

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Verkehrsinfrastruktur zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik**

Anlässlich des bevorstehenden 20. Jahrestages der Öffnung Europas ist eine Standortbestimmung über die bisherigen Verkehrsinvestitionen über den ehemaligen Eisernen Vorhang hinweg geboten, um für die Investitionspolitik der kommenden Jahre hieraus Rückschlüsse zu ziehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Beträgen aus Bundesmitteln wurden seit 1990 die beiden Autobahnprojekte Amberg–Waidhaus–Staatsgrenze (Autobahn 6) sowie Dresden–Bad Gottleuba–Staatsgrenze (Autobahn 17) gefördert?
2. Mit welchen Beträgen wurden seit 1990 welche einzelnen grenzüberschreitenden Bundesstraßen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik gebaut, und welchen Realisierungsstand weisen die einzelnen Projekte auf?
3. Mit welchen Summen wurden seit 1990 grenzüberschreitende Schienenverkehrswege zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik gebaut, und welchen Realisierungsstand weisen die einzelnen Projekte auf?
4. Welchen Anteil am Verkehrsaufkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik haben die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005 und 2008, aufgeschlüsselt nach Personen- und Güterverkehr, gehabt?
5. Welchen infrastrukturellen Stellenwert misst die Bundesregierung den folgenden, nicht nur rein regionalen, Verknüpfungspunkten des deutschen und des tschechischen Eisenbahnnetzes bei:
  - a) Zittau–Liberec,
  - b) Ebersbach–Rumburk,
  - c) Zittau–Varnsdorf-Seifhennersdorf,
  - d) Bad Schandau–Decin,
  - e) Annaberg-Buchholz–Chomutov,
  - f) Johanngeorgenstadt–Karlovy Vary,

- g) Klingenthal–Sokolov,
  - h) Bad Brambach–Cheb,
  - i) Marktredwitz–Cheb,
  - j) Furth im Wald–Domazlice,
  - k) Bayerisch Eisenstein–Klatovy.
6. Bei welchen der oben genannten Strecken (mit Ausnahme der Strecke Bad Schandau–Decin) ist mit einem zweigleisigen Ausbau, einer durchgehenden Elektrifizierung oder anderen Ausbaumaßnahmen zu rechnen, um die Leistungsfähigkeit der Strecken zu steigern?
- Welcher Realisierungshorizont ist in diesen Fällen vorgesehen?
7. Welche grundsätzliche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Verantwortlichkeiten zur Wiederherstellung von Lückenschlüssen im Eisenbahnnetz, die durch die Teilung Europas bedingt und bis heute unterbrochen sind?
8. Inwieweit existieren konkrete, haushaltsrechtlich abgesicherte Planungen des Bundes zur Finanzierung von Lückenschlüssen im Eisenbahnnetz, die durch die Teilung Europas bedingt sind und bis heute unterbrochen sind, unter besonderer Berücksichtigung der Bahnlinien Hof–Selb–Plößberg–Asch–Cheb, Passau–Waldkirchen–Haidmühle–Volary/Cesky Krumlov, Freiberg–Holzhau–Moldava–Most und Bad Schandau–Sebnitz–Dolní Poustevna–Rumburk, und falls keine derartigen Planungen existieren, warum werden derartige Überlegungen nicht angestellt?
9. Welche flankierenden Maßnahmen zur Wiedereinführung von grenzüberschreitendem Personenfernverkehr zwischen Bayern und Tschechien bzw. Sachsen und Tschechien sowie zur Stärkung des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Tschechien gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, nachdem der Bund nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten hat, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird?
10. Beteiligt sich der Bund finanziell an den vom Freistaat Bayern ausgeschrieben EC-/IC-Ersatzverkehren im Rahmen der so genannten ALX-Züge München/Nürnberg–Schwandorf–Plzen–Praha oder an grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten (z. B. Egronet, Donau-Ilz-Moldau-Ticket)?
11. Inwieweit beteiligt sich der Bund an anderen Konzepten, z. B. der RegioTram Neiße im Dreiländereck Deutschland/Tschechien/Polen, um die zwischen Bayern/Sachsen und Tschechien sehr unbefriedigenden Angebote im Personenverkehr zu verbessern?
12. Beabsichtigt der Bund eine Novellierung von Gesetzen zur Erleichterung von grenzüberschreitenden Buslinien, die ausschließlich dem ÖPNV dienen?

Berlin, den 23. Juni 2009

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**