Bahnen in eigener Zuständigkeit. Die derzeitigen Direktverbindungen entsprechen im Wesentlichen dem Verkehrsaufkommen zwischen Berlin und den polnischen Städten Stettin, Posen und Breslau.

11. Gibt es Überlegungen, das bereits erfolgte Zulassungsverfahren in Deutschland für polnische Triebfahrzeuge mitsamt Personal auszuweiten, um den grenzüberschreitenden Verkehr durch Wegfall des zeitintensiven Lok- und Personalwechsels zu beschleunigen?

Grundsätzlich bedürfen polnische Triebfahrzeuge bei einem Einsatz auf deutschen Strecken einer Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung der zuständigen deutschen Aufsichtsbehörde. Sinngemäß gilt das Gleiche für deutsche Triebfahrzeuge auf polnischen Strecken. Auf Grund unterschiedlicher Zulassungskriterien in Polen und Deutschland ist gegenwärtig eine gegenseitige Anerkennung der Fahrzeugzulassungen nicht möglich.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat jedoch Inbetriebnahmegenehmigungen für polnische Triebfahrzeuge in der Vergangenheit pragmatisch gehandhabt. So wurden zum Beispiel Ende vergangenen Jahres vier polnische Diesellokomotiven der Baureihe SU 46 für die Strecke Grenze–Forst–Cottbus zugelassen, wodurch ein Lokwechsel im Bahnhof Forst seit Dezember 2004 entfallen konnte. Weitere diesbezügliche Zulassungsanträge liegen dem EBA zurzeit nicht vor.

Auf der Basis von Vereinbarung zwischen den Bahnen kommen im Allgemeinen auf deutsch-polnischen Grenzbetriebsstrecken für beide Netze geschulte Triebfahrzeugführer zum Einsatz, so dass auf diesen Streckenabschnitten Personalwechsel vermieden werden.

12. Welchen Stand haben die Verhandlungen der deutschen und polnischen Eisenbahnaufsichtsbehörden hinsichtlich der u. a. schon mit der Schweiz praktizierten generellen gegenseitigen Anerkennung von Lokomotiven und Personal?

Es gibt keine generelle gegenseitige Anerkennung von Triebfahrzeugzulassungen zwischen der Schweiz und Deutschland. Derzeit wird zwar eine bilaterale Vereinbarung zwischen dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr und dem deutschen Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet, die die Zulassung von Fahrzeugen auf Grenzbetriebsstrecken vereinfacht und beschleunigt. Diese Vereinbarung ist aber noch nicht in Kraft.

Auf Grund der sehr unterschiedlichen eisenbahntechnischen Randbedingungen zwischen D/CH und D/PL kann diese Vereinbarung aber keinen Leitcharakter für Zulassungsverfahren von polnischen Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland haben. Triebfahrzeugführerscheine werden von der Schweiz und Deutschland bereits heute gegenseitig anerkannt. Ähnliche Vereinbarungen gibt es auch mit Österreich und den Niederlanden, aber noch nicht mit Polen.

Im Übrigen gibt es den Entwurf einer europäischen Richtlinie, wonach Triebfahrzeugführer zukünftig Lizenzen erwerben können, die sie zum Befahren von Strecken in anderen Mitgliedstaaten autorisieren.

13. Auf welchen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Kapazitätserweiterung möglich, falls die Fertigstellung der beabsichtigten Ausbaupläne nicht Schritt hält mit der prognostizierten Transportnachfrage?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der vorgesehene Ausbau der wichtigen grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken Schritt hält mit der konkreten Transportnachfrage (siehe Antwort zu Frage 9).

