



Wolfgang Koch  
Mitarbeiter  
im Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

**Ausbau  
der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken  
zwischen der Republik Polen und  
der Bundesrepublik Deutschland**

21. November 2007  
in Küstrin (Kostrzyn), anlässlich der  
32. Internationalen Ostbrandenburger  
Verkehrsgespräche



## Gliederung

0. Vorbemerkungen
  - Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen
2. Abkommen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur



3. Stand der Planung und Realisierung der Projekte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit der Republik Polen
  - 3.1 Stand der Realisierung der Strecke Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL (-Warszawa)
  - 3.2 Stand der Planung und Realisierung der Strecke Dresden - Görlitz - Grenze D/PL (-Wrocław)
  - 3.3 Stand der Planung der Strecke Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL (Węglińiec)



4. Perspektiven der Entwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastruktur
  - 4.1 ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (-Szczecin)
  - 4.2 ABS Berlin – Küstrin–Kietz – Grenze D/PL (-Kostrzyn )
  - 4.3 Übrige Strecken

## 0. Vorbemerkungen

- Im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung und der damit verbundenen zunehmenden Globalisierung erwartet das BMVBS in den nächsten Jahren einen enormen Zuwachs an Güterverkehrsleistungen insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr und letztlich im Transitverkehr.
- Diese Zuwächse an Güterverkehrsleistungen kann alleine nicht durch den Verkehrsträger Straße bewältigt werden. Daher ist nicht nur aus Umweltgründen ein Ausbau und deren Modernisierung des Verkehrsträgers Schiene für die zukünftigen Verkehre notwendig.
- Eine große Bedeutung kommt daher dem Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zur Bewältigung der Ost-West-Verkehre mit der Republik Polen zu.



## **1. Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen**

- Im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit der Republik Polen sind derzeit acht Strecken in Betrieb.
- Bei der Strecke Görlitz – Zittau handelt es sich um einen so genannten Korridorverkehr zwischen Hagenwerder und Hirschfelde (ca. 15 km), wo die Strecke vorwiegend auf polnischem Territorium verläuft.
- In Vorbereitung befindet sich auf der Insel Usedom der Wiederaufbau bzw. die Verlängerung der Strecke Ahlbeck Grenze – Swinemünde (Swinoujście) um 1,6 km. Am 28. August 2007 wurde hierzu die Baugenehmigung erteilt. Mit der Inbetriebnahme ist vsl. Ende März 2008 zu rechnen.



## **Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken zwischen Bundesrepublik Deutschland und Republik Polen**

- 1. Pasewalk – Grambow – Grenze D/PL – Stettin (Szczecin)
- 2. (Berlin) – Angermünde – Tantow – Grenze D/PL - Stettin (Szczecin)
- 3. Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL – Küstrin (Kostrzyn)
- 4. Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL – Warschau (Warszawa)
- 5. Cottbus – Guben – Grenze D/PL – Rothenburg (Czerwiensk)
- 6. Cottbus – Forst – Grenze D/PL – Teuplitz (Tuplice)
- 7. Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL – Kohlfurt (Węgliniec)
- 8. Dresden – Görlitz – Grenze D/PL – Breslau (Wrocław)
- 9. Görlitz – Hagenwerder – Krzewina – Hirschfelde – Zittau  
(Korridorverkehr)
- 10. Ahlbeck Grenze D/PL – Swinemünde (Świnoujście) in Vorbereitung



- Bis auf wenige Ausnahmen sind alle Eisenbahngrenz-  
übergänge für den Personen- und Güterverkehr zugelassen.  
Als Ausnahmen sind die Übergänge Horka – Kohlfurt (nur  
Güterverkehr) und der zukünftige Übergang auf der Insel  
Usedom (nur Personenverkehr) zu nennen.
- Der Personenfernverkehr wird vorrangig über Frankfurt (Oder)  
geführt. Vereinzelt Züge verkehren über Forst (EC-Linie  
Hamburg - Krakau) und Görlitz.



## **2. Abkommen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**

- Zum Ausbau von grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken sind Abkommen mit dem jeweiligen Nachbarland zu schließen.
- Um eine Vereinbarung bzw. ein Abkommen schließen zu können, wurde im Mai 1993 eine Gemeinsame ministerielle Arbeitsgruppe D/PL Eisenbahninfrastruktur gebildet.
- Es wurde durch ein Gutachten unter Beachtung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens die Wirtschaftlichkeit auf den deutschen Abschnitten der ausgewählten Strecken nachgewiesen.



- Das Abkommen wurde am 30. April 2003 in Görlitz von beiden Ministern unterzeichnet. Danach wird die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Die Strecke Dresden - Görlitz - Grenze D/PL für 120 - 160 km/h.
- Um die Strecken möglichst zeitnah realisieren zu können, werden EU-Fördermittel (TEN und EFRE) in Anspruch genommen.

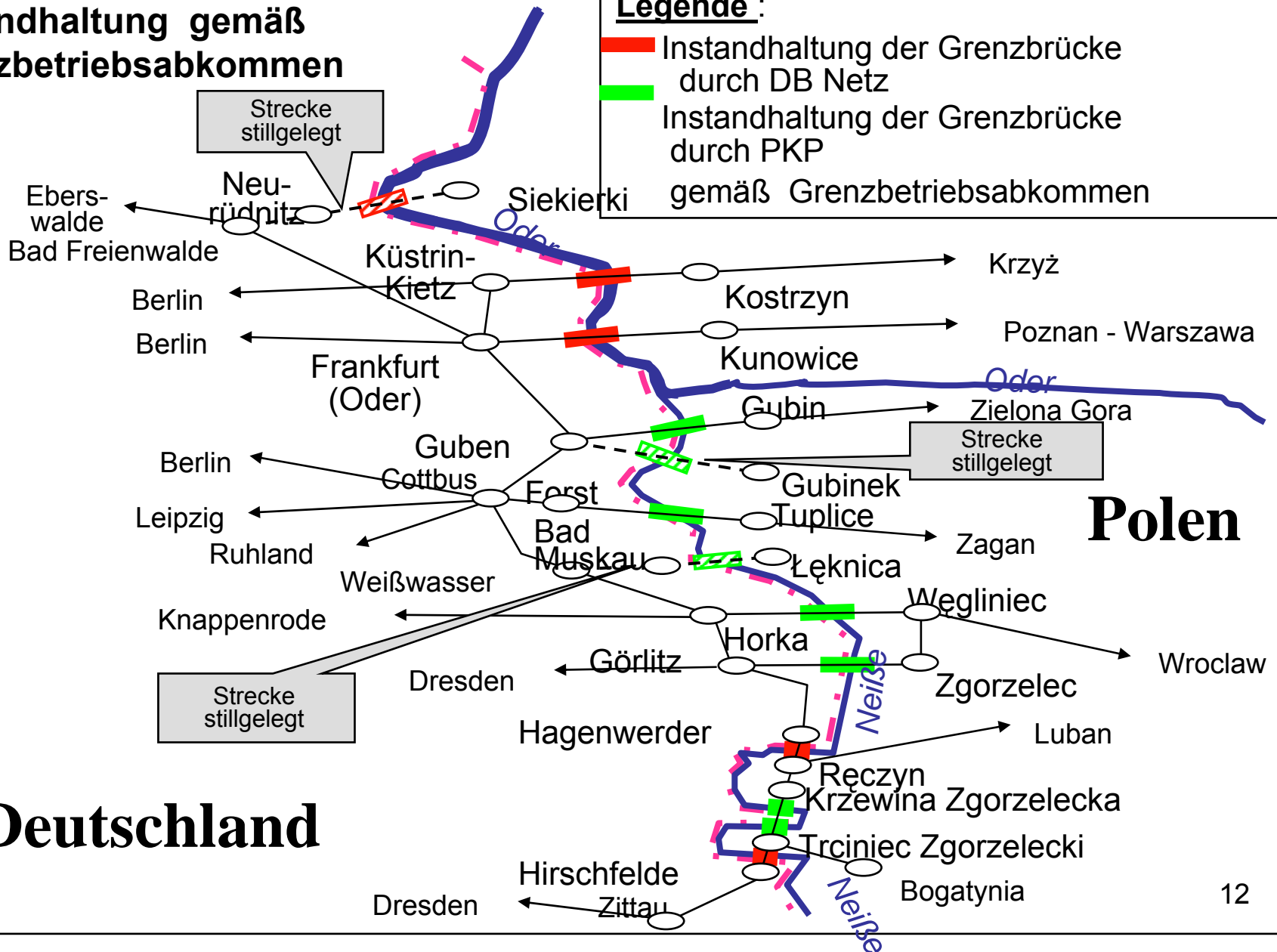


- Zum Neubau und zur Instandhaltung der Eisenbahngrenzbrücken über die Oder und Lausitzer Neiße wurde ein Staatsvertrag schlussverhandelt. Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages kann, nachdem die Zustimmung zu steuerrechtlichen Abweichungen der EU vorliegt, vsl. erst im Januar 2008 gerechnet werden.
- Anhand dieses Staatsvertrag wird zukünftig der Bau und die Instandhaltung der Grenzbrücken jeweils einem Land zugeordnet.

# Instandhaltung gemäß Grenzbetriebsabkommen

## Legende :

- █ Instandhaltung der Grenzbrücke durch DB Netz
- █ Instandhaltung der Grenzbrücke durch PKP gemäß Grenzbetriebsabkommen





### **3. Stand der Planung und Realisierung der Projekte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr**

#### 3.1 Stand der Realisierung des Ausbaus der Strecke Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL - (Warschau)

- Gemäß dem Abkommen vom 30. April 2003 ist die Strecke Berlin - Warschau (Warszawa) für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen.



- Die Bauarbeiten zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) wurden im November 1997 begonnen. Der Abschnitt Erkner - Frankfurt (Oder) ist auf einer Länge von 56 km seit dem 10. Dezember 2006 mit 160 km/h befahrbar. (Der Teilabschnitt Hangelsberg - Fürstenwalde (10 km) wurde im Juni 2007 fertig gestellt).
- Derzeit finden punktuelle Brückenbaumaßnahmen im Abschnitt Berlin - Erkner statt. Im Bahnhof Oderbrücke wurde der Oberbau einschließlich Weichen erneuert. Ebenso im Personenbahnhof Frankfurt (Oder). Ferner wurde mit der Errichtung des elektronischen Stellwerkes ESTW Oderbrücke begonnen.



- Mit der Fertigstellung der gesamten ca. 85 km langen Strecke ist in den Jahren 2010/2012 zu rechnen.
- Der derzeit erforderliche Neubau der Oderbrücke könnte, wenn Baugenehmigung auf polnischer Seite vorliegt, bereits im Januar 2008 beginnen und im Dezember 2008 die Inbetriebnahme der Oderbrücke erfolgen.  
Für bauvorbereitende Maßnahmen liegt die Zustimmung der polnischen Seite bereits vor.



- Hierzu erfolgte im Juni 2007 die europaweite Ausschreibung. Mit der Vergabe des Baus der Brücke ist aufgrund von Einsprüchen vsl. erst Ende Dezember 2007 zu rechnen.
- Bei planmäßigem Bauablauf würde die alte Brücke für 6 Wochen im Oktober/November 2008 total gesperrt. Während dieser Zeit wird die neue Brücke eingeschoben und die Reste der alten Brücke abgebaut.



## **3.2 Stand der Planung und Realisierung der Strecke Dresden - Görlitz - Grenze D/PL - (Wrocław)**

- Die Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL wird für eine Streckengeschwindigkeit von 140 – 160 km/h ausgebaut, wobei vorgesehen ist, zusätzlich die Strecke im Binnenverkehr bis Görlitz für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen anzupassen und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten.



- Die für die Modernisierung der Technik erforderlichen elektronischen Stellwerke (ESTW) sind bereits in Betrieb genommen worden. Damit ist die gesamte Strecke von Dresden-Neustadt bis Görlitz mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet.
- Zum Zeitpunkt der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf abschnittsweise bis zu 160 km/h können derzeit keine Aussagen getroffen werden.
- Langfristig ist die Elektrifizierung dieser Strecke vereinbart worden.



### **3.3 Stand der Planung der Strecke Hoyerswerda - Horka - Grenze D/PL - (Węglińiec)**

- Zur Trennung der Personen- und Güterverkehre zwischen Dresden und Görlitz ist es erforderlich, die Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL für den Güterverkehr zweigleisig mit einer Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auszubauen und zu elektrifizieren.
- Seitens des Freistaates Sachsen besteht die Forderung nach einem Ausbau der Strecke für 160 km/h.



- Diese Strecke soll dann zukünftig den Hauptanteil (mindestens 60 %) des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs mit der Republik Polen einschließlich des Transitverkehrs bewältigen. Die Planungen hierzu sind von der DB AG beauftragt worden. Hier ist im Jahre 2009/10 mit einem Baubeginn und im Jahre 2012/13 mit der Fertigstellung zu rechnen.
- Die erforderlichen Planfeststellungsverfahren werden wegen der vorhandenen FFH-Gebiete mehr Zeit in Anspruch nehmen als üblich, was erst einen relativ späten Baubeginn ermöglicht.



- Der zweigleisige Ausbau der Strecke soll u.a. bei Totalsperrung des Abschnittes Knappenrode – Niesky erfolgen
- Der erforderliche Neubau der Brücke über die Lausitzer Neiße wird entsprechend des Staatsvertrages in der Verantwortung der polnischen Seite realisiert. Hierzu sind noch Abstimmungen zwischen den beiden zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erforderlich.



## **4. Perspektiven der Entwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastruktur**

### **4.1. ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (-Szczecin)**

- Die Strecke Berlin – Angermünde – Grenze D/PL wurde als Internationales Projekt in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen.
- Als möglicher Ausbau kommt die Anhebung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 120 auf 160 km/h und deren Elektrifizierung in Betracht sowie der durchgehende zweigleisige Ausbau.



- Beide Seiten setzen alles daran, damit so schnell wie möglich die Unterzeichnung eines weiteren Abkommens zum Ausbau der Strecke Berlin – Stettin erfolgen soll. Ein entsprechendes Gutachten wurde 2004 in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse des Gutachtens liegen seit Ende 2005 vor.
- Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen konnte mit dem Gutachten nachgewiesen werden.



- Nach Unterzeichnung des Staatsvertrages zu den Eisenbahngrenzbrücken wird mit der Ausarbeitung des Abkommens zum Ausbau der Strecke Berlin – Stettin (Szczecin) begonnen.
- Nachdem in diesem Jahr der Oberbau im Abschnitt Passow – Tantow durch die DB AG erneuert wurde, erfolgt die Errichtung des ESTW(A)-Stellwerkes in Tantow einschließlich der Anpassung des Abschnittes.



## 4.2. ABS Berlin – Küstrin–Kietz – Grenze D/PL (-Kostrzyn )

- Die so genannte preußische Ostbahn Berlin – Küstrin-Kietz - Grenze D/PL – Landsberg (Gorzów) wird derzeit von der DB AG im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen saniert und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. so wird u.a. in Kürze die Moorstelle (derzeit nur mit 50 km/h befahrbar) Werbig - Golzow beseitigt bzw. saniert.
- Zur Unterstützung des weiteren Ausbaus der sog. preußischen Ostbahn wurde – dies begrüße ich sehr - die IGOB-Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin - Gorzow EWIV gegründet.
- Nach Abschluss aller Sanierungsarbeiten und der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik soll die Streckengeschwindigkeit 120 km/h betragen.



## 4.3 Übrige Strecken

- Bei allen anderen in Betrieb befindlichen Strecken geht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen davon aus, dass bei einer durchgeführten Mängelbeseitigung (Sanierung) der Infrastruktur kein weiterer Bedarf zum Ausbau im Prognosezeitraum bis 2015 besteht.