

■ Aktuell

## Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 6 (Artikel-Nr: 10000911)

### Kleine Anfrage

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23. März 2012 (Auszüge aus der Drucksache 17/9290)

### Welchen Planungsstand hat das Ausbauvorhaben »niederschlesische Magistrale« Knappenrode--Horka--Bundesgrenze erreicht, und wann ist mit dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren zu rechnen?

Die erforderliche Entwurfsplanung für die Gesamtstrecke liegt bereits vor. Drei der insgesamt sechs notwendigen Planfeststellungsverfahren konnten bisher abgeschlossen werden. Die noch fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse - wie zum Abschnitt 2a Knappenrode--Niesky - werden im Laufe des Jahres 2012 erwartet.

### Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung bei der Ausbaustrecke Berlin--Cottbus-- Görlitz?

Der Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-- Cottbus für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h konnte Ende 2011 im Wesentlichen fertiggestellt werden. Die Bundesregierung wird so bald wie möglich eine Aussage über die geplante Umsetzung der Elektrifizierung des Abschnittes Cottbus--Görlitz treffen.

### Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den notwendigen Streckenelektrifizierungen Dresden--Görlitz--Bundesgrenze(-- Wegliniec) und Cottbus-- Görlitz?

Gemäß deutsch-polnischer Vereinbarung vom 30. April 2003 ist die Elektrifizierung der Strecke Dresden--Görlitz--Grenze D/ PL als langfristige Maßnahme vorgesehen. (...)

### Liegen zu den beiden Elektrifizierungsvorhaben bereits Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Für die Ausbaustrecke Berlin--Cottbus-- Görlitz konnte im Rahmen der 2010 abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung die Gesamtwirtschaftlichkeit knapp nachgewiesen werden. Die Bewertung des Ausbaus einschließlich Elektrifizierung der Strecke Dresden--Görlitz--Bundesgrenze(-- Wegliniec) aus dem Jahr 2000 hatte ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3 ergeben. Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird geprüft, eine erneute Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen.

Jahr	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Straßengüterverkehr
2004	2 112 367	13 556 266	31 234 651
2005	2 229 484	11 583 895	33 151 698
2006	1 930 839	13 412 322	43 166 590
2007	1 869 685	13 742 970	48 921 117
2008	1 983 582	13 448 247	52 137 395
2009	1 195 653	8 257 115	52 333 097
2010	1 067 277	9 004 746	liegt noch nicht vor

  

Verkehrsmittel	Modal-Split Anteil 2004	Modal-Split Anteil 2025
Bahn	1,97 %	2,22 %
Bus/ÖSPV	8,07 %	4,86 %
Luftverkehr	1,41 %	2,40 %
MIV	88,54 %	90,52 %

Anteil des Verkehrsaufkommens am Personenverkehr nach Verkehrsträgern Deutschland--Polen - Verkehrsverflechtungsprognose 2025

**Welche Ausbauvariante favorisiert die Bundesregierung für die Verbindung Berlin--Wroclaw, und wann kann darüber eine Übereinkunft mit der Republik Polen erzielt werden?**

**Welche Fahrzeit strebt die Bundesregierung für die Strecke Berlin-- Wroclaw an, und welche Infrastrukturinvestitionen wären dafür notwendig?**

Bisher wurde im Rahmen der bestehenden Gemeinsamen ministeriellen Arbeitsgruppe D/PL Eisenbahninfrastruktur weder der Ausbau der Bahnverbindung Berlin--Breslau (Wroclaw) noch der Abschluss einer erforderlichen deutsch-polnischen Vereinbarung thematisiert. Im Frühjahr 2012 wird das BMVBS auch zu diesen Fragen weitere Gespräche mit dem polnischen Verkehrsministerium führen.

**Wie positioniert sich die Bundesregierung bezüglich eines möglichen Wiederaufbaus der Karniner Hubbrücke (Strecke Ducherow--Swinoujscie) zur besseren Erreichbarkeit der Insel Usedom aus den Verdichtungsräumen Berlin und Stettin?**

**Liegen der Bundesregierung Ergebnisse von Voruntersuchungen zur Wirtschaftlichkeit dieses Reaktivierungsvorhabens vor? Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorhaben?**

Im Ergebnis der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragten Studie zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit eines Wiederaufbaus der Strecke Ducherow--Swinemünde von 2008 ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,73. Der Wiederaufbau der Strecke inklusive Karniner Hubbrücke ist somit nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen unwirtschaftlich. Auch die im Jahr 2010 im Auftrag der Usedomer Bäderbahn erstellte Studie von DB International liefert keine neuen Erkenntnisse.

**Wie hat sich der Modal-Split beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen seit 1990 entwickelt (...)?**

Modal-Split-Berechnungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind erst seit dem Beitritt Polens zur EU im Jahr 2004 statistisch belastbar möglich. Daten des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs liegen für 2010 noch nicht vor. Der grenzüberschreitende Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen (einschließlich Transit) stellt sich wie folgt dar:

**Mit welcher Zunahme des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr über die deutsch-polnische Grenze rechnet die Bundesregierung bis zu den Jahren 2020 und 2025, und welche Ziele strebt die Bundesregierung für einen höheren Anteil der Schiene an?**

Antwort, siehe Tabelle rechts:

**Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung veranlasst, um den Anteil des Kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Polen zu erhöhen, und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?**

Den mit mehr als 200 000 Ladeeinheiten jährlich größten Anteil am Kombinierten Verkehr (KV) zwischen Deutschland und Polen hat der Seehafenhinterlandverkehr von und nach Hamburg sowie Bremerhaven. Die Realisierung der Umschlaganlagen in Hamburg und Bremerhaven wurde von der Bundesregierung mit mehr als 100 Millionen Euro finanziell gefördert. Im KV zwischen Deutschland und Polen spielen darüber hinaus die Relationen von und nach Duisburg sowie Frankfurt (Oder) eine bedeutende Rolle. Derzeit wird von der Bundesregierung der Ausbau der Umschlaganlage Frankfurt (Oder) unterstützt. Sie soll eine wichtige Funktion als Drehkreuz für den deutsch-polnischen KV übernehmen.

Zur weiteren Erhöhung des Anteils des KV zwischen Deutschland und Polen wäre eine Verbesserung insbesondere der Schieneninfrastruktur auf polnischer Seite erforderlich. Hinzu kommt, dass der diskriminierungsfreie Zugang zu polnischen Umschlaganlagen nicht immer gewährt wird. Einzelne deutsche Bahnunternehmen sind deshalb dazu übergegangen, eigene Umschlaganlagen in Polen zu errichten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000911>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten