

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9095 –**

Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 angekündigt 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 Ausbauprojekten 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die in der Präambel zu o. a. Kleiner Anfrage gemachte Aussage, es bestünde ein „unzureichendes Angebot an Fernverkehrsverbindungen“ und der „teilweise desolate Zustand der Infrastruktur“ schränke den Spielraum für neue Angebote erheblich ein, wird von der Bundesregierung in dieser Form nicht geteilt. Vielmehr konnten infrastrukturell und angebotsseitig in den letzten Jahren durch die intensive Zusammenarbeit der Ministerien und der Verkehrsunternehmen beider Länder deutliche Fortschritte bei den Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen erzielt werden.

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?

Im Rahmen der deutsch-polnischen Regierungskonsultationen 2011 wurden zu den genannten Strecken keine projektspezifischen Ziele und Zeitrahmen festgelegt. Diese ergeben sich aus dem jeweiligen Projektzuschnitt gemäß Bundesverkehrswegeplanung, welche bei internationalen Projekten mit dem Nachbarland, hier: Polen, abgestimmt werden.

2. Liegen für die genannten drei Ausbaustrecken Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen die Untersuchungen, und wie bewertet die Bundesregierung diese Ergebnisse?

Die Bauwürdigkeit von Bedarfsplanprojekten ist durch Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu belegen. Für die Ausbaustrecke Berlin–Stettin wurde eine entsprechende Untersuchung gemäß der Bewertungsmethodik des Bundesver-

kehrswegenplans 2003 mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Bezüglich der Strecke Berlin–Breslau wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 13 und 14 verwiesen. Bezüglich der Strecke Dresden–Görlitz wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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 Ausbauprojekte plant die Bundesregierung in absehbarer Zeit den Abschluss eines Staatsvertrags mit der Republik Polen, und für welche Projekte liegt ein solcher bereits vor?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Voraussetzungen zur Finanzierung eines Vorhabens der Kategorie „Internationale Projekte“ des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege mit Mitteln des Bundes sind das Vorliegen einer Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern und der Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Entsprechend wurden bisher folgende Abkommen mit Polen abgeschlossen bzw. vorbereitet:

- Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau (Warszawa) (C-E 20) sowie Dresden–Breslau (Wroclaw) (E 30/C-E 30) vom 30. April 2003,
- Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26. Februar 2008,
- Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Stettin (Szczecin), in Vorbereitung.

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?

Der Entwurf eines Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze wurde am 12. Oktober 2010 in Warschau paraphiert. Die Unterzeichnung des Abkommens durch die Verkehrsminister beider Länder ist für den 24. April 2012 vorgesehen.

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?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen beider Länder eine Fernverkehrsverbindung zwischen Berlin und Danzig ab Juni 2012 einrichten wollen.

7. Welchen Planungsstand hat das Ausbauprojekt „niederschlesische Magistrale“ Knappenrode–Horka–Hoyerswerda–Bundesgrenze erreicht, und wann ist mit dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren zu rechnen?

Die erforderliche Entwurfsplanung für die Gesamtstrecke liegt bereits vor. Drei der insgesamt sechs notwendigen Planfeststellungsverfahren konnten bisher abgeschlossen werden. Die noch fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse – wie zum Abschnitt 2a Knappenrode–Niesky – werden im Laufe des Jahres 2012 erwartet.

8. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der „niederschlesischen Magistrale“, und bis wann soll das Vorhaben umgesetzt sein?

Die Einzelfinanzierungsvereinbarung befindet sich in der Schlusszeichnung. Danach soll das Vorhaben bis zum Jahr 2016 umgesetzt sein.

9. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung bei der Ausbaustrecke Berlin–Cottbus–Görlitz?

Der Ausbau des Streckenabschnittes Berlin–Cottbus für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h konnte Ende 2011 im Wesentlichen fertiggestellt werden. Die Bundesregierung wird so bald wie möglich eine Aussage über die geplante Umsetzung der Elektrifizierung des Abschnittes Cottbus–Görlitz treffen.

10. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den notwendigen Strecken-elektrifizierungen Dresden–Görlitz–Bundesgrenze–(Weglinie) und Cottbus–Görlitz?

Gemäß deutsch-polnischer Vereinbarung vom 30. April 2003 ist die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze D/PL als langfristige Maßnahme vorgesehen. Zur Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz wird auf die Antwort zur Frage 9 verwiesen.

11. Liegen zu den beiden Elektrifizierungsvorhaben bereits Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Für die Ausbaustrecke Berlin–Cottbus–Görlitz konnte im Rahmen der 2010 abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung die Gesamtwirtschaftlichkeit knapp nachgewiesen werden. Die Bewertung des Ausbaus einschließlich Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Bundesgrenze (Weglinie) aus dem Jahr 2000 hatte ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3 ergeben. Im Rah-

men der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird geprüft, eine erneute Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen.

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–Szeczin, Bützow-Pasewalk–Szeczin, Berlin–Kostrzyn, Cottbus–Gubin, Guben–Walowice, Berlin–Cottbus–Forst–Tuplice (bitte tabellarische Darstellung)?

Zum Ausbau der aufgeführten grenzüberschreitenden regionalen Eisenbahnstrecken wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bisher keine deutsch-polnischen Vereinbarungen geschlossen. Auf einzelnen Strecken wurden im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen Ausbaumaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen durchgeführt. Hierzu liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine Angaben vor. Die Schieneninfrastruktur der Usedomer Bäderbahnen (UBB) wurde von Ahlbeck in Richtung Swinemünde von der UBB ausgebaut.

13. Welche Ausbauvariante favorisiert die Bundesregierung für die Verbindung 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 notwendig?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurde im Rahmen der bestehenden Gemeinsamen ministeriellen Arbeitsgruppe D/PL Eisenbahninfrastruktur weder der Ausbau der Bahnverbindung Berlin–Breslau (Wrocław) noch der Abschluss einer erforderlichen deutsch-polnischen Vereinbarung thematisiert. Im Frühjahr 2012 wird das BMVBS auch zu diesen Fragen weitere Gespräche mit dem polnischen Verkehrsministerium führen.

15. Wie positioniert sich die Bundesregierung bezüglich eines möglichen Wiederaufbaus 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 Wirtschaftlichkeit dieses Reaktivierungsvorhabens vor?
Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorhaben?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Ergebnis der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragten Studie zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit eines Wiederaufbaus der Strecke Ducherow–Swinemünde von 2008 ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,73. Der Wiederaufbau der Strecke inklusive Karniner Hubbrücke ist somit nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen unwirtschaftlich. Auch die im Jahr 2010 im Auftrag der Use-

domer Bäderbahn erstellte Studie von DB International liefert keine neuen Erkenntnisse.

17. Wie hat sich der Modal Split beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen seit 1990 entwickelt (bitte Güterverkehr und Personenverkehr getrennt angeben)?

a) Personenverkehr

Modal Split-Berechnungen im Personenverkehr sind nicht möglich, da statistische Informationen zum grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehr mit Pkw und Zweirädern nicht vorliegen. Nach Staaten untergliedert wird der internationale Personenfernverkehr mit der Eisenbahn erst seit dem Berichtsjahr 2005 erfasst. Daten für 2011 liegen noch nicht vor. Der grenzüberschreitende Eisenbahn-Personenverkehr durch, nach und von Deutschland seit 2005 stellt sich wie folgt dar:

	Insgesamt	darunter mit Polen
	1 000 Personen	
2005	8 858	399
2006	9 397	667
2007	9 515	489
2008	10 659	508
2009	11 308	436
2010	11 273	460

b) Güterverkehr

Modal-Split-Berechnungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind erst seit dem Beitritt Polens zur EU im Jahr 2004 statistisch belastbar möglich. Daten des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs liegen für 2010 noch nicht vor.

Der grenzüberschreitende Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen (einschließlich Transit) stellt sich wie folgt dar:

Güterverkehrsaufkommen Deutschland– Polen in t	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Seeschifffahrt	Straßengüterverkehr	Gesamt
2004	2 112 367	13 556 266	6 928 867	31 234 651	53 832 151
2005	2 229 484	11 583 895	7 122 231	33 151 698	54 087 308
2006	1 930 839	13 412 322	7 299 927	43 166 590	65 809 678
2007	1 869 685	13 742 970	7 214 389	48 921 117	71 748 161
2008	1 983 582	13 448 247	6 240 999	52 137 395	73 810 223
2009	1 195 653	8 257 115	5 209 148	52 333 097	66 995 013
2010	1 067 277	9 004 746	6 838 422		

Güterverkehrsaufkommen Deutschland–Polen in %	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Seeschifffahrt	Straßengüterverkehr	
2004	3,92 %	25,18 %	12,87 %	58,02 %	
2005	4,12 %	21,42 %	13,17 %	61,29 %	
2006	2,93 %	20,38 %	11,09 %	65,59 %	
2007	2,61 %	19,15 %	10,06 %	68,18 %	
2008	2,69 %	18,22 %	8,46 %	70,64 %	
2009	1,78 %	12,32 %	7,78 %	78,11 %	

Vorbemerkung zu den Fragen 18 und 19

Die vom BMVBS in Auftrag gegebenen Verkehrsprognosen sind Punktprognosen, die auf der Basis eines vorgegebenen Jahres den voraussichtlichen Status zu einem definierten Zielzeitpunkt darstellen. Die Ableitung von Ergebnissen für den Zeitraum zwischen Basis- und Zieljahr ist nicht möglich. Nachfolgend werden daher die Werte des Basisjahrs 2004 und des Zieljahres 2025 aus der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 dargestellt. Die nachfolgenden Tabellen weisen sowohl die jeweiligen Anteile der einzelnen Verkehrsträger im Jahr 2004 bzw. 2025 als auch die Gesamtzunahme des Verkehrsträgers über den gesamten Zeitraum aus.

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?

Anteil des Transportaufkommens am Güterverkehr nach Verkehrsträgern Deutschland–Polen – Verkehrsverflechtungsprognose 2025

Verkehrsmittel	Modal-Split Anteil 2004	Modal-Split Anteil 2025	Zunahme des Transportaufkommens insgesamt 2004–2025
Bahn, kombinierter Verkehr	1,99 %	1,93 %	158,01 %
Bahn, konventioneller Verkehr	22,60 %	14,13 %	66,78 %
Binnenschiff	4,52 %	2,35 %	39,02 %
Lkw	70,89 %	81,58 %	206,85 %

19. Mit welcher Zunahme des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr über die deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jahren 2020 und 2025, und welche Ziele strebt die Bundesregierung für einen höheren Anteil der Schiene an?

Anteil des Verkehrsaufkommens am Personenverkehr nach Verkehrsträgern
Deutschland–Polen
– Verkehrsverflechtungsprognose 2025

Verkehrsmittel	Modal-Split Anteil 2004	Modal-Split Anteil 2025	Zunahme des Verkehrsaufkommens insgesamt 2004–2025
Bahn	1,97 %	2,22 %	120,51 %
Bus/ÖSPV	8,07 %	4,86 %	17,90 %
Luftverkehr	1,41 %	2,40 %	231,96 %
MIV	88,54 %	90,52 %	100,26 %

20. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung veranlasst, um den Anteil des kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Polen zu erhöhen, und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?

Den mit mehr als 200 000 Ladeeinheiten jährlich größten Anteil am Kombinierten Verkehr (KV) zwischen Deutschland und Polen hat der Seehafenhinterlandverkehr von und nach Hamburg sowie Bremerhaven. Die Realisierung der Umschlaganlagen in Hamburg und Bremerhaven wurde von der Bundesregierung mit insgesamt mehr als 100 Mio. Euro finanziell gefördert. Im KV zwischen Deutschland und Polen spielen darüber hinaus die Relationen von und nach Duisburg sowie Frankfurt (Oder) eine bedeutende Rolle. Derzeit wird von der Bundesregierung der Ausbau der Umschlaganlage Frankfurt (Oder) unterstützt. Sie soll eine wichtige Funktion als Drehkreuz für den deutsch-polnischen KV übernehmen.

Zur weiteren Erhöhung des Anteils des KV zwischen Deutschland und Polen wäre eine Verbesserung insbesondere der Schieneninfrastruktur auf polnischer Seite erforderlich. Hinzu kommt, dass der diskriminierungsfreie Zugang zu polnischen Umschlaganlagen nicht immer gewährt wird. Einzelne deutsche Bahnunternehmen sind deshalb dazu übergegangen, eigene Umschlaganlagen in Polen zu errichten.

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 Verbesserungen 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 Einschwingphase brauchen, um sich am Verkehrsmarkt durchzusetzen

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

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 21, 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Fernverkehrsangebote können grundsätzlich unabhängig von der bestehenden Infrastruktur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gemacht werden. Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf dem deutschen Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Bundesregierung nimmt hierauf keinen politischen Einfluss. Im Bewusstsein der Bedeutung einer weiteren Verbesserung des deutsch-polnischen Eisenbahnverkehrs wird die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die bestehende grenzüberschreitende Schienenverkehrsinfrastruktur weiter auszubauen. Hierdurch können Fernverkehrsangebote verbessert werden.

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?

Ziel der Bundesregierung ist es, den Zustand im bestehenden Schienennetz zwischen Deutschland und Polen zeitnah zu verbessern, womit Neuverkehre ermöglicht werden können.

Die Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt seit der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 bei den Ländern. Dies beinhaltet Planung, Organisation und Finanzierung.

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?

Über das grenzüberschreitende Fernverkehrsangebot entscheiden die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Den Auftrag gemäß Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes erfüllt der Bund, indem er Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes entsprechend den Verkehrsbedürfnissen finanziert. Damit versetzt der Bund die Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Lage, bedarfsgerechte Verkehrsleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen auf diesem Schienennetz anzubieten. Dies entspricht dem wesentlichen Ziel der von breitem politischen Konsens getragenen Bahnreform von 1993, einer Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs den Vorrang zu geben.

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 grenzüberschrei-

tende Verbindungen (z. B. für bessere Erreichbarkeit des neuen Berliner Großflughafens) im SPNV zu entwickeln und zu bestellen?

Den Ländern steht für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Diese Mittel sind insbesondere für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu verwenden. Die Höhe der Mittel und die Verteilung auf die Länder werden regelmäßig überprüft. Die nächste Revision steht für den Zeitraum ab 2015 an. Die Länder beabsichtigen, den zukünftigen Finanzbedarf über ein gemeinsames Gutachten zu ermitteln.

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?

Die Bundesregierung hat beim Ministerrat am 22. März 2012 der Allgemeinen Ausrichtung zum neuen Entwurf der TEN-Leitlinien zugestimmt.

28. Plant die Bundesregierung, die entsprechende Finanzierung der TEN im Haushalt zu verankern?
29. Wenn ja, in welchen Jahresscheiben, und in welcher Höhe?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf TEN-Zuschüsse besteht kein Rechtsanspruch; es gibt weder Länderquoten noch „Reservierungen“ für Projekte. Regelmäßig steht im EU-Haushalt weniger Geld zur Verfügung, als an Zuschüssen beantragt wird. TEN-Zuschüsse können daher nicht in die Finanzplanung einbezogen werden.

