

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs zwischen Deutschland und Polen durch die Elektrifizierung der Strecken Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz

Den Ausbaustrecken Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz kommt bei der Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Deutschland und Polen eine wichtige Rolle zu. Fast zehn Jahre nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union klaffen zwischen den Eisenbahnnetzen beider Länder immer noch Lücken zwischen den elektrifizierten Streckennetzen auf. Für die durchgreifende Verbesserung des Fernverkehrs in der Relation Berlin–Wrocław und (Frankfurt/Oder)–Dresden–Wrocław sind Investitionen in die Elektrifizierung der Strecken daher von entscheidender Bedeutung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welche politischen Entscheidungen und Beschlüsse in Polen stützt sich die Aussage, die der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, auf der Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin („Handlungsbedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen“) am 14. Mai 2013 machte, nach der die polnische Seite zur Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr in der Relation Berlin–Wrocław den Ausbau der Strecke über Legnica und Forst favorisiere?
2. Sind der Bundesregierung Vorplanungen auf polnischer Seite zum Ausbau der Strecke (Wrocław)–Legnica–Forst bekannt, und welchen Zeitplan will das polnische Eisenbahninfrastrukturunternehmen PKP PLK dabei verfolgen?
3. Welche Informationen hat die Bundesregierung zu Fördermöglichkeiten bzw. zur Zusage von Fördermitteln seitens der Europäischen Union für den besagten Ausbau (Cottbus)–Forst–Legnica?
4. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Vertrag mit der Republik Polen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Strecke Cottbus–Forst–Legnica?
5. Was hat die Bundesregierung bewogen, für den Fernverkehr in der Relation Berlin–Wrocław den Ausbau der Strecke über Forst zu präferieren?
6. Was waren die ausschlaggebenden Gründe, die eher langfristig umsetzbare Variante über Forst, der mittelfristig umsetzbaren Variante über Horka (ab 2016 Nutzung weitgehend ausgebauter Abschnitte) vorzuziehen?

7. Was sind die Gründe, dass aus dem laufenden Bedarfsplanvorhaben der Ausbaustrecken (ABS) Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen 2013 44,1 Mio. Euro und 2014 20,9 Mio. Euro abgezogen und zugunsten der Bestandsnetzinvestitionen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) umgeschichtet werden?
8. Wann werden die in Frage 7 angesprochenen Mittel wieder für die ABS Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen zur Verfügung stehen, und welche Auswirkungen hat die Umschichtung der Mittel auf die Fertigstellung?
9. Was sind die Gründe, dass aus dem laufenden Bedarfsplanvorhaben ABS Berlin–Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe 2013 12 Mio. Euro und 2014 16,6 Mio. Euro abgezogen und zugunsten der Bestandsnetzinvestitionen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) umgeschichtet werden?
10. Wann werden die in Frage 9 angesprochenen Mittel wieder für die ABS Berlin–Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe zur Verfügung stehen, und welche Auswirkungen hat die Umschichtung der Mittel auf die Fertigstellung?
11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die polnische Seite zu einer Führung des Schienenpersonenfernverkehrs Berlin–Wrocław über Cottbus–Horka–Węgliniec positioniert, und wie schätzt die Bundesregierung mittelfristig (nach Vollendung der „Niederschlesischen Magistrale“) eine solche Variante ein?
12. In welcher Höhe könnten EFRE-Mittel (EFRE = Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) für die Ausbaustrecken Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz (jeweils Elektrifizierung) eingesetzt werden, und beabsichtigt die Bundesregierung eine entsprechende Kofinanzierung mit EFRE-Mitteln?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Realisierungschancen der Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz, und wie ist in diesem Zusammenhang die Aussage vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann am 14. Mai 2013 auf der in Frage 1 genannten Veranstaltung zu verstehen, demnach der Ausbau Dresden–Görlitz nicht die höchste Priorität genieße?
14. Welchen Zeitplan verfolgen nach Kenntnis der Bundesregierung PKP PLK und die Deutsche Bahn AG bei der geplanten Elektrifizierung der Strecke Węgliniec–Zgorzelec–Görlitz, und wie ist der Stand der Planungen?
15. Welche Mittel stellt der Bund für die notwendige Elektrifizierung des 800 Meter langen Abschnitts von der Bundesgrenze auf der Neißebrücke bis in den Bahnhof Görlitz zur Verfügung, und bis wann soll das Vorhaben umgesetzt sein?

Berlin, den 28. Mai 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion