

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Christine Ostrowski,
Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/2722 –**

Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck mit der Tschechischen Republik und mit der Republik Polen

Aufgrund seiner geografischen Lage kommt Sachsen bei der Verwirklichung der Vorstellungen der EU zur Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze eine besondere Bedeutung zu. Um das Zusammenwachsen Europas zu fördern und Sachsen im Wettbewerb der Länder und ihrer Teilräume in Deutschland Chancengleichheit zu verschaffen, sollte das sächsische Verkehrsnetz bereits heute mit denen seiner östlichen Nachbarstaaten bestmöglich verknüpft bzw. entsprechend ausgebaut werden.

Das Verkehrsangebot der Bahn hat sich in Sachsen widersprüchlich entwickelt. Einerseits gehören die weitgehende Einführung von Taktverkehren im Fern- und Nahverkehr, schnelle und durchgehende IC- und IR-Verbindungen, ein grundlegend erneuerter oder modernisierter Fahrzeugpark, zumindest auf den Hauptstrecken, sowie umfangreiche Bautätigkeit an den Magistralen zu den positiven Merkmalen. Andererseits geht z.B. der Ausbau der Sachsenmagistrale Görlitz–Dresden–Hof–Nürnberg/Regensburg nur schleppend voran. Vor allem aber die Nebenstrecken verlieren durch Einsatz veralteten Fahrzeugmaterials, Langsamfahrstellen, unattraktive Fahrzeiten und schlechte Anschlussmöglichkeiten weiter an Fahrgästen. Gerade die Nebenstrecken des so genannten Ergänzungsnetzes außerhalb von Verdichtungsräumen stellen für ländliche Räume wie die Euro-Region Neiße das Rückgrat des Schienenverkehrs dar. Ihre Ausdünnung bzw. Investitionskürzungen beim Ausbau behindern nachweisbar die wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Räume, gerade in Problemzonen wie dem Dreiländereck.

Vorbemerkung

Was den Ausbau der so genannten Sachsenmagistrale Hof–Leipzig/Dresden angeht, so ist im Zusammenhang mit der Grundsatzentscheidung zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 und Nr. 8.2 entschieden worden, diese

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 9. März 2000 übermittelt.

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

schneller als ursprünglich geplant mit einem Investitionsvolumen ab 1999 von ca. 2 Mrd. DM auszubauen und für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen anzupassen. Die Bauarbeiten werden im Wesentlichen im Jahre 2006 abgeschlossen sein. Erste Abschnitte mit einer Länge von insgesamt 123 km sind bereits fertiggestellt worden.

Was die Verbesserung des Schienenverkehrs auf den Nebenstrecken im Dreiländereck betrifft, so ist hier in erster Linie der Freistaat Sachsen als verantwortlicher Träger des Nahverkehrs in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) gefragt. Hierbei sind die Möglichkeiten, die sich aus der Investitionsstrategie der DB AG, dem so genannten Netz 21, ergeben, zu nutzen.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, die Sachsenmagistrale auf den Abschnitt Dresden–Görlitz zu erweitern und auch dieses Teilstück für den qualifizierten Bahnverkehr auszubauen?

Zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Sachsen wurde Einvernehmen darüber erzielt, dass der Abschnitt Dresden–Görlitz nicht Bestandteil der so genannten Sachsenmagistrale ist. Die Strecke Dresden–Görlitz ist im Bedarfsplan Schiene als Länderübergreifendes Projekt enthalten. Zum Ausbau dieser Strecke ist eine Vereinbarung mit der Republik Polen erforderlich.

2. Welche Ergebnisse lassen sich aus den bilateralen Gesprächen mit der Republik Polen zur Weiterentwicklung der Sachsenmagistrale ableiten und welche Priorität räumt die Bundesregierung einer Weiterführung der Sachsenmagistrale auf polnischem Gebiet ein?

Es ist beabsichtigt, für den infrastrukturellen Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Görlitz–Wroclaw (Breslau) zwischen beiden Verkehrsministerien eine Vereinbarung zu schließen. Die dafür eingesetzte gemeinsame ministerielle Arbeitsgruppe hat ihre Arbeit noch nicht abgeschlossen. Konkrete Aussagen zum Maßnahmeumfang können erst nach Vorliegen der Vereinbarung, deren Abschluss noch im Jahre 2000 angestrebt wird, getroffen werden.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zur Einbeziehung der Strecke Dresden–Görlitz–Wroclaw in das EuroCity-Netz?

In absehbarer Zeit sieht die Bundesregierung keine Möglichkeiten zur Einbeziehung der Strecke Dresden–Görlitz–Breslau in das EuroCity-Netz. Bei einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen, das die Aufnahme einer EuroCity-Linie rechtfertigt, würde die Deutsche Bahn AG in eigenverantwortlicher unternehmerischer Entscheidung in Abstimmung mit der polnischen Eisenbahn (PKP) darüber befinden.

4. Welche detaillierten Informationen liegen der Bundesregierung zum Ausbau des Gütertransportzentrums Schlauroth (GTZ) zum Verkehrsknotenpunkt Schiene vor?
 - a) Bis wann soll das GTZ Schlauroth fertiggestellt sein?
 - b) Welche Nutzung und Auslastung wird das GTZ Schlauroth nach seiner Fertigstellung haben?

Die Planungen der Stadt Görlitz für ein Gütertransportzentrum mit einem KV-Terminal in Schlauroth sind der Bundesregierung bekannt. Die Entwicklung des Gütertransportzentrums fällt jedoch in den Kompetenzbereich der Stadt Görlitz und koordinierend in den der Landesregierung des Freistaates Sachsen. Insofern können zum Termin der Fertigstellung sowie zur Nutzung und Auslastung des GTZ durch die Bundesregierung keine Aussagen getroffen werden.

5. Wie teilt sich der Investitionsanteil für die Neißealbahn zwischen Bund, Land und DB AG auf?

Seitens des Zweckverbundes Oberlausitz–Niederschlesien (ZVON) gibt es das Anliegen zum Ausbau der Strecke Görlitz–Zittau (Neißealbahn) für eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 80 km/h. Der Freistaat Sachsen würde diese Maßnahmen durch die Gewährung eines Baukostenzuschusses bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit fördern. Das Vorhaben befindet sich noch in der Phase der Vorplanung. Es können weder Aussagen zum Investitionsumfang noch zur Aufteilung der Investitionen getätigt werden.

6. Welche Zusagen seitens der DB AG liegen zu ihrem Investitionsanteil derzeit verbindlich vor?

Verweis auf die Antwort zu Frage 5.

7. Gibt es Verhandlungen mit der Republik Polen zur Fortführung der Neißealbahn auf polnischem Territorium?

Auf Regierungsebene fanden noch keine Verhandlungen zur Fortführung der Neißealbahn mit der Republik Polen statt. Es wurden auf Arbeitsebene zwischen den beiden Bahnen erste Gespräche über den Ausbau des auf dem polnischen Hoheitsgebiet verlaufenden insgesamt 12 km langen Abschnittes dieser Strecke geführt.

8. Werden von Seiten der Bundesregierung Verhandlungen mit der polnischen Regierung dahin gehend geführt, dass die B 178 über polnisches Territorium gebaut wird, und wie sehen die Ergebnisse aus?

Es werden Verhandlungen geführt, die B 178 in Zittau-Nord–Klein Schönau (Sieniawka) an das polnische Straßennetz anzubinden. Eine Entscheidung hierüber steht noch aus.

9. Welche finanziellen Mittel wurden bisher für Ausbaumaßnahmen auf deutschem Territorium eingesetzt, um eine Streckenführung auf polnischem Territorium zu ermöglichen?

Es wurden bisher keine Mittel aus dem Bundeshaushalt eingesetzt.

10. Welche grenzübergreifenden Verkehrswegeplanungen wurden seitens der Bundesregierung mit den zuständigen Behörden in der Tschechischen Republik und in der Republik Polen abgestimmt, um Städte wie Görlitz und Zittau mit Jablonec und Liberec bzw. mit Bogatynia und Jelenia Gora zu verbinden?

Grundlage der grenzüberschreitenden Verkehrsplanung zu der Tschechischen Republik und der Republik Polen sind das „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechischen Republik über Grenzübergänge an der gemeinsamen Staatsgrenze“ vom 18. November 1996 bzw. das „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs“ vom 6. November 1992. Über die in Anlage 2 der jeweiligen Abkommen genannten Grenzübergänge hinaus führt die Bundesregierung Verhandlungen mit den Regierungen der beiden Nachbarstaaten über die Schaffung weiterer Grenzübergänge.