

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms,
Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN**

Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen

Die 14. Fußballeuropameisterschaft 2012 der Herren findet vom 8. Juni bis zum 1. Juli 2012 in Polen und in der Ukraine statt. Polnische Austragungsorte sind Wrocław, Poznań, Gdańsk und Warszawa. Nicht nur Fußballfans werden 2012, mehr als 20 Jahre nach Öffnung der Grenzen und acht Jahre nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union, auf ein unzureichendes Angebot an grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene treffen. Gab es bis Anfang der 90er-Jahre zahlreiche Direktverbindungen zwischen Deutschland und Polen, sind heute im Gegensatz dazu nur wenige Verbindungen verfügbar. Die Angebotsdichte im deutsch-polnischen Fernverkehr rangiert heute auf dem Niveau der 60er-Jahre und hat damit einen neuen Tiefpunkt erreicht. Der hochwertige Fernverkehr auf der Schiene konzentriert sich im Wesentlichen auf den Korridor Berlin–Frankfurt (Oder)–Poznań–Warszawa. Szczecin und Wrocław sind noch mit jeweils einem Fernverkehrszugpaar mit Deutschland verbunden. Im Falle Wrocław allerdings mit einer völlig unattraktiven und gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähigen Fahrzeit von 5 Stunden und 22 Minuten. Bereits in den 30er-Jahren wurde die Strecke Berlin–Breslau in 2 Stunden und 40 Minuten zurückgelegt. Diese Fahrzeit ist auch heute noch konkurrenzfähig zum Pkw, mit dem man etwa 3 Stunden und 40 Minuten unterwegs ist. Der Euro-City (EC) nach Szczecin soll bereits Ende 2012 eingestellt werden. Das Ergebnis des eingeschränkten und wenig attraktiven Fernverkehrsangebots: Der Anteil der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen ist auf 2 Prozent abgesunken.

Der polnische Bahnkonzern PKP und die Deutsche Bahn AG planen anlässlich der Fußballeuropameisterschaft immerhin eine neue Euro-City-Direktverbindung zwischen Berlin und Gdańsk. Der EC „Daniel Fahrenheit“, der die Unterwegshalte in Bydgoszcz, Poznań und Frankfurt (Oder) bedient, soll für die knapp 600 Kilometer lange Strecke etwas mehr als sechs Stunden brauchen. Zwischen Berlin und Poznań ergibt sich zusammen mit dem Berlin-Warszawa-Express so tagsüber ein annähernder 2-Stunden-Takt. Gdańsk ist erstmalig wieder umsteigefrei erreichbar. Bisher dauert eine Fahrt mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen zwischen siebeneinhalb und zehn Stunden.

Weitere Angebotsverbesserungen insbesondere auf den Achsen Berlin–Szczecin, Berlin–Poznań und Dresden–Görlitz–Wrocław stehen weiterhin aus. Der teilweise desolate Zustand der Infrastruktur, mit eingleisigen nicht elektrifizierten Abschnitten und herabgesetzten Streckenhöchstgeschwindigkeiten, schränkt den Spielraum für neue Angebote erheblich ein. Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Deutschland und Polen wurde immer wieder angekün-

dig und später auf die lange Bank geschoben. Dagegen sind praktisch alle grenzüberschreitenden Autobahnprojekte realisiert bzw. im Bau.

Auch der Schienengüterverkehr würde kapazitiv von den geplanten Ausbauvorhaben profitieren. Derzeit steht dem Güterverkehr nur eine elektrifizierte Strecke, der Grenzübergang bei Frankfurt (Oder), zur Verfügung. Die Inbetriebnahme der durchgehenden Elektrifizierung dieser Strecke durch die polnische Staatsbahn PKP und die Deutsche Reichsbahn im Mai 1988 war die letzte nennenswerte Investition für bessere Verbindungen zwischen beiden Ländern. Der Ausbau der so genannten niederschlesischen Magistrale (Knappenrode–Horka–Hoyerswerda–Bundesgrenze) als zweite Ost-West-Achse wird für den wachsenden Schienengüterverkehr Richtung Osteuropa dringend gebraucht.

Nach mehr als zwei Jahrzehnten Ankündigungspolitik könnte die Eröffnung des Berliner Großflughafens Anfang Juni 2012 endlich zur einer Umkehr genutzt werden. Insbesondere die westpolnischen Wojewodschaften sind an einer guten Erreichbarkeit des Flughafens mit der Bahn interessiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Ziele hinsichtlich des Ausbaus (Ausbauparameter, erzielbare Fahrzeiten, Zeitpläne) der Eisenbahninfrastruktur wurden für die Strecken Berlin–Szczecin, Berlin–Wrocław und Dresden–Görlitz–Wrocław bei den deutsch-polnischen Regierungskonsultationen im vergangenen Jahr getroffen, und welcher Zeitrahmen wurde dafür abgesteckt?
2. Liegen für die genannten drei Ausbaustrecken Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor?
Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen die Untersuchungen, und wie bewertet die Bundesregierung diese Ergebnisse?
3. Welche Vorbereitungen für die oben benannten Projekte wurden auf der Ebene bilateraler ministerieller Arbeitsgruppen getroffen, und welche Ressortabkommen liegen dazu vor?
4. Für welche grenzüberschreitenden Ausbauvorhaben plant die Bundesregierung in absehbarer Zeit den Abschluss eines Staatsvertrags mit der Republik Polen, und für welche Projekte liegt ein solcher bereits vor?
5. Welche Abkommen haben die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Polen zur Umsetzung des transnationalen Bahnverkehrs geschlossen, und welche müssen hinsichtlich der angestrebten Ausbaustandards und der Finanzierung noch geschlossen werden?
6. Hat die Bundesregierung Kenntnis über geplante neue Fernverkehrsverbindungen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen in nächster Zeit zwischen Deutschland und Polen einrichten wollen?
Wenn ja, welche Relationen sind vorgesehen?
7. Welchen Planungsstand hat das Ausbauvorhaben „niederschlesische Magistrale“ Knappenrode–Horka–Hoyerswerda–Bundesgrenze erreicht, und wann ist mit dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren zu rechnen?
8. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der „niederschlesischen Magistrale“, und bis wann soll das Vorhaben umgesetzt sein?
9. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung bei der Ausbaustrecke Berlin–Cottbus–Görlitz?

10. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den notwendigen Strecken-
elektrifizierungen Dresden–Görlitz–Bundesgrenze–(Weglinie) und Cott-
bus–Görlitz?
11. Liegen zu den beiden Elektrifizierungsvorhaben bereits Wirtschaftlich-
keitsberechnungen vor, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
12. Welche Ausbaumaßnahmen wurden auf den folgenden Eisenbahnstrecken
zwischen Deutschland und Polen in den letzten 20 Jahren vereinbart und
umgesetzt bzw. stehen noch aus: Ahlbeck–Swinoujście, Ducherow–
Swinoujście, Tantow–Szczecin, Bützow-Pasewalk–Szczecin, Berlin–
Kostrzyn, Cottbus–Gubin, Guben–Walowice, Berlin–Cottbus–Forst–Tu-
plice (bitte tabellarische Darstellung)?
13. Welche Ausbauvariante favorisiert die Bundesregierung für die Verbin-
dung Berlin–Wrocław, und wann kann darüber eine Übereinkunft mit der
Republik Polen erzielt werden?
14. Welche Fahrzeit strebt die Bundesregierung für die Strecke Berlin–
Wrocław an, und welche Infrastrukturinvestitionen wären dafür notwen-
dig?
15. Wie positioniert sich die Bundesregierung bezüglich eines möglichen Wie-
deraufbaus der Karniner Hubbrücke (Strecke Ducherow–Swinoujście) zur
besseren Erreichbarkeit der Insel Usedom aus den Verdichtungsräumen
Berlin und Stettin?
16. Liegen der Bundesregierung Ergebnisse von Voruntersuchungen zur Wirt-
schaftlichkeit dieses Reaktivierungsvorhabens vor?
Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorhaben?
17. Wie hat sich der Modal Split beim grenzüberschreitenden Verkehr zwi-
schen Deutschland und Polen seit 1990 entwickelt (bitte Güterverkehr und
Personenverkehr getrennt angeben)?
18. Mit welcher Zunahme der Transportmenge im Güterverkehr über die
deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jahren
2020 und 2025, und welchen Anteil soll die Schiene tragen?
19. Mit welcher Zunahme des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr über
die deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jah-
ren 2020 und 2025, und welche Ziele strebt die Bundesregierung für einen
höheren Anteil der Schiene an?
20. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung veranlasst, um den
Anteil des kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Polen zu er-
höhen, und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?
21. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass das derzeitige
grenzüberschreitende Fernverkehrsangebot zwischen Deutschland und
Polen auf der Schiene nicht ausreicht, um im Wettbewerb mit Pkw und Bus
zu bestehen und das für attraktivere Angebote durchgreifende Verbesserun-
gen bei der Infrastruktur Voraussetzung sind?
Wenn nein, warum nicht?
22. Was ist aus Sicht der Bundesregierung neben Infrastrukturinvestitionen
weiterhin notwendig, um das Fernverkehrsangebot zwischen Deutschland
und Polen zu verbessern?
23. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass insbesondere neue
grenzüberschreitende Fernverkehrsangebote eine besonders lange Ein-
schwingphase brauchen, um sich am Verkehrsmarkt durchzusetzen und das

es daher nur wenige rein eigenwirtschaftliche Verkehre zwischen Deutschland und Polen gibt?

Wenn nein, warum nicht?

24. Kann sich die Bundesregierung im Rahmen bilateraler Abkommen mit der Republik Polen vorstellen, über einen begrenzten Zeitraum von einigen Jahren Neuverkehre mit einer Anschubfinanzierung zu ermöglichen?

Wenn nein, warum nicht?

25. Hält die Bundesregierung das heutige Angebotsniveau im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Deutschland und Polen insbesondere vor dem Hintergrund der sich aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes ergebenden Verpflichtungen für ausreichend?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung die Entwicklung bzw. Ausweitung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen Deutschland und Polen bei der Revision der Regionalisierungsmittel für die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen zu berücksichtigen?

Wenn nein, wie sollen die Länder dann in die Lage versetzt werden, gemeinsam mit den polnischen Wojewodschaften neue grenzüberschreitende Verbindungen (z. B. für bessere Erreichbarkeit des neuen Berliner Großflughafens) im SPNV zu entwickeln und zu bestellen?

27. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Strecke Berlin–Poznań überwiegend im Kernnetz der Transeuropäischen Netze (TEN), die Strecke Berlin–Wrocław im Kernnetz der TEN ist sowie die Strecken Berlin–Szczecin und Berlin–Görlitz Bestandteil der TEN sind, den Vorschlag für die Prioritäten der TEN der Europäischen Kommission?

28. Plant die Bundesregierung, die entsprechende Finanzierung der TEN im Haushalt zu verankern?

29. Wenn ja, in welchen Jahresscheiben, und in welcher Höhe?

Berlin, den 23. März 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion