

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Schienenverkehr von und nach Polen

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/Węgliniec(-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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Auf welchen konkreten Annahmen basiert diese Wirtschaftlichkeitsberechnung?
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?
4. Welche Bedeutung hat die Strecke Berlin–Stettin unter dem Gesichtspunkt des Hafens von Stettin für die ostdeutsche Wirtschaft?
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?
6. Von welchem Transportaufkommen geht die Bundesregierung auf der Niederschlesischen Magistrale Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen aus?
7. Wann rechnet die Bundesregierung mit Baubeginn und Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus mit Elektrifizierung der Niederschlesischen Magistrale?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die planerische Abstimmung der grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekte mit der Republik Polen?
9. Werden von der Bundesregierung bisher nicht in Betrieb befindliche Grenzübergänge im Eisenbahnverkehr als Reservestrecken für den prognostizierten Verkehrszuwachs zur Reaktivierung in Betracht gezogen?
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?
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?
12. Welchen Stand haben die Verhandlungen der deutschen und polnischen Eisenbahnübersichtsbehörden hinsichtlich der u. a. schon mit der Schweiz praktizierten generellen gegenseitigen Anerkennung von Lokomotiven und Personal?
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?

Berlin, den 12. April 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

