

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Frank Jahnke (SPD)

vom 12. Dezember 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Januar 2013) und **Antwort**

Zusammenarbeit Berlins mit seinen polnischen Nachbarregionen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Gremien gibt es, in denen der Berliner Senat mit den benachbarten polnischen Regionen (bzw. Wojewodschaften) in wichtigen Politikfeldern (z.B. Verkehr, Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft) zusammenarbeitet und wie erfolgt die Koordinierung der politischen Leitungen und der Verwaltungen?

Antwort zu 1: Das Land Berlin ist in dem Ausschuss für grenznahe und dem Ausschuss für interregionale Zusammenarbeit der Deutsch-Polnischen Regierungskommission vertreten, die nach der Unterzeichnung des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit vom 17. Juni 1991 durch Notenwechsel eingesetzt wurde. Die Regierungskommission behandelt die Ebene staatsvertraglicher Regelungen und langfristige Grundsatzfragen der grenzüberschreitenden bzw. grenznahen Zusammenarbeit.

Eine wichtige Ergänzung der Regierungskommission ist die 2006 ins Leben gerufene Oder-Partnerschaft, deren Aktivitäten auf die operative Arbeit zielen. Sie spielt eine zentrale Rolle bei der Zusammenarbeit des Berliner Senats mit den westpolnischen Wojewodschaften. Bei der Oder-Partnerschaft handelt es sich um ein informelles Netzwerk für den Gesprächs- und Informationsaustausch sowie die Kooperation in bestimmten Politikbereichen. Dazu gehört unter anderem auch der Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen den Regionen der Oder-Partnerschaft.

In dem Netzwerk arbeiten die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen und die westpolnischen Wojewodschaften Großpolen, Westpommern, Niederschlesien und Lubuskie zusammen. Das Netzwerk folgt dem Leitbild einer praxisorientierten Zusammenarbeit, das eine starke Institutionalisierung zugunsten konkreter Projekte und Ergebnisse zurückstellt. Die gleichberechtigte Einbindung von Politik, Verwal-

tung, Wirtschaft und Wissenschaft in die tägliche Netzwerkarbeit ist dabei ein zentraler Gedanke. So kann zum Beispiel den zahlreichen Anfragen der Großstädte Posen, Stettin und Breslau und der westpolnischen Wojewodschaften nach einer engen fachlichen Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu den Themen Verkehr, aber auch zur grenzüberschreitenden Raumplanung, Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik, Denkmalpflege im Rahmen der Oder-Partnerschaft Folge geleistet werden.

Die Umsetzung der konkreten Projekte erfolgt unter der fachlichen Federführung der beteiligten Verwaltungen. Die übergreifende Gesamtkoordination und die politische Vertretung in der Oder-Partnerschaft wird dagegen durch die Senats- und Staatskanzleien sowie die Marschallämter vorgenommen.

Im Rahmen von sog. politischen Spitzentreffen kommen in regelmäßigen Abständen zur Vertiefung interregionaler Kooperationen die politischen Vertreter/innen der an der Oder-Partnerschaft beteiligten Regionen auf höchster Ebene zusammen. Das jüngste Treffen fand im November 2012 auf Einladung Mecklenburg-Vorpommerns in Greifswald statt. Themen des Spitzentreffens waren Wissenschaft/Forschung, Verkehr/Infrastruktur, Tourismuskooperation, die Öffnung von Strukturfondsprogrammen der EU für gemeinsame Projekte, der Auf- und Ausbau gemeinsamer Archive sowie die Zusammenarbeit in Angelegenheiten des Flusses Oder.

Die Senatskanzlei organisiert die Berlin interne Koordination durch die regelmäßig stattfindende sog. Lenkungsgruppe Oder-Partnerschaft. Hier kommen die Akteure der Berliner Verwaltung zusammen. Auch Vertreter der anderen deutschen Partnerregionen sind hierzu eingeladen.

Um einen engen Austausch mit den Partnerverwaltungen in den westpolnischen Wojewodschaften zu fördern, organisiert die Senatskanzlei seit 2009 einen Verwaltungsmitarbeiteraustausch. Die Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung und Umwelt hat einen Verwaltungsmittelaustausch mit den Stadtverwaltungen vier europäischer Hauptstädte, darunter auch der Partnerstadt Warschau im Juni 2012 initiiert: „European City Exchange – Move Your Mind“. Durch die Förderung der Europäischen Kommission im Rahmen des Programms Lebenslanges Lernen, Unterprogramm Leonardo da Vinci, werden praktische Arbeitserfahrungen von vier Beschäftigten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in der Warschauer Verwaltung ermöglicht.

Für die Themengebieten „Tourismus“ und „Wirtschaft“ liegt die fachliche Begleitung der Zusammenarbeit mit Polen bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung. Sie stützt sich auf eine projektorientierte Zusammenarbeit, die in 2011/12 folgende mehrjährige Projekte beinhaltet:

- Interreg IV B JoseFin (mit Beteiligung der Marschallämter aller Regionen der Oder-Partnerschaft)
- Interreg IV C KnowMan (mit Beteiligung des Technologieparkes und Marschallamtes Niederschlesien)
- Phoenix (Clusterkooperation im Bereich Laser/Optik mit Unterstützung der Stadt Warschau)
- Innovation by Design (mit Unterstützung des Marschallamtes und in Zusammenarbeit mit dem Design Zentrum in Großpolen)
- Tourismuskoooperation Oder-Partnerschaft (hier arbeiten die Tourismusmarketinggesellschaften aller 8 Regionen der Oder-Partnerschaft zusammen. Unterstützt wird diese Arbeit von den politischen Spitzen in den Regionen)

Alle Projekte basieren auf einem partnerschaftlichen, partizipativen Ansatz, bei dem sowohl die gemeinsamen Aktivitäten sowie der Projektfortschritt auf regelmäßigen Partnertreffen abgestimmt bzw. gemeinsame Öffentlichkeitsaktionen verabredet werden.

Ein regelmäßiges Treffen auf Arbeitsebene der Verwaltungen in der Oder-Partnerschaft (Netzwerktreffen Wirtschaft) findet zurzeit nicht statt. Das Marschallamt Großpolen prüft gegenwärtig, ob sie zu einem solchen Austausch im ersten Halbjahr 2013 einladen.

Frage 2: Gibt es ein gemeinsames Verkehrskonzept der deutschen und polnischen grenznahen Bundesländer bzw. Wojewodschaften („Oder-Partnerschaft“)? Welches sind die wichtigsten zukünftigen Infrastrukturvorhaben insbesondere zwischen Berlin und Zachodniopomorskie (Westpommern) aus Sicht des Berliner Senats? Welche Bedeutung werden die Häfen in Szczecin (Stettin) und Świnoujście (Swinemünde) für Berlin haben?

Antwort zu 2: Die Verkehrsverwaltungen der Bundesländer und Wojewodschaften der Oder-Partnerschaft hatten im Jahr 2009 in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe einen Entwurf für ein Verkehrskonzept „Acht Regionen – ein gemeinsamer Verkehrsraum erarbeitet“ und der Spitzenebene des 2. Gipfeltreffens der Oder-Partnerschaft am 13. Januar 2010 vorgelegt. Zu einer Beschlussfassung

kam es nicht. Das Dokument wurde aber als eine gute Grundlage der weiteren Zusammenarbeit gewürdigt und an die Deutsch-Polnische Regierungskommission weitergeleitet. Auf Grundlage dieses Papiers wurde vom deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung und dem polnischen Ministerium für Infrastruktur eine Karte aller geplanten Infrastrukturvorhaben für das Gebiet der Oder-Partnerschaft herausgegeben, in dem alle Wünsche der Partner berücksichtigt worden sind. Mit dieser Karte haben beide Regierungen erstmals das Gebiet der Oder-Partnerschaft als gemeinsamen Planungsraum anerkannt und die Arbeit des Gremiums aufgewertet. Auch die für Berlin wichtigen Vorhaben, wie der Ausbau der Bahnstrecken Berlin - Stettin, Berlin - Breslau und Berlin - Posen (und die sich daran anschließende Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Warschau („Y“-Projekt“) sind darin enthalten. Der Wiederaufbau der Bahnverbindung (Berlin -) Ducherow - Usedom - Swinemünde wurde in der letzten Fortschreibung der Karte 2012 mit aufgenommen.

Die Häfen von Stettin und Swinemünde gewinnen für Berlin und die gesamte Oder-Partnerschaft an Bedeutung, das zeigen auch die Kooperationen mit dem Westhafen, der BEHALA und anderer deutscher Logistikunternehmen.

Frage 3: Trifft es zu, dass ein unterschriftsreifer und zwischen den Verkehrsministerien beider Staaten abgestimmter Entwurf eines Staatsvertrages zum Ausbau der Bahnstrecke Berlin - Stettin auf 160 km/h und zur Beseitigung der Elektrifizierungslücke seit dem Ende der Amtszeit von Bundesverkehrsminister Tiefensee vorliegt und von Bundesverkehrsminister Ramsauer nicht unterzeichnet wurde. Wenn ja, welche Gründe gab es hierfür und wie positioniert sich der Senat in dieser Frage?

Antwort zu 3: Der Staatsvertrag wurde am 20. Dezember 2012 unterzeichnet. Das BMVBS hatte den Senat zum Ende der Amtszeit von Bundesverkehrsminister Tiefensee informiert, dass ein auf Verwaltungsebene abgestimmter unterschriftsreifer Staatsvertrag vorliegt. Die Unterzeichnung wurde zuletzt durch unterschiedliche Vorstellungen zu dem zu vereinbarenden Fertigstellungstermin verzögert. Der Wunsch der polnischen Regierung nach einem früheren als dem dann vereinbarten Termin wurde von Berlin und Brandenburg unterstützt. Das nunmehr umgesetzte Ziel der konkreten Nennung eines Fertigstellungstermins des Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahnstrecke vor 2020 wurde Anfang 2012 in einem Schriftwechsel vom Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und vom Regierenden Bürgermeister an die Verkehrsminister von Deutschland und Polen unterstützt.

Der Senat von Berlin wird nun gegenüber dem Bund und der DB Netz darauf drängen, dass die Vorplanungen und die Planfeststellungsverfahren in Kürze beginnen und dass die notwendigen Investitionen in den Bundeshaushalt eingestellt werden, damit diese Strecke möglichst vor 2020 realisiert werden kann.

Frage 4: Welche Überlegungen gibt es für ein Betriebskonzept im Personenverkehr zwischen Szczecin

(Stettin) - Berlin - BER nach Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten und den Ausbau auf 160 km/h? Welche Fahrzeiten sind möglich? Werden durchgehende und schnellere Verbindungen in die Tourismusorte an der Ostsee (z.B. Kolobrzeg/Kolberg) angestrebt? Wird es gemeinsame grenzüberschreitende Ausschreibungen geben?

Antwort zu 4: Ein Betriebskonzept konnte bisher nicht erstellt werden, da sich zum Jahresende durch neue gesetzliche Bestimmungen in Polen die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr erheblich verändert haben.

Aufgrund zahlreicher noch zu klärender Fragen und absehbarer Einschränkungen des Marktzutritts im Eisenbahnpersonenverkehr in Polen hatte das Land Berlin den VBB gebeten, von einer Ausschreibung des Regionalverkehrs nach Stettin zunächst abzusehen.

Nach dem jetzigen Kenntnisstand wird die Ausschreibung einer grenzüberschreitenden Strecke über den Grenzbahnhof hinaus nicht möglich sein. Möglich ist eine Ausschreibung bis zur Staatsgrenze bei Einbindung des von polnischer Seite beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens. Ähnliche Lösungen werden auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich und Österreich praktiziert, in denen ebenfalls Ausschreibungen über den Grenzbahnhof hinaus nicht üblich sind. Der Berliner Senat hat den polnischen und deutschen Partnern für den zukünftigen Bahnverkehr Berlin - Stettin die Gründung einer Expertenarbeitsgruppe vorgeschlagen

Frage 5: Gibt es ein Konzept, wie die langen Fahrzeiten im Bahnverkehr zwischen Berlin und Wrocław (Breslau) verkürzt werden können und wie werden die Fernzüge in Zukunft geführt?

Antwort zu 5: Der Berliner Senat hat ein Konzept entwickelt, nach welchem die Fahrzeit von 5 auf 3 ½ Stunden bereits ab 2016 verkürzt werden könnte. Das Konzept sieht die Führung der Fernzüge mit Mehrsystemstrom-Lokomotiven über den Flughafenbahnhof BER, Cottbus, Senftenberg, Hoyerswerda und Horka vor. Eine weite Verkürzung auf 3 Stunden könnte erzielt werden, wenn die Strecke Cottbus - Horka - Görlitz elektrifiziert würde. Diese Maßnahme wurde bisher im Bundesverkehrswegplan dem Erweiterten Bedarf zugeordnet.

Ob die Möglichkeiten genutzt wird, ist allerdings eine eigenständige unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn, denn im Gegensatz zum Kooperationspartner PKP Intercity unterliegt die DB keinem Bestellervertrag der nationalen Ebene.

Frage 6: Welche EU-Programme hat der Berliner Senat in der jetzigen Förderperiode für den Bereich Verkehr genutzt, um die Kooperation mit den polnischen Partnern zu unterstützen und Lösungen der Probleme zu erarbeiten? Wie hoch war der Förderanteil der Europäischen Union? Wird der Berliner Senat diese Programme in der nächsten Förderperiode fortsetzen?

Antwort zu 6: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat sich in der laufenden Förderperiode an zwei EU-Projekten aus dem INTERREG IVB - Programm beteiligt, um die Kooperation mit den polnischen Partnern zu unterstützen und gemeinsam Lösungen zur Verbesserung des Bahnverkehrs zu entwickeln:

Via Regia Plus:

In diesem bereits abgeschlossenen Projekt wurden zusammen mit der Stadt Breslau, den Wojewodschaften Niederschlesien und Opoln und dem Freistaat Sachsen Lösungen zur Verkürzung der Fahrzeiten im Bahnverkehr zwischen Berlin/Dresden - Breslau und Krakau entwickelt und entsprechende Expertisen finanziert. Weitere Schwerpunkte bezogen sich auf die Schienenanbindung von Berlin an das polnische Riesengebirge.

Laufzeit: 2008-2010

Budget: 165.000 €

Rail Baltica Plus:

Das noch laufende Programm unterstützt die Vernetzung der Logistikzentren zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Richtung Polen und Baltikum. Außerdem werden Lösungen zur Verbesserung des Regionalverkehrs in Richtung Posen und Gorzów erarbeitet einschließlich der Anbindung an den zukünftigen Flughafenbahnhof BER.

Laufzeit: 2010-2012

Budget: 240.00 €

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung hat in der laufenden Förderperiode regionale EFRE-Mittel aus dem Förderprogramm „Netzwerkbildung MOE“ für Projekte im Bereich Verkehr wie folgt eingesetzt:

E-com:

Ziel des e-Kom Projekts ist es, das Auskunftssystem des VBB mit dem System der polnischen Eisenbahnen (SITKol) zu verknüpfen. Dies bedarf nicht nur technischer und juristischer Klärung, sondern auch umfangreicher organisatorischer Abstimmung auf beiden Seiten der Grenze. Systemtests und Nutzeranalyse sowie die Vermarktung und Einbindung der neuen Informationsplattform in andere verkehrliche und touristische Dienste für stationäres Internet und mobile Endgeräte sind weitere wesentliche Aktivitäten im Projekt. Zur Schaffung technisch und organisatorisch nachhaltiger Strukturen, die ein dauerhaftes Dienstangebot ermöglichen, wird der neue betreiberunabhängige und verkehrsmittelübergreifende Informationsdienst allen interessierten Verkehrsunternehmen und Informationsanbietern zur Verfügung stehen.

Laufzeit: 2009-2013

Budget: 180.000 EUR EFRE aus Förderprogramm [MOE-Netzwerkprogramm](#)

Oder-Kom (Runder Tisch Verkehr):

Der "Runde Tisch Verkehr", als eines der Leitprojekte der Oder-Partnerschaft, verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Bessere Koordination und Kommunikation der deutschen und polnischen Fahrpläne, Realisierung von Fahrzeitverkürzungen durch Fahrplanoptimierungen
- Erarbeitung von einfachen und verständlichen neuen Tarifangeboten im deutsch-polnischen Regionalverkehr
- Verdichtung des Zugangebots zwischen Berlin und den benachbarten polnischen Großstädten
- Kooperation der Flughäfen und deren Anbindung an das Schienennetz

Laufzeit: 2009-2013

Budget: 180.000 EUR EFRE aus Förderprogramm

[MOE-Netzwerkprogramm](#)

Lead Partner: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Berlin-Brandenburg)

Der Runde Tisch Verkehr wird inhaltlich von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gesteuert und mitfinanziert.

e-coach:

Ziel des eCoach Projekts ist die Entwicklung und Implementierung eines webgestützten Systems, das dem Reisenden einen Überblick im komplexen Fernreisebusverkehr verschafft. Ein System, das Fahrtstrecken steuert, Fahrpläne integriert und komplexe Reisen mit maximal drei Transfers plant. Außerdem soll das System Upload-Funktionen bieten für Listen von Fahrtstecken und Stopps sowie von Transportunternehmen, Preisen, zusätzlichen Dienstleistungen, Kapazitäten, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, aber auch die Wartung der Listen. Um ständige Aktualität zu gewährleisten integriert eCoach die Informationssysteme der Projektteilnehmer aus Deutschland und dem MOE-Raum. Partner sind neben Deutschland Lettland, Slowenien, Polen, Litauen, Estland und Serbien.

Der Fokus liegt dabei besonders auf der Stärkung der Rolle Berlins als führender Standort (Ost-West-Drehscheibe) sowie als Kompetenzzentrum für innovative Technologien und Systeme der Verkehrstechnik. Dies soll durch engere Zusammenarbeit zwischen deutschen Unternehmen und Unternehmen aus den MOE-Ländern sowie durch Kooperation mit potentiellen Partnern und ähnlichen Projekten (z.B. dem Projekt e-Kom des VBB) ermöglicht werden.

Laufzeit: 2009-2013

Budget: 147.000 EUR EFRE aus Förderprogramm

[MOE-Netzwerkprogramm](#)

Lead Partner: VPR Verband Paneuropäischer Reisebusunternehmen e.V.

Die laufende Förderung ist grundsätzlich bis Ende 2015 möglich, für die neue Förderperiode 2014-2020 sind erste Vorschläge entwickelt worden, wie diese Form der Netzwerkförderung fortgesetzt werden kann.

Der Berliner Senat wird die Möglichkeiten der nächsten Förderperiode im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und verkehrspolitischen Prioritäten nutzen.

Frage 7: Welche qualitativen Veränderungen gab es zum Fahrplanwechsel am 9.12.2012 von Berlin nach Polen?

Antwort zu 7: Folgende Verbesserungen konnten zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 realisiert werden:

1. Durch verbesserte Fahrplanabstimmung gibt es von Berlin nach Kostrzyn (Küstrin) sechs Verbindungen mit Direktanschluss zur benachbarten Großstadt Gorzów (Landsberg/Warthe). Die Fahrzeiten Berlin - Gorzów konnten so gegenüber den bisherigen Verbindungen um 10 bis 45 Minuten verkürzt werden. Das längere Warten im Bahnhof Kostrzyn auf den Anschlusszug entfällt.

2. Die Fahrzeiten zwischen Berlin und Breslau haben sich verkürzt. Die schnellste Verbindung wird vom Eurocity Wawel zwischen Breslau und Berlin Ostbahnhof mit 4:39 Stunden angeboten. In der Gegenrichtung beträgt die Fahrzeit 5 Stunden. Zusätzlich gibt es 3x täglich weitere Verbindungen nach Breslau über Görlitz (mit Umsteigen auf den „Dresden-Breslau-Express“). Auch hier konnte durch eine Fahrplanoptimierung in Görlitz die Fahrzeit auf 5 Stunden abgesenkt werden. Die Fahrzeitverkürzungen sind auch das Ergebnis des Ausbaus des Abschnittes Berlin - Cottbus und des polnischen Abschnittes Węglińiec (Kohlfurt) - Breslau auf 160 km/h. Eine neue Spätverbindung von Breslau nach Berlin (Breslau Hbf ab 18:15 Uhr) mit Umsteigen in Posen konnte durch Fahrplanabstimmung eines Schnellzuges von Breslau nach Posen mit dem Nachtzug „Jan Kiepura“ realisiert werden. Dieser Nachtzug führt bis Berlin Sitzplatzwagen.

3. Zwischen Frankfurt/Oder und Zielona Góra (Grünberg) wird im neuen Fahrplan ein zweites Zugpaar (morgens hin, nachmittags zurück) mit Direktanschluss von und nach Berlin angeboten, so dass es auch für die Berliner möglich ist, die einzige polnische Stadt mit Weinanbau und einer im Zweiten Weltkrieg weitgehend unversehrten Altstadt in einem Tagesausflug kennenzulernen. Für Geschäfts- und Dienstermine wird eine Verbindung mit dem ersten Berlin-Warszawa-Express über Zbaszynek (Bentschen) angeboten, mit der Zielona Góra bereits um 09:58 Uhr erreicht werden kann.

4. Der zur Fußball-EM 2012 ab Sommer 2012 verschungsweise eingeführte EuroCity Berlin - Posen - Danzig - Sopot - Gdynia wird 2013 ganzjährig angeboten. Die Zugverbindung (Berlin Ostbahnhof ab 15:50 Uhr) bietet eine schnelle Tagesrandverbindung in nur 6 ¼ Stunden nach Danzig und eignet sich auch für Wochenend-Trips nach Danzig und zum Ostseebad Sopot. Die Zahl der angebotenen Fernzüge zwischen Posen und Berlin hat sich somit von 4 (bis 2011) auf 6 Paare erhöht. Verschlechterung gab es zum Fahrplanwechsel nicht.

Berlin, den 27. Februar 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Mrz. 2013)