

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth),
Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/998 –**

Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen**Vorbemerkung der Fragesteller**

Dem Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen kommt im Rahmen der Schaffung eines leistungsfähigen transeuropäischen Eisenbahnnetzes eine hohe Bedeutung zu. Der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung haben sich insbesondere im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung wiederholt dazu bekannt und dem Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen höchste Priorität beigemessen.

1. Welche Vereinbarungen wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen den beiden Staaten geschlossen?

Zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen wurde bisher das „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 geschlossen.

2. Bis wann sollen die Maßnahmen im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN), insbesondere der Korridore II und III abgeschlossen sein?

Welche Fahrzeiten werden dann im Schienenpersonenfernverkehr auf den Strecken Berlin–Poznan–Warszawa und Berlin/Dresden–Wroclaw–Krakau möglich sein?

Der Ausbau der Strecke Berlin–Warschau (Warszawa) im Korridor II soll gemäß dem geschlossenen Abkommen vom 30. April 2003 Ende des Jahres 2006 im Wesentlichen fertig gestellt sein.

Zur Fertigstellung der Maßnahmen im Korridor III wurden in diesem Abkommen für die jeweiligen deutschen Abschnitte keine Termine vereinbart. Die Fahrzeiten im Personenfernverkehr werden nach der Fertigstellung der Strecken zwischen Berlin und Warschau nicht mehr als 5 Stunden betragen und zwischen Berlin und Breslau etwa 3 Stunden 45 Minuten.

3. Welche Kosten wird der Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Polen verursachen?

Beim Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und Polen ist im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 1,4 Mrd. Euro zu rechnen.

4. Wurden bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Bundesregierung und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) für den Ausbau der deutschen Streckenabschnitte geschlossen?

Wenn ja, welche Mittel werden oder wurden zu welchem Zeitpunkt dafür bereitgestellt?

Für die Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen wurde am 20. September 2005 eine Gesamtfinanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutsche Bahn AG (DB AG) über ein Gesamtvolumen von 539,312 Mio. Euro geschlossen. Diese Vereinbarung beinhaltet eine Teilfinanzierungsvereinbarung aus dem Jahre 2001 von über 296 Mio. Euro. Damit ist die Finanzierung des Vorhabens bis zu seiner Fertigstellung gesichert.

5. In welchem Umfang haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Deutschen Bahn AG bereits Mittel für den Ausbau dieser Strecken abgerufen?

Bis Ende 2005 wurden für die ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen Mittel in Höhe von rund 200 Mio. Euro durch die DB AG abgerufen.

6. Wie ist der Stand der bilateralen Verhandlungen zur Sanierung bzw. zum Ersatzneubau der grenzüberschreitenden Eisenbahngrenzbrücken entlang der Oder und der Neiße?

Im Vorgriff auf das zu schließende Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei dem Bau und der Instandhaltung von Grenzbrücken im Zuge von grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken über Oder und Lausitzer Neiße wurde eine Gemeinsame Absichtserklärung zu diesem Thema schlussverhandelt. Es ist beabsichtigt, diese Gemeinsame Absichtserklärung beim nächsten Arbeitstreffen der beiden zuständigen Minister voraussichtlich Anfang Mai 2006 zu unterzeichnen. Der Entwurf des Abkommens wird von der dafür eingesetzten gemeinsamen ministeriellen Arbeitsgruppe Deutschland/Polen zügig bearbeitet. Ein Termin für die Vertragsunterzeichnung kann aufgrund der umfassenden zu regelnden Fragen noch nicht genannt werden.

TEN Korridor II, Berlin–Frankfurt/Oder (–Warszawa)

7. Wie ist der aktuelle Stand von Planung und Realisierung im Abschnitt Berlin–Frankfurt/Oder?

Der 56 km lange Abschnitt Erkner–Frankfurt/Oder wird voraussichtlich Ende 2006 im Wesentlichen fertig gestellt und mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein. Im Abschnitt Berlin–Erkner (25 km) finden derzeit punktuelle Baumaßnahmen u. a. an Brückenbauwerken statt. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten in diesem Abschnitt ist voraussichtlich im Jahre 2012 und im Abschnitt Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen voraussichtlich im Jahre 2009 zu rechnen.

8. Welche Maßnahmen werden zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs auf der Oderbrücke ergriffen (ein Richtungsgleis zustandsbedingt gesperrt, zweites Richtungsgleis mit 10 km/h befahrbar)?

Seit dem 9. Dezember 2005 ist das nördliche Gleis auf der Oderbrücke aus Sicherheitsgründen (Sprödbruchgefahr der fünf Überbauten aus dem Jahre 1900) dauerhaft bis zur Fertigstellung der neuen Brücke gesperrt. Im Vorfeld der Sperrung des nördlichen Gleises wurde das südliche Gleis so weit instand gesetzt, dass es mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar ist und den gesamten Verkehr aufnehmen kann. Es sind keine weiteren Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Brücke vorgesehen. Das derzeitige Betriebsprogramm von täglich ca. 34 Zugpaaren ist mit vertretbaren Beeinträchtigungen fahrbar.

Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Angermünde (–Szczecin)/zweite Bahnbindung Usedom

9. Wie ist der aktuelle Stand der Planung der ABS Berlin–Angermünde (Bundesverkehrswegeplan – Internationale Projekte Schiene, lfd. Nummer 2)?

Zum Ausbau der ABS Berlin–Angermünde–Grenze Deutschland/Polen (–Stettin) erfolgen derzeit keine Planungen. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde ein Gutachten zur Bewertung dieser Ausbaumaßnahme beauftragt, deren Ergebnis seit Dezember 2005 vorliegt. Mit dem Gutachten konnte die Wirtschaftlichkeit als eine der Voraussetzungen zur Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf nachgewiesen werden. Zu gegebener Zeit werden die Verhandlungen zum Abschluss eines entsprechenden Abkommens mit der Republik Polen aufgenommen.

Zurzeit wird die Strecke im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen durch die DB AG mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet.

10. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur zweiten Bahnbindung der Insel Usedom (Strecke Berlin–Anklam–Karniner Brücke–Swinoujście)?

Seitens der Bundesregierung werden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungs-konzepts der Region Usedom–Wollin abgewartet, bevor ein Gutachten zur Bewertung des Wiederaufbaus der Eisenbahnstrecke Ducherow–Karnin–Swinemünde (Swénoujscié)–Ahlbeck-Grenze in Auftrag gegeben werden kann. Der Schlussbericht der Studie zum Verkehrsentwicklungs-konzept wird voraussichtlich im August 2006 vorliegen.

TEN Korridor III, Berlin/Dresden–Wroclaw–Krakow–Kiew

11. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die drei Kernprojekte der Niederschlesischen Magistrale (Elektronisches Stellwerk [ESTW] Falkenberg, ESTW Ruhland, ABS Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen), insbesondere vor dem Hintergrund des Planungsstopps im Jahr 2004 (Priorisierung der Deutschen Bahn AG)?

Mit den Planungen zu den elektronischen Stellwerken (ESTW) Ruhland und Falkenberg soll nach Auskunft der DB AG noch im Jahre 2006 begonnen werden. Für den zweigleisigen Ausbau einschließlich Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen beabsichtigt die DB AG, mit der Entwurfsplanung zum 1. Juli 2006 zu beginnen. Die Realisierung soll voraussichtlich im Zeitraum 2008 bis 2012 erfolgen.

12. Werden die Projekte mit veränderten Ausbauparametern/Gebrauchswertzielstellungen weitergeführt?

Wenn ja, wie hoch ist der Anteil der hierdurch ggf. verlorenen Planungskosten?

Nein. Die vorgesehenen Ausbauparameter werden beibehalten, jedoch werden in den Planungen aus wirtschaftlichen Gründen durch rationalisierte Spurpläne zu Grunde gelegt.

13. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Ausbau des eingleisigen und nicht elektrifizierten Streckenabschnitts auf deutscher Seite (ABS Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen) zu beschleunigen bzw. um den schon eingetretenen Rückstand in Bezug auf den Baufortschritt auf polnischer Seite aufzuholen?

Der Bedeutung des Projekts Rechnung tragend wurde der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen in die Mittelfristplanung 2006 bis 2010 aufgenommen. Ein Rückstand bei der Realisierung dieses Vorhabens in Bezug auf den polnischen Abschnitt besteht nicht, da im Abkommen vom 30. April 2003 (siehe Antwort zu Frage 1) für den deutschen Abschnitt kein Fertigstellungstermin vereinbart wurde. Das vorgesehene Baukonzept beinhaltet bereits eine beschleunigte Realisierung der Maßnahme unter Einschluss einer mehrmonatigen Vollsperrung der Strecke.

14. Wie steht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass in der Vergangenheit eingetretene Projektverzögerungen (Bezug Fragen 11 bis 13) ihre Ursache in einer nicht abgesicherten Finanzierung mit Bundeshaushaltssmitteln hatten, zu einer alternativen Finanzierung dieses hochwirtschaftlichen Projekts unter Nutzung anteiliger Privatfinanzierungen?

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für ein Public-Private-Partnership(PPP)-Pilotprojekt ABS Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wegen der hohen verkehrlichen Effekte dieser Vorrangstrecke für den Güterverkehr haben sowohl der Bund als auch die DB AG ein hohes Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens.

Bisher konnte der Nachweis einer Vorteilhaftigkeit von Finanzierungslösungen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (PPP) gegenüber der konventionellen Durchführung (mit den privatrechtlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Vorhabenträger) nicht erbracht werden.

Daher streben der Bund und die DB AG weiterhin eine konventionelle Realisierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen mit Bundesmitteln an.

16. Wie positioniert sich die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass der durchgehende grenzüberschreitende Schienengesamtverkehr in der Relation Dresden–Wroclaw in Folge des beklagenswerten Zustands der Infrastruktur und hieraus resultierender nicht wettbewerbsfähiger Fahrzeiten eingestellt wurde, zum Ausbau und insbesondere zur Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen?

Im Abkommen vom 30. April 2003 (siehe Antwort zu Frage 1) wurden zum Ausbau der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen für eine Streckengeschwindigkeit von 120 bis 160 km/h keine Termine der Fertigstellung vereinbart. Zudem wurde die Elektrifizierung als eine langfristige Maßnahme eingestuft.

Derzeit wird die Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Dies ist eine Voraussetzung, um künftig bis zu 160 km/h fahren zu können. Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach Abschluss des Ausbaus des polnischen Abschnittes Breslau (Wroclaw)–Grenze Polen/Deutschland für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h der grenzüberschreitende Personenfernverkehr voraussichtlich Ende 2007 wieder aufgenommen wird und allein durch diesen Ausbau wesentliche Verbesserungen der Fahrzeiten in der Relation Breslau–Dresden erreicht werden können.

Zulaufstrecken

17. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen und der Realisierung der Projekte Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster) und Kreuzungsbauwerk Elsterwerda?

Für das Bestandsnetzvorhaben Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster) wurde bereits eine Einzelfinanzierungsvereinbarung mit einem Gesamtwertumfang von 23,498 Mio. Euro am 24. November 2004 zwischen dem Bund und der DB AG unterzeichnet. Die Realisierung dieses Vorhabens soll bei einem Baubeginn im Juni 2006 voraussichtlich bis Ende 2007 abgeschlossen sein.

Zum Kreuzungsbauwerk Elsterwerda–Biehla wurde seitens der DB AG noch keine Finanzierungsvereinbarung zur Unterzeichnung vorgelegt. Hier soll voraussichtlich ab dem Jahre 2007 mit der Durchführung der Maßnahme begonnen werden.

18. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen der ABS Berlin–Cottbus–Görlitz (Bundesverkehrswegeplan – Neue Projekte Schiene, lfd. Nummer 23) unter der Annahme, dass in den vergangenen Jahren stets Bundesmittel nicht in vollem Umfang von der Deutschen Bahn AG verbaut werden konnten und folglich zur Erzielung eines Planungsvorlaufs für neue Projekte verwendet werden sollten?

Wegen der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel war eine Priorisierung der Investitionen in die Schienenwege des Bundes notwendig.

Dabei konnte der Ausbau der Strecke Berlin–Cottbus–Görlitz als Neubeginn im Mittelfristzeitraum bis 2009 nicht berücksichtigt werden. Somit erfolgten bisher seitens der DB AG auch keine Planungen bezüglich dieser Maßnahme. Derzeit erfolgt durch die DB AG im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen die Ausrüstung der Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik. Zudem führen die DB AG und das Land Brandenburg Verhandlungen über die Möglichkeiten der Vorfinanzierung der Planungskosten für den Ausbau des Abschnitts Berlin–Cottbus.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass die DB AG aufgrund des „Generationenvertrags“ 13 Prozent Planungskosten pauschal auf die zu realisierenden Bauleistungen erhält. Mit diesen Mitteln (rund 400 Mio. Euro allein im Jahre 2005) kann die DB AG grundsätzlich jedes Vorhaben beplanen. Hinsichtlich eventuell nicht verausgabter Mittel bei den Investitionen in die Schienenwege ist zu bemerken, dass diese Mittel bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen überjährig wieder für die Realisierung von anderen Bauleistungen bereitgestellt werden können.

