

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Halo Saibold, Helmut Wilhelm (Amberg), weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/9103 —**

**Haltung der Bundesregierung zum Rückbau der Schieneninfrastruktur
der „Waldbahn“ im Bayerischen Wald**

Der Bayerische Wald als einer der wichtigsten deutschen Erholungs-
räume ist heute in seinem mittleren Bereich durch die Schiene relativ gut
erschlossen: Von der Hauptstrecke Regensburg – Passau mit IC-Verkehr
zweigt bei Plattling die Strecke nach Bayerisch Eisenstein ab. Sie stellte
einst eine wichtige Schienenverbindung nach Pilsen und damit in die
heutige Tschechische Republik dar und ist deshalb bis heute eine
Hauptbahn. Abzweigend von dieser Strecke erschließen zwei Neben-
bahnen Bodenmais – den übernachtungsstärksten Fremdenverkehrsort
im Bayerischen Wald – und Grafenau, von wo aus seit 1996 der Natio-
nalpark Bayerischer Wald als weiteres Tourismuszentrum mit einem
modernen Busangebot erschlossen wird. Seitens der Bayerischen Eisen-
bahngesellschaft als dem zuständigen Aufgabenträger für den Schie-
nenpersonennahverkehr wird kurz- bis mittelfristig ein Stundentakt auf
allen genannten Strecken (außer nach Pilsen) angestrebt.

Gleichwohl scheinen der Bund und der Geschäftsbereich Netz der DB
AG relativ wenig Interesse am Erhalt dieser Schieneninfrastruktur zu
haben. Derzeitige Verhandlungen der DB AG mit dem Bayerischen
Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr scheinen darauf hinaus-
zulaufen, den Betrieb der Infrastruktur zu vereinfachen. Unter anderem
sollen dafür mechanisch funktionierende und wenig leistungsfähige
Rückfallweichen eingebaut werden, weil so der Personaleinsatz um ca.
25 Personen reduziert werden kann. Der dadurch realisierbaren Kosten-
einsparung stehen jedoch gravierende Nachteile gegenüber:

- Die Kapazität der „Waldbahn“ wird von der Infrastruktur her auf
Dauer weitgehend auf einen Stundentakt reduziert. Zusätzliche
Züge sind nur noch in sehr beschränkter Zahl einsetzbar, so daß es
sich nach Auffassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN um
die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ nach § 11
Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) handelt, die eines An-
trags bei der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt)
bedarf. Möglichkeiten für künftige Angebotsverbesserungen exi-
stieren nach dem Rückbau kaum noch bzw. erfordern einen erneuten
Infrastrukturausbau mit Investitionskosten, die bei einer Infrastruk-
turerhaltung als Hauptbahn zu vermeiden wären. Vor allem aus

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom
4. Dezember 1997 übermittelt.*

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

raumordnungs-, tourismus- und umweltpolitischer Sicht ist der Rückbau der Infrastruktur außerordentlich fragwürdig, weil so in einem großen Raum der Vorrang der Straße vor der Schiene festgeschrieben und das Ziel der Bundesregierung konterkariert wird, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Möglichkeit, touristische Sonderzüge, zusätzliche Züge im Berufsverkehr und Güterzüge einschließlich der heutigen Militärgüterzüge ab Regenfahnen zu lassen, wird dauerhaft verbaut bzw. auf sehr wenige Möglichkeiten reduziert.

- Der Fernverkehr auf der einst bedeutsamen Relation München – Plattling – Pilsen (– Prag) ist nach dem beabsichtigten Infrastrukturrückbau nicht mehr möglich. Der Bedarf ergibt sich jedoch bereits dadurch, daß es sich bei dieser Strecke um die kürzeste Verbindung zwischen München und Prag handelt. Im Hinblick auf touristisch motivierte Verkehre ist die Strecke über Bayerisch Eisenstein wegen ihrer landschaftlichen Schönheit der Strecke über Furth im Wald eindeutig vorzuziehen. Im Hinblick auf den Straßengüterverkehr gibt es bezeichnenderweise Überlegungen, die parallel führende Europastraße E 53 von Pilsen nach Deggendorf als Autobahn auszubauen; Neil Kinnock hat im Namen der Europäischen Kommission am 22. Oktober 1997 auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten des Europäischen Parlaments Wolfgang Kreissl-Dörfler festgestellt, daß „der Verkehr auf dem tschechischen Abschnitt der bestehenden E 53 von Pilsen nach Deggendorf fast bis an die Grenzen der Kapazität zugenommen hat“. Teile der B 11/E 53 sind im Bereich Deggendorf und im vorderen Bayerischen Wald bereits autobahnähnlich ausgebaut worden. Vor diesem Hintergrund ist das derzeit fehlende Interesse des Bundes, bei der Schiene aufgrund von Artikel 87 e Grundgesetz für die Wiedereinrichtung eines Fernverkehrs zumindest mittel- bis langfristig und dementsprechend für die Erhaltung der Infrastruktur als Hauptbahn zu sorgen, nicht nachzuvollziehen und Ausdruck fortdauernder Auto-Vorrang-Politik der Bundesregierung.
- Schließlich wird auch der Nahverkehr durch den Rückbau der Infrastruktur eher Nachteile als Vorteile erfahren: Die heutige Streckengeschwindigkeit muß insbesondere wegen des mechanischen Funktionierens der Rückfallweichen reduziert werden. Wenn Bahnhöfe durchfahren werden sollen, kann dies nicht mehr mit vollem Tempo, sondern nur noch mit einem Tempo von maximal 50 km/h geschehen. Flexibles Reagieren auf besondere Betriebssituationen wäre nicht mehr möglich. Durch den fast vollständigen Abbau des Betriebspersonals würden Ansprechpartner vor Ort fehlen. Gleichzeitig macht der beabsichtigte Rückbau der „Waldbahn“ die grundsätzliche Problematik von Infrastrukturinvestitionen deutlich, die – zumindest vorerst – primär dem Nahverkehr dienen: Sie werden nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) als zinslose Darlehen vom Bund nur dann übernommen, wenn sich der Geschäftsbereich Netz der DB AG davon eine verbesserte Ertragslage versprechen kann, also bei kurzfristigen, insofern meist aber unrealistischen Mehrbestellungen von Zügen oder bei erheblichen Rationalisierungen mit häufigem Infrastrukturrückbau. Als Folge können die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nur „zwischen Pest und Cholera“ wählen, um überhaupt zu Infrastrukturinvestitionen zu kommen.

Zusammenfassend gesagt handelt es sich bei dem vorgesehenen Infrastrukturrückbau um eine offensichtlich sehr kurzfristig angelegte Maßnahme zur Kosteneinsparung, die Optionen für künftige Fern- und Regionalverkehre, touristische Sonderverkehre und den Güterverkehr auf der Schiene verbaut bzw. später zu erheblichen Mehrkosten führt. Der Abbau der Arbeitsplätze mag zwar betriebswirtschaftlich sinnvoll erscheinen, ist jedoch volkswirtschaftlich angesichts der Kapazitäts- und Potentialverringerung der Strecke äußerst fragwürdig. Vielmehr hätte der Bund aufgrund seiner Verpflichtung nach Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz zu prüfen, ob der bestehende Fernverkehr (tägliche IC-Verbindung Hamburg – Zwickau mit IC 686/689, samstags zusätzlich mit IC 927/928) auf der Strecke ausgebaut werden könnte – z. B. mit dem Einsatz einer Interregio- oder Intercity-Verbindung nach Pilsen sowie mit dem durchaus denkbaren Einsatz von Kurstriebwagen im Fernverkehr –, um so die Einnahmen für den DB-Geschäftsbereich Netz kurzfristig zu erhöhen. Wird hingegen die Strecke als Hauptbahn aufgegeben, wird es auch keinen touristisch sehr sinnvollen Intercity in den Bayerischen Wald mehr geben, anders als beispielsweise beim Schwarzwald mit der dortigen, sehr nachfragestarken Interregio-Verbindung (IR 2216/2217).

Vorbemerkung

Die Bundesregierung beantwortet Fragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Bundesländer und zu dem Bereich des in private Rechtsform überführten Unternehmens Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 zur Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT ohne Bindungswirkung und nur insoweit, wie die betreffenden Länder bzw. die DB AG Informationen übermittelt haben.

Die Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein („Waldbahn“) ist zwar Teil der kürzesten Verbindung in der Relation München – Pilsen, sie weist jedoch eine kurven- und steigungsreiche Trassierung auf, die im Vergleich zur Verbindung über Furth im Wald längere Fahrzeiten und größeren Traktionsaufwand verursachen würde. Außerdem bestehen auf der Strecke Beschränkungen der Achslast, deren Beseitigung hohe Investitionen erfordern würde.

Nach Mitteilung der DB AG wäre die Fahrzeit für einen Schnellzug zwischen München und Pilsen über die „Waldbahn“ ca. 30 Minuten länger als bei der Fahrt über Furth im Wald – trotz des Umwegs (21 km) und des Fahrtrichtungswechsels in Schwandorf. Vergleichbares läßt sich auch für die Fahrzeit eines Ferngüterzuges ermitteln. Insofern rechnet die DB AG nicht damit, daß die „Waldbahn“ eine wesentliche Bedeutung im Fernverkehr erlangen wird.

Am Eisenbahn-Grenzübergang Bayerisch Eisenstein wurden im Jahr 1996 rd. 180 000 Reisende gezählt (1994 noch rd. 240 000 Reisende), dies entspricht einem Tagesdurchschnitt von rd. 500 Reisenden in beiden Richtungen zusammen. Nach Schätzungen der Grenzpolizeistation sind hiervon 50 bis 60 % Umsteiger zwischen den Zügen, die übrigen beginnen oder beenden in Bayerisch Eisenstein die Bahnreise in die Tschechische Republik. Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots obliegt dem Freistaat Bayern in Zusammenarbeit mit den zuständigen tschechischen Stellen.

Die DB AG beabsichtigt, die Strecke auf der Grundlage des künftig zu erwartenden Betriebsprogramms zu modernisieren und zu rationalisieren nach dem für jedes unternehmerische Handeln gültigen Leitsatz: „So viel wie nötig, so wenig wie möglich.“ Dieses Vorgehen liegt auch im Interesse der Nutzer der Eisenbahninfrastruktur, da die Aufwendungen für den Betrieb der Strecke mit den Trassennutzungsentgelten ausgeglichen werden müssen.

Die Maßnahmen umfassen die Modernisierung der Sicherungstechnik und der Verkehrsanlagen sowie den Bau eines neuen Bahnhofs für Zugbegegnungen (Kreuzungsbahnhof) in optimaler Lage mit Investitionen in Höhe von 15 Mio. DM. Gleichzeitig können zwei bisherige Kreuzungsbahnhöfe aufgelassen und weitere langfristig nicht benötigte Anlagenteile aufgegeben werden. Diese Rückbaumaßnahmen zur Herstellung des „Rationalisierten Zustandes“ umfassen Aufwendungen von 2,7 Mio. DM.

Damit verfolgt die DB AG die einzig sinnvolle Infrastrukturstrategie der Investitionen in zukunfts-trächtige Anlagen an Stelle der Konservierung überkommener Strukturen.

1. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß es sich beim Infrastrukturrückbau der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein als Hauptbahn um die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG handelt, weil künftig Fern- und Güterzüge auf der Relation München – Plattling – Bayerisch Eisenstein – Pilsen (– Prag) nicht mehr fahren können?

Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Nein. Nach Mitteilung der DB AG beträgt die Leistungsfähigkeit der Strecke im bestehenden Zustand 49 Züge/Tag. Im geplanten Zustand verringert sich dieser Wert auf 48 Züge/Tag. Weiterhin ergeben sich keine Einschränkungen für Züge des Güter- oder des Schienenpersonenfernverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand. Auf dem Streckenabschnitt Deggendorf – Zwiesel verkehren derzeit an Werktagen maximal 2 IC-Züge, 36 Züge des SPNV und 2 Güterzüge (Bedienungsfahrten im Knotenpunktbereich). Somit weist die Strecke auch im geplanten Zustand eine Leistungsfähigkeitsreserve auf.

2. a) Wurde diese „deutliche Verringerung der Kapazität“ der Strecke, wie in § 11 Abs. 1 AEG vorgeschrieben, bei der zuständigen Aufsichtsbehörde beantragt?
Wenn ja, wann?
Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?
Wie wird dieses Ergebnis aussehen?
Wenn nein, wird die Bundesregierung darauf hinwirken, daß ein solcher Antrag noch gestellt wird?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Die Frage eines Antrags gemäß § 11 AEG stellt sich in diesem Falle nicht.

- b) Werden die jetzt geplanten, insgesamt angeblich 30 Mio. DM kostenden Rückbaumaßnahmen als „Projekt außerhalb des Bedarfsplans“ nach § 11 Abs. 1 BSchwAG finanziert?
Wenn ja, in welchem Umfang?
- c) Werden den ggf. vom Bund übernommenen Kosten (max. 30 Mio. DM) für den Infrastrukturrückbau der „Waldbahn“ die Kosten gegenübergestellt, die durch den mittelfristigen Erhalt des derzeitigen Standards (mit dem Erhalt von 25 Arbeitsplätzen, max. 1 Mio. DM Kosten pro Jahr) entstehen, so daß es bei der Entscheidung auch zur Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Kriterien kommt, wie dies § 11 Abs. 2 AEG nahelegt?

Gemäß § 11 Abs. 1 BSchwAG werden Ersatzinvestitionen nicht in den Bedarfsplan aufgenommen. Ersatzinvestitionen sind Investitionen, bei denen vorhandene Anlagen durch neue Anlagen mit gleicher oder ähnlicher Funktion ersetzt werden. Der ersatzlose Rückbau von Infrastruktur an Schienenstrecken zur Erreichung eines besseren betriebswirtschaftlichen Ergebnisses der Strecke für den Netzbetreiber stellt demnach keine Ersatzinvesti-

tion im Sinne des § 11 Abs. 1 BSchwAG dar. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- d) Wie definiert die Bundesregierung allgemein die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ nach § 11 Abs. 1 AEG?

Bezieht die Bundesregierung dabei raumordnungs-, tourismus- und umweltpolitische Aspekte – im vorliegenden Fall z. B. die Erreichbarkeit der Touristenorte Bodenmais, Zwiesel und Grafenau sowie des Nationalparks Bayerischer Wald auf der Schiene – ein, indem sie zu Grundlagen von Entscheidungen der Aufsichtsbehörde nach § 11 Abs. 1 und 2 AEG gemacht werden?

Werden ebenso seitens der Bundesregierung neue technische Entwicklungen im Fahrzeug- bzw. Zugbereich (z. B. der Einsatz von Kurstriebwagen auch im Fernverkehr) in die Aufstellung des Bedarfsplans für den Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes einbezogen, so daß nicht heute eine Infrastruktur ab- bzw. rückgebaut wird, die man in 10 bis 20 Jahren möglicherweise wieder benötigt?

Auf die Beantwortung der Fragen 16 a) bis c) der Kleinen Anfrage „Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes (II)“ in der Drucksache 13/5502 wird verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entscheidet im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 11 AEG im Benehmen mit den Ländern, die nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes die Aufgaben der Raumordnung, des Tourismus und des Natur- und Umweltschutzes wahrnehmen.

Bei der Aufstellung des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege wurden neue technische Entwicklungen berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist die Ertüchtigung von Bahnstrecken für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen zu nennen. Zwischen der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege einerseits und dem Rückbau langfristig entbehrlicher Infrastruktureinrichtungen andererseits besteht allerdings kein Zusammenhang. Der Bedarfsplan trifft keine Aussagen über Rückbaumaßnahmen; deren Festlegung gehört zum unternehmerischen Aufgabenbereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Warum hat die Bundesregierung bisher nicht im Rahmen ihrer Zuständigkeit für den Bundesgrenzschutz darauf hingewirkt, daß die Grenzformalitäten vom Bahnhof in Bayerisch Eisenstein in den Zug verlegt werden, so daß in Analogie zu den Grenzerleichterungen im Straßenverkehr umsteigefreie Schienenverbindungen in die Tschechische Republik geschaffen werden könnten?
4. Welche Initiativen hat die Bundesregierung im Hinblick auf denkbare Verhandlungen mit der Tschechischen Republik ergriffen, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern und die selbst für den Nahverkehr (bis Klattau/Klatovy) anstehenden Probleme z. B. bei den unterschiedlichen Sicherungstechniken zu lösen?

Die Notwendigkeit des Umsteigens zwischen Zügen der DB AG und der Tschechischen Eisenbahnen (CD) ist nicht durch die Paß- und Zollkontrollbehörden veranlaßt. Letzteren sind keine konkreten Absichten der beteiligten Eisenbahnen bekannt, durch-

gehende Züge einzurichten. Nach Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums des Innern beabsichtigt das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, gemeinsam mit dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik zu prüfen, ob und wie ein grenzüberschreitender Personennahverkehr eingerichtet werden soll. Wegen der Aufgaben- und Finanzverantwortung der Länder für den SPNV wirkt die Bundesregierung hierbei nicht mit.

5. a) Warum engagiert sich die Bundesregierung als Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr aufgrund ihrer Gemeinwohlverpflichtung nach Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz nicht für die Aufrechterhaltung der heutigen IC-Verbindung nach Zwiesel, obwohl sie den Bayerischen Wald umsteigefrei an die wichtigsten Herkunftsgebiete der Touristen anbindet, oder ist sie der Auffassung, daß dies ausschließlich eine unternehmerische Aufgabe der DB AG ist?
- b) Warum hat sich die Bundesregierung hinsichtlich ihrer Verantwortung für die Schieneninfrastruktur und als Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr (Bundesschienenwegeausbaugesetz, Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz) bislang nicht in die laufenden Verhandlungen zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und der DB AG, Geschäftsbereich Netz, eingebracht?
Wird sie sich demnächst noch in diese Verhandlungen einbringen?

Die Verantwortung nach Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert. Die Teilnahme an der Angebotsplanung der DB AG oder an deren Verhandlungen mit Dritten ist dort nicht vorgesehen. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, im Rahmen des Bedarfsplans für den Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes, die Hauptbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein als solche zu erhalten, gleichwohl aber erhebliche Kosteneinsparungen durch eine Infrastrukturmodernisierung als Hauptbahn zu realisieren?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Eine Aufnahme der Strecke in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist für die geplante Modernisierung der Infrastruktur nicht erforderlich.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Ansatz des BSchwAG, Infrastrukturinvestitionen zugunsten des Nahverkehrs nach § 8 Abs. 2 BSchwAG als zinslose Darlehen nur bei kurzfristigen, insofern meist aber unrealistischen Zugmehrbestellungen oder bei erheblichen Rationalisierungen mit häufigem Infrastrukturrückbau zu ermöglichen, so daß die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nur zwischen zwei wenig sinnvollen Alternativen wählen können, um überhaupt zu Infrastrukturinvestitionen zu kommen?

Der Bund fordert bei der Bereitstellung von Bundesmitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG für reine Nahverkehrsmaßnahmen weder Zugmehrbestellungen noch Infrastrukturrückbau. Vielmehr hat der Bund mit der DB AG vereinbart, daß im Falle der Stilllegung, Zweckentfremdung oder nicht betriebsbereiten Vorhaltung einer

mit zinslosem Darlehn finanzierten Infrastrukturmaßnahme das Restdarlehen sofort und in einer Summe zur Rückzahlung fällig wird. Es ist daher betriebswirtschaftliches Eigeninteresse des Infrastrukturbetreibers, ggf. auch durch langfristig garantierte Zugbestellungen die Rentabilität der Strecke zu gewährleisten.

8. Wie ist der Stand bei der Erhaltung der Donaubrücke bei Deggendorf, und handelt es sich hierbei aus der Sicht der Bundesregierung um eine Unterhaltung bzw. Instandsetzung nach § 8 Abs. 4 BSchwAG, für welche die DB AG zuständig ist, oder – da diese Investition z. Z. noch nicht aktuell ansteht – ggf. um eine Ersatzinvestition nach § 8 Abs. 1 BSchwAG, für die dann der Bund zuständig wäre?

Nach § 4 Abs. 1 AEG hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den betriebssicheren Zustand der Eisenbahnanlagen zu sorgen. In diesem Rahmen hat es selbst zu entscheiden, ob Instandsetzungsmaßnahmen oder Ersatzinvestitionen erforderlich sind.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von EU-Verkehrskommissar, Neil Kinnock, daß „der Verkehr auf dem tschechischen Abschnitt der bestehenden E 53 von Pilsen nach Deggendorf fast bis an die Grenzen der Kapazität zugenommen hat“?
Wenn nein, warum nicht?

Die Europastraße 53 in ihrer Fortsetzung vom deutsch-tschechischen Grenzübergang Bayerisch Eisenstein – Markt Eisenstein (Železná Ruda) über Klattau (Klatovy) nach Pilsen (Plzeň) ist derzeit grenzüberschreitend bedeutend für den Personenverkehr. Mit der Inbetriebnahme der in Planung befindlichen grenzüberschreitenden Ortsumgehung Bayerisch Eisenstein – Markt Eisenstein wird die Voraussetzung dafür gegeben sein, den derzeit auf 3,5 t beschränkten Lkw-Verkehr im Grenzbereich ohne Beschränkungen abzufertigen, wodurch eine weitere Verkehrszunahme erfolgen wird. Die zweistreifige B 11/E 53 zwischen Deggendorf und Bayerisch Eisenstein ist bei Verkehrsmengen zwischen 6 000 Kfz und 10 000 Kfz/24 h derzeit deutlich höher belastet als der tschechische Abschnitt der E 53 zwischen deutsch/tschechischer Grenze und Pilsen mit Verkehrsmengen zwischen 3 000 Kfz und 8 000 Kfz/24 h. Aus deutscher Sicht verfügt der tschechische Abschnitt noch über Kapazitätsreserven.

10. Warum setzt sich die Bundesregierung für den in Abschnitten autobahnähnlichen Ausbau der B 11/E 53 aufgrund eines Fernverkehrsbedarfs auf der Straße ein, ignoriert diesen Bedarf aber gleichzeitig bei der Schiene?

Die Bundesstraße 11 (E 53) ist die wichtige Europastraßenverbindung von München über Deggendorf nach Pilsen mit Fortsetzung nach Prag. Zugleich dient sie als bedeutsame regionale innerbayerische Verbindung zwischen der Landeshauptstadt München

und dem bayerischen Wald. Darüber hinaus ist sie eine von zwei Anschlüssen an das Tschechische Straßennetz.

Dieser Bedeutung entsprechend hat der Deutsche Bundestag bei der Verabschiedung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen entschieden, den rd. 64 km langen, an die Bundesautobahn A 92 anschließenden Abschnitt Deggendorf – Bayerisch Eisenstein vordringlich leistungsfähig auszubauen.

Ausgehend von der zu erwartenden Verkehrsbelastung liegt diesem Ausbau das Konzept einer zweistreifigen, ortsdurchfahrtsfreien Bundesstraße mit Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken sowie den noch zu bauenden Ortsumgehungen Deggendorf – Grafing, Ruhmannsfelden, Regen und Bayerisch Eisenstein zugrunde.

Im Eisenbahnnetz wird die Fernverkehrsverbindung München – Pilsen über Schwandorf und Furth im Wald hergestellt, eine Verbindung, die noch Kapazitätsreserven aufweist. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

11. Warum sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf zur Aufwertung des Freihafens Deggendorf im Zusammenhang mit der Schienenstrecke über Bayerisch Eisenstein in die Tschechische Republik, da diese Strecke infolge des Infrastrukturrückbaus nicht mehr für den angestrebten Güterverkehr (u. a. Zementzüge) genutzt werden kann?

Die Planung von Maßnahmen für den Freihafen Deggendorf fällt in die Zuständigkeit des Freistaats Bayern. Wegen der bereits in der Vorbemerkung genannten ungünstigen Steigungen und Achslastbeschränkungen ist es für die beteiligten Bahnen wirtschaftlicher, den Güterverkehr über Furth im Wald abzuwickeln. Soweit der Bundesregierung bekannt, werden Zementtransporte zum Hafen Deggendorf mit Binnenschiffen durchgeführt. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Gilt für die Bundesregierung der von ihr immer wieder hervorgehobene Grundsatz eines Schienenvorrangs (gegenüber der Straße) nach wie vor, und inwiefern ist dieser aus Sicht der Bundesregierung beim Ausbau der B 11/E 53 angesichts des gleichzeitigen Rückbaus der parallel führenden Schienenstrecke gegeben?

Die Bundesregierung hat mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 und seiner Investitionsstruktur den Schwerpunkt bei der Schiene gesetzt. So wird im Hinblick auf die von der Bahn erbrachte Verkehrsleistung weit überproportional in den Verkehrsträger Schiene investiert, um diesen attraktiver und leistungsfähiger und damit marktgerechter zu gestalten.

Einen Vorrang für die Schiene im Sinne von „Bau einer Schienenstrecke vor dem Bau einer Straße“ strebt die Bundesregierung nicht an. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 10 verwiesen.