

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/1193 –**

Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen – Neubau der Oderbrücke

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Eisenbahnverbindung Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze Deutschland/Polen über die Oderbrücke bei Frankfurt (Oder) für den gesamten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen bei?

Die Strecke Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen–Warschau ist von großer Bedeutung für den gesamten grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen. Zum Ausbau dieser West-Ost-Verbindung wurde bereits im Jahre 2003 ein Abkommen mit der Republik Polen geschlossen. Ende des Jahres 2006 wird der erste Abschnitt zwischen Erkner und Frankfurt/Oder fertig gestellt und mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein.

2. Wie viele Zugpaare verkehren regelmäßig (täglich, wöchentlich, jährlich) über diese Strecke?

Im Mittel verkehren im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr an den Wochentagen täglich 24 Zugpaare auf dieser Strecke.

3. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen, differenziert für den Personen- und Güterverkehr und aufgeschlüsselt auf die verschiedenen Strecken in den Jahren 1996 bis 2005, entwickelt?

Detaillierte Angaben zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen, differenziert für den Personen- und insbesondere für den Güterverkehr sowie aufgeschlüsselt auf die einzelnen Strecken in den Jahren 1996 bis 2005, liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach Angaben der Deutsche Bahn AG nutzten im Jahr 2005 im Personennah- und -fernverkehr insge-

samt 75 Zugpaare täglich die Grenzübergänge, im Güterverkehr waren es 67 Zugpaare. Im Prognosezeitraum des Bundesverkehrswegeplans 2003 wird sich der Personenverkehr (ohne Nahverkehr) von 0,9 Millionen Personenfahrten auf 1,7 Millionen Personenfahrten im Jahre 2015 entwickeln und im Güterverkehr von 12,1 Mio. t auf 34,1 Mio. t.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Zustand der Oderbrücke?

Aufgrund des derzeitigen Zustandes der zweigleisigen Oderbrücke im Abschnitt Frankfurt/Oder–Kunersdorf (Kunowice) musste aus Sicherheitsgründen das nördliche Gleis seit dem 9. Dezember 2005 dauerhaft für den Eisenbahnverkehr gesperrt werden. Die mehr als 100 Jahre alte Brücke weist erhebliche Schäden auf, die nur durch einen Neubau der Brücke in alter Lage zu beseitigen sind. Das südliche Gleis ist mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar.

5. In welchem Zeitrahmen ist die Realisierung dieses Bauvorhabens vorgesehen?

Die Planungen der Deutsche Bahn AG für den Neubau der Oderbrücke gehen von einer reinen Bauzeit von ca. 15 Monaten aus. Ein Baubeginn ist jedoch erst nach Abschluss der planerischen Verfahren und der Unterzeichnung des hierfür erforderlichen Abkommens mit der Republik Polen möglich. Nach der von den beiden für Verkehr zuständigen Ministern am 4. Mai 2006 unterzeichneten Gemeinsamen Absichtserklärung über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken über die Oder und Lausitzer Neiße wird angestrebt, möglichst bis Ende 2008 den Neubau der Oderbrücke bei Frankfurt/Oder fertig zu stellen.

6. Trifft es zu, dass die Bundesregierung eine vollständige Sperrung dieser Eisenbahnverbindung über die Oder für die Bauphase vorsieht?

Wann und für welchen Zeitraum ist diese Sperrung vorgesehen?

Die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Deutschland und Polen haben sich auf Vorstandsebene einvernehmlich über die Vorzugsvariante für die Erneuerung der Oderbrücke verständigt. Diese sieht in der Schlussphase der Bauzeit eine 2- bis 3-monatige Vollsperrung des Streckenabschnittes Frankfurt/Oder–Kunersdorf (Kunowice) vor. In dieser Zeit erfolgt der Rückbau der alten Brücke und der Einschub der neuen Brücke in die alte Lage. Der genaue Zeitpunkt dieser Vollsperrung wird u. a. auch vom Wasserstand der Oder bestimmt.

7. Von welchen Beeinträchtigungen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen geht die Bundesregierung für den Zeitraum der Sperrung der Oderbrücke und darüber hinaus aus?

In der Hauptsache wird es während der Vollsperrung zur Verlängerung der Fahrzeiten der einzelnen Züge aufgrund der Umleitung auf andere Eisenbahnstrecken kommen.

Die erforderlichen Umleitungen werden von den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der beiden Länder mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen intensiv abgestimmt werden, um die Beeinträchtigungen möglichst gering halten zu können.

8. Über welche Strecken ist eine Umleitung der Verkehre während der Sperrung der Oderbrücke vorgesehen?

Die Umleitung der Eisenbahnverkehre während der Vollsperrung wird über die Grenzübergänge

- Küstrin-Kietz–Küstrin (Kostrzyn),
- Guben–Guben (Gubin) und
- Horka–Kohlfurt (Wegliniec)

erfolgen.

9. Welche zeitlichen Verzögerungen ergeben sich dadurch im Personen- und Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen?

Die konkreten zeitlichen Verzögerungen während der erforderlichen Umleitung infolge der Vollsperrung können derzeit noch nicht genannt werden. Erst nach Abschluss der Abstimmungen mit den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beider Länder, die zeitnah im Vorfeld der Vollsperrung erfolgen, wird dies möglich sein.

10. In welcher Höhe werden die zu erwartenden wirtschaftlichen Effekte durch Verzögerungen und Umleitungen im Personen- und Güterverkehr beziffert?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Wegen der relativ kurzen Sperrzeit von max. 3 Monaten werden auf lange Sicht keine negativen wirtschaftlichen Effekte erwartet, zumal dann wieder eine den modernen Anforderungen gerecht werdende zweigleisige Brücke dem grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zur Verfügung stehen wird.

11. Sind alternative Baukonzepte geprüft worden, die ohne eine vollständige oder nur kurzfristige Sperrung der Oderbrücke realisiert werden können?
Wenn ja, von welchen Kosten ist dafür auszugehen?

Es wurden seitens der Deutsche Bahn AG im Vorfeld der Planungen alternative Baukonzepte des Neubaus der Oderbrücke geprüft. Bei Inkaufnahme einer einmaligen Vollsperrung von max. 3 Monaten kann die Bauzeit um rund 1,5 Jahre verkürzt werden. Mehrere Vollsperrungen der Brücke für einige Tage sind auch jeweils bei alternativen Bauvarianten mit erheblich längerer Gesamtbauzeit erforderlich. Die beiden Bahnen haben sich darüber verständigt, dass die Variante mit der wesentlich kürzeren Bauzeit der weiteren Planung des Neubaus der Oderbrücke zugrunde zu legen ist. Dabei werden wegen der geringen Bauzeit die Risiken durch Eisgang und Hochwasser der Oder minimiert. Genaue Kostenschätzungen zu den alternativen Baukonzepten liegen nicht vor.

