

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Ausbau der deutsch-polnischen Bahnverbindungen**

Auch noch mehr als 20 Jahre nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ sind die Eisenbahnverbindungen zu unserem polnischen Nachbarn in einem unbefriedigenden Zustand. So beträgt die Fahrtzeit mit der Bahn von Berlin nach Breslau mehr als fünf Stunden, obgleich man in den 30er-Jahren nur zweieinhalb Stunden benötigte.

Bereits im deutsch-polnischen Nachbarschaftsvertrag von 1991 wurde festgehalten, dass die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Polen eine „Erweiterung der Transportverbindungen im Luft-, Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie in der See- und Binnenschifffahrt unter modernster Technologien“ anstreben.

Zuletzt forderte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im Juni 2011 in dem fraktionsübergreifenden Antrag „Deutschland und Polen – Verantwortung aus der Geschichte, Zukunft in Europa“ auf Bundestagsdrucksache 17/6145 dazu auf, die Zusammenarbeit mit Polen in allen Politikbereichen voranzutreiben und für „rasche und substanzielle Fortschritte beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur zu sorgen, insbesondere bei den Schienenverbindungen in Richtung Stettin, Warschau und Breslau“.

Auch die Bundesregierung hat sich anlässlich des 20. Jahrestages der Unterzeichnung des deutsch-polnischen Vertrages über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit verpflichtet, zusammen mit der polnischen Regierung ein Programm zur erweiterten Zusammenarbeit vorzulegen. Dabei hat man sich darauf geeinigt, den überregionalen Verkehr weiterzuentwickeln und verschiedene, namentlich genannte Verkehrsprojekte voranzubringen. So haben sich die Regierungen explizit auf eine deutliche Fahrzeitreduzierung auf den Schienenstrecken Berlin–Breslau und Berlin–Stettin verständigt und den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken zwischen Horka und Hoyerswerda sowie Breslau und Dresden beschlossen. Darüber hinaus sollte die Zusammenarbeit der zuständigen Eisenbahnbehörden durch die „baldige Unterzeichnung des im Oktober 2010 paraphierten deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs“ gestärkt werden.

Alle diese Maßnahmen sind dringend notwendig, denn die Wirtschaft in Deutschland und Polen wächst und partizipiert in enormen Maße voneinander, wie der stetig steigende Güter- und Warenaustausch zwischen beiden Ländern beweist. Auch verbringen immer mehr Polen in Deutschland ihren Urlaub und sind eine immer wichtiger werdende Zielgruppe unserer hiesigen Tourismuswirtschaft. Die strukturschwache Region von Ost-Vorpommern kann bei besse-

rer Anbindung von der boomenden Wirtschaft im nahen Stettin partizipieren. Aufgrund niedriger Immobilienpreise ziehen immer mehr Polen in die deutschen Grenzregionen und bringen damit, neben Steuereinnahmen, auch neue Impulse und neues Leben in Gebiete, die sonst von Abwanderung und Überalterung bedroht sind.

Der künftige Hauptstadtflughafen Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (BER) wird auch für die west-polnischen Regionen ein wichtiger Luftverkehrsstandort sein, der bahnseitig besser angeschlossen werden muss. Laut dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) müssen dafür bis 2020 sechs Bahnkorridore zwischen dem BER und Westpolen ausgebaut werden.

Mit Blick auf die deutsche Geschichte ist daher jede deutsche Regierung in der Pflicht, alles zu tun, um die sich stetig weiter entwickelnde Verzahnung der deutschen und der polnischen Gesellschaft zu unterstützen. Dazu gehört ein adäquater Ausbau der Schienenverkehrswege.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Maßnahmen kommt die Bundesregierung der im Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/6145 gestellten Forderung nach, für „rasche und substanzielle Fortschritte beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur zu sorgen, insbesondere bei den Schienenverbindungen in Richtung Stettin, Warschau und Breslau“?
2. Wie vereinbart sich die Einstufung des Vorhabens „ABS (Berlin–) Angermünde–Grenze Polen D/PL (–Stettin)“ in Kategorie D des IRP 2011–2015 mit der Umsetzung eines raschen Ausbaus?
3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die im Schreiben von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, an den Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Jörg Vogelsänger, vom 23. März 2012 angekündigte Realisierung des Vorhabens „ABS (Berlin–) Angermünde–Grenze Polen D/PL (–Stettin)“ trotz Einstufung in Kategorie D bis 2020 erfolgen kann?
4. Wird die ebenfalls in Kategorie D aufgeführte und nach Darstellung im Schreiben vom 23. März 2012 erst nach 2015 beginnende durchgehende Erüchtigung dieser Strecke auf 200 km/h ebenfalls bis zum Jahr 2020 realisiert?
5. Wann wird die nur 50 km lange Schienenstrecke zwischen Cottbus und der polnischen Grenze auf der Verbindungstrasse Berlin–Breslau elektrifiziert?
6. Wann wird die nur 25 km lange Schienenstrecke zwischen Angermünde und der polnischen Grenze auf der Verbindungstrasse Berlin–Stettin elektrifiziert?
7. Wann ist die Verlängerung der Systemschnittstelle Wechselstrom/Gleichstrom von der Oderbrücke bis Frankfurt/Oder Hauptbahnhof geplant, damit die polnischen Gleichstrom-Regionalexpresszüge mit der deutschen Regionalbahn verknüpft werden können?
8. Warum und auf Grundlage welcher Erkenntnisse lehnt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Neubau der Karniner Brücke zur besseren Anbindung der Insel Usedom und der Stadt Swinemünde an die Region Berlin/Brandenburg ab?
9. Welche Schienenverkehrsangebote zur direkten Anbindung der benachbarten polnischen Großstädte an den Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sind in den Planungen des Bundesverkehrsministeriums vorgesehen?

10. Wie ist der Stand bezüglich des geplanten deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs, und wann ist voraussichtlich mit der Unterzeichnung und dem Inkrafttreten des Abkommens zu rechnen?
11. Trifft es zu, dass die abschließende Unterzeichnung des deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr dadurch behindert wird, dass seitens des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, dem Lückenschluss auf der Bahnstrecke Berlin–Stettin bis 2016 nicht verbindlich zugestimmt wird?

Berlin, den 25. April 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

