

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13555 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die nach dem 2. Weltkrieg durch den so genannten Eisernen Vorhang erfolgte Unterbrechung von Verkehrswegen hatte nach Öffnung der Grenzen erhebliche Behinderungen im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr zur Folge. Durch schnell eingeleitete Maßnahmen zur Schließung von Lücken in den Straßen- und Schienennetzen konnte jedoch innerhalb weniger Jahre eine leistungsfähige Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden.

Dabei hat sich allerdings gezeigt, dass die bis zum 2. Weltkrieg bestehende Dichte der Verkehrsnetze im Grenzbereich zwischen Deutschland und Tschechien inzwischen nicht immer den aktuellen Erfordernissen entspricht. Während einerseits für den gebündelten Fernverkehr gezielte Neu- und Ausbauprojekte erforderlich wurden, haben andererseits unterbrochene Eisenbahnstrecken hinsichtlich ihres Verkehrspotentials vielfach kaum Bedarf für eine Wiederherstellung der Verbindung erkennen lassen.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch in anderen Grenzbereichen Deutschlands nach dem 2. Weltkrieg kleinere grenzüberschreitende Schienenstrecken aufgrund fehlender Verkehrsnachfrage stillgelegt wurden.

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?

Für das Autobahnprojekt Autobahn A 6 Amberg–Waidhaus–Staatsgrenze wurden insgesamt 329,4 Mio. Euro (inkl. Grunderwerb) an Bundesmitteln verausgabt, hinzu kam ein Baukostenzuschuss der EU in Höhe von 8,5 Mio. Euro.

Für das Autobahnprojekt Autobahn A 17 Dresden–Bad Gottleuba–Staatsgrenze wurden insgesamt 431 Mio. Euro (inkl. Grunderwerb) an Bundesmitteln verausgabt, hinzu kam ein Baukostenzuschuss der EU in Höhe von 277 Mio. Euro.

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?

Projekte in Bayern (im grenznahen Bereich):	Ausgaben inkl. Grunderwerb (Mio. Euro)
Bundesstraße B 303 Ortsumgehung Schirnding (unter Verkehr)	28,7
Bundesstraße B 303 Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens und Verbreiterung der Röslautalbrücke (unter Verkehr)	4,6
Bundesstraße B 299 Ortsumgehung Mitterteich (unter Verkehr)	10,4
Bundesstraße B 299 Ortsumgehung Waldsassen/Hundsbach (unter Verkehr)	6,6
Bundesstraße B 20 Ortsumgehung Furth im Wald (Realisierungsgrad rund 20 Prozent)	14,5
Gesamtsumme:	64,8 (Stand Juni 2009)

Damit wurden insgesamt seit 1990 rund 64,8 Mio. Euro in die Realisierung der grenzüberschreitenden Bundesfernstraßenprojekte in Bayern investiert.

Projekte in Sachsen (im grenznahen Bereich):	Ausgaben inkl. Grunderwerb (Mio. Euro)
Bundesstraße B 92 Ortsumgehung Bad Brambach (unter Verkehr)	17,1
Bundesstraße B 92 Ortsumgehung Oelsnitz (unter Verkehr)	31,2
Bundesstraße B 170 Ortsumgehung Dippoldiswalde (unter Verkehr)	6,9
Bundesstraße B 174 Ortsumgehung Zschopau–Gornau (unter Verkehr)	60,7
Bundesstraße B 174 Marienberg (unter Verkehr)	28,9
Gesamtsumme:	144,8 (Stand Juni 2009)

Damit wurden insgesamt seit 1990 rund 145 Mio. Euro in die Realisierung von Bedarfsplanprojekte im Zuge von grenzüberschreitenden Bundesstraßen in Sachsen investiert.

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?

Der Abschnitt Dresden–Pirna wurde in einer 1. Baustufe ertüchtigt. Es wurden zwei neue Gleise für den Fernverkehr für Geschwindigkeiten bis 160 km/h gebaut. Gleichzeitig wurden die bestehenden Gleise für die S-Bahn für Geschwindigkeiten bis 120 km/h ertüchtigt (1. Ausbaustufe S-Bahn Dresden). Die Fertigstellung erfolgte zum 12. Dezember 2004.

Es ist geplant, den Bauabschnitt Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien (36 km) für den Neigetechnik-Betrieb herzurichten. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 sieht in einer Fußnote zur Tabelle 12 diese (Rest)-Finanzierung des Gesamtprojekts zu Lasten der Bestandsnetzinvestitionen vor.

Die Anhebung der Durchfahrgeschwindigkeit im Bahnhof Bad Schandau von 30 km/h auf 120 km/h ist abgeschlossen. Angaben zum Realisierungszeitraum der noch ausstehenden Neigetechnik-Maßnahmen sind derzeit nicht möglich.

Die Ausbaumaßnahmen entlang der Ausbaustrecke Dresden–Bad Schandau–Grenze Deutschland/Tschechien verursachten im Zeitraum 1990 bis Ende 2008 Gesamtkosten in Höhe von ca. 145 Mio. Euro.

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?

Die entsprechenden Verkehrsaufkommen sind aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

Anzumerken ist, dass bezüglich des Straßengüterverkehrs die Ergebnisse zum grenzüberschreitenden Verkehr deutscher Fahrzeuge (VD) und zum grenzüberschreitenden Verkehr europäischer Fahrzeuge/Zählkartenfahrzeuge (VE) dargestellt sind.

Des Weiteren liegen für die Straße und die Binnenschifffahrt keinerlei Daten für den Personenverkehr vor. Die dargestellten Daten stammen aus den Quellen Statistisches Bundesamt und Kraftfahrt-Bundesamt.

Güterverkehr	Eisenbahn			Luftfahrt		
	in 1000 Tonnen					
	Versand	Empfang	insgesamt	Versand	Empfang	insgesamt
1990	926	4251	5177	0,865	0,265	1,13
1995	1577	6984	8561	3,013	0,951	3,964
2000	2752	7494	10246	3,862	2,003	5,865
2005	2818	4048	6866	5,054	2,664	7,718
2007						
2008	3408	3707	7115	5,477	3,613	9,09
	Straße			Wasserstraße		
	Versand	Empfang	insgesamt	Versand	Empfang	insgesamt
1990			1447	499	549	1048
1995			8867	323	1025	1348
2000			13150	442	551	993
2005			14751	349	557	906
2007			16345			
2008				255	320	575

Aus obiger Aufstellung ergeben sich folgende prozentuale Anteile am Güterverkehrsaufkommen zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik:

	Eisenbahn	Luftfahrt	Straße	Wasserstraße
1990	67,47%	0,01%	18,86%	13,66%
1995	45,59%	0,02%	47,22%	7,18%
2000	42,00%	0,02%	53,90%	4,07%
2005	30,47%	0,03%	65,47%	4,02%
2007/2008	29,59%	0,04%	67,98%	2,39%

Für den Personenverkehr liegen lediglich folgende Daten vor, die eine prozentuale Darstellung der Anteile der Verkehrsträger über die Zeit nicht ermöglichen:

Personen	Eisenbahn			Luftfahrt		
	[1000 Personen]					
	nach CZ	von CZ	insgesamt	nach CZ	von CZ	insgesamt
1990				86	86	172
1995				198	196	394
2000				293	300	593
2005	263	240	503	493	498	991
2008	269	203	472	545	536	1081

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.

Die Bundesregierung misst – entsprechend der „Deutsch-tschechischen Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Prag“ sowie der „Deutsch-tschechisch-österreichischen Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Praha/Prag–Wien“ – gemeinsam mit der tschechischen Regierung – nur den beiden Strecken Berlin–Prag–Wien (deutsch-tschechischer Verknüpfungspunkt Bad Schandau–Decin) und Nürnberg–Pilsen–Prag (Verknüpfungspunkt Marktredwitz–Cheb) eine überregionale Bedeutung bei.

Darüber hinaus untersucht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsministerium zurzeit Möglichkeiten einer Beschleunigung der Verbindungen Dresden–Prag und München–Prag. Bei positivem Untersuchungsergebnis können sich weitere Verknüpfungspunkte mit überregionaler Bedeutung ergeben, etwa Furth im Wald–Domazlice. Untersuchungsergebnisse werden Anfang 2010 erwartet.

Von den angegebenen Verknüpfungen zwischen dem deutschen und dem tschechischen Eisenbahnnetz liegen lediglich die Streckenabschnitte Bad Schandau–Decin, Marktredwitz–Cheb und Furth im Wald–Ceska Kubice im Verlauf konventioneller TEN-Strecken. Die übrigen Strecken dienen überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entsprechend den Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ Bundestagsdrucksache 16/9564 verwiesen.

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?

Der deutsche Streckenteil Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien (–Cheb–Pilsen–Prag) soll für den Neigetechnikbetrieb ertüchtigt und elektrifiziert werden. Zwischen Nürnberg und Marktredwitz ist die NeiTech-Ertüchtigung erfolgt. Der verbleibende Streckenteil Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien wird im Zusammenhang mit der Elektrifizierung für den NeiTech-Betrieb ausgebaut. Die Elektrifizierung zwischen Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien ist wegen der hohen Kosten dieser Maßnahme noch nicht terminiert.

Über den Ausbauumfang der Verbindungen Dresden–Prag und München–Prag ist erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse eine Aussage möglich, da Varianten geprüft werden. Der Realisierungshorizont ist – auch bei positivem Untersuchungsergebnis – langfristig, da die vorhandenen Streckenkapazitäten absehbar ausreichen.

Hinsichtlich des Ausbaus des Streckenabschnitts Marktredwitz–Cheb wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zukunft der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Prag“ der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 16/2262 verwiesen. Hinsichtlich der Sanierung und des Ausbaus der regionalen Grenzstrecken wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/9564, Antwort zu den Fragen 3, 6 und 10) verwiesen.

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?

Bei den bis heute unterbrochenen Schienenstrecken handelt es sich ausschließlich um Netzteile des Regional- und Nahverkehrs. Die Reaktivierung weiterer Schienenverbindungen für den Regionalverkehr setzt voraus, dass von den Aufgabenträgern SPNV-Leistungen bestellt werden, die eine Wiederherstellung der Infrastruktur rechtfertigen. Soweit die Infrastruktur von einer Eisenbahn des Bundes betrieben werden soll, stehen den Ländern Investitionsmittel nach § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Rahmen der für Investitionen im Bereich des SPNV zur Disposition stehenden Quote nach Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung, um entsprechende Vereinbarungen mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Zudem erhalten die Länder als Ersatz für die mit der Föderalismusreform I abgeschafften Länderprogramme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) seit dem 1. Januar 2007 jährliche Kompensationszahlungen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur eigenverantwortlichen investiven Verwendung.

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?

Aufgrund der in der Antwort zu Frage 7 dargestellten Vorgehensweise bestehen seitens des Bundes keine Planungen zu den angegebenen Streckenabschnitten. Im Übrigen wurde der Betrieb der Infrastruktur des Streckenabschnitts Selb–Plößberg–Bundesgrenze (–Aš) nicht aufgrund der Teilung Europas, sondern im Zuge eines Verfahrens nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zum 28. September 1996 eingestellt. Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/9564, Antwort zu Frage 2) wird verwiesen. Ebenfalls aufgrund von Verfahren nach § 11 AEG wurde der Betrieb der Streckenabschnitte Passau–Waldkirchen am 31. März 2005 und Waldkirchen–Jandelsbrunn am 30. September 1995 eingestellt.

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?

Der Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes erstreckt sich auf die Infrastruktur und ein dem Wohl der Allgemeinheit dienendes Verkehrsangebot (ausgenommen Schienenpersonennahverkehr) der Eisenbahnen des Bundes. Die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes bezieht sich dabei nach dem eindeutigen Wortlaut des Grundgesetzes nicht generell auf den gesamten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, sondern nur auf den SPFV der Eisenbahnen des Bundes auf deren Schienennetz.

Die DB Mobility Logistics (DB ML AG) ist verpflichtet, dem BMVBS so frühzeitig wie möglich vor jedem Fahrplanwechsel über alle beabsichtigten wesentlichen Veränderungen ihres SPFV-Angebots unter Darlegung der zugrunde liegenden Bedarfsanalysen zu berichten. Zudem ist vorgesehen, dass auf der Grundlage der DB AG-Berichte dem Deutschen Bundestag alle zwei Jahre ein Bericht vorgelegt wird, der die Entwicklung des Fernverkehrs aufzeigt.

Ob das Fernverkehrsangebot dem Wohl der Allgemeinheit – insbesondere den Verkehrsbedürfnissen – entspricht oder nicht, kann nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse und Prüfung bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das Angebot im SPFV, dass das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Verkehrsbedürfnisse nicht tangiert werden, wenn die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Schiene so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar anderweitig befriedigt werden kann. In die Beurteilung der Vertretbarkeit sind auch der Umfang der zur Verfügung stehenden Steuermittel und das Ziel, mit diesen Mitteln wirtschaftlich umzugehen, einzubeziehen.

Es ist grundsätzlich sinnvoller, mittels Investitionen in die Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit zur Aktivierung von Nachfragepotentialen zu bieten, als auf dem Verkehrsmarkt nicht konkurrenzfähige Angebote zu subventionieren. Da die mit Bundeszuschüssen finanzierten Infrastrukturinvestitionen nicht über die Trassenpreise vom Fernverkehr und den anderen Nutzern refinanziert werden müssen, ermöglichen sie auch im Fernverkehr ein am Markt akzeptiertes und wirtschaftliches Angebot.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/9564, Antwort zu Frage 14) und auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zukunft der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Prag“ der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/2262) verwiesen.



10. Beteiligt sich der Bund finanziell an den vom Freistaat Bayern ausgeschriebenen 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)?

Der Bund stellt den Ländern zur Erfüllung ihrer Aufgaben- und Finanzverantwortung im SPNV Mittel aus seinem Mineralölsteueraufkommen zur Verfügung. Eine unmittelbare finanzielle Beteiligung an Angeboten des SPNV würde dem Verbot der Mischverwaltung widersprechen.

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?

Die Bestellung von Verkehrsleistungen fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Länder. Über das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt der Bund zwar umfassende Finanzmittel zur Verfügung, die die Länder in erster Linie zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, aber auch investiv zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzen können. Die Verwendung der Mittel und die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen liegen jedoch ausschließlich in der Verantwortung der Länder. Hier hat der Bund keine Einflussmöglichkeiten.

12. Beabsichtigt der Bund eine Novellierung von Gesetzen zur Erleichterung von grenzüberschreitenden Buslinien, die ausschließlich dem ÖPNV dienen?

Für die Genehmigung von grenzüberschreitenden Buslinien im Nahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 684/92 maßgebend. Eine Erleichterung solcher Verkehre könnte nur durch eine Änderung dieser Verordnung und nicht durch nationale Vorschriften bewirkt werden.