

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Schmidt, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik**

Der Schienenverkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik fristet nach Auffassung der Fragesteller auch mehr als 30 Jahre nach Öffnung der Grenzen und 16 Jahre nach dem Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union ein Schattendasein. Wichtige Hauptstrecken zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik wie beispielsweise die Relation (Frankfurt –) Nürnberg – Prag sind bis zum heutigen Tag nicht durchgehend elektrifiziert. Die Ära des Fernverkehrs zwischen Nürnberg und Prag endete bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003, als zwischen beiden Städten der letzte EuroCity verkehrte.

Während die Autobahn zwischen Nürnberg und Prag seit 10. September 2008 durchgehend befahrbar ist, gibt es für die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Franken und Böhmen auf der Schiene unverändert keinen Termin. Bis heute ist die Elbtalstrecke Dresden – Děčín (– Prag) die einzige grenzüberschreitende Eisenbahnstrecke zwischen Deutschland und Tschechien, die elektrifiziert ist. Seit Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugbetriebs zwischen Dresden und Prag durch die Deutsche Reichsbahn und die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) im Dezember 1986 gab es keinen elektrischen Lückenschluss zwischen den Eisenbahnnetzen beider Länder (<http://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/deutschland-tschechien-grenzuebergange/>).

Die Bundesregierungen legten seit 1990 bei den Verkehrsinfrastrukturinvestitionen für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien den Schwerpunkt auf den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen wie beispielsweise die Bundesautobahn 17 (Dresden – Prag), die auf deutscher Seite ebenso durchgängig befahrbar ist (seit 21. Dezember 2006) wie die bereits erwähnte Bundesautobahn 6 (Nürnberg – Prag).

Erst im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 hat der Bund die zwei Elektrifizierungsvorhaben Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) und ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ sowie das Neubauvorhaben Neubaustrecke (NBS) Dresden – Prag aufgenommen. Allerdings lassen sich nach Kenntnis der Fragesteller allein durch die vollständige Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Prag nur geringfügige Fahrzeitverkürzungen erzielen, so dass auch nach der Elektrifizierung besagter Strecke im Personenverkehr gegenüber dem Pkw und Bus nur mäßig attraktive Fahrzeiten erzielt werden können. Für konkurrenzfähige Angebote im Personenverkehr wäre nach Kenntnis der Fragesteller der Bau weite-

rer Linienverbesserungen zwecks Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendig. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Ausrichtung der Infrastrukturinvestitionen auf die Zielfahrzeiten des Deutschlandtakts bzw. die Einbindung in den integralen Taktfahrplan Tschechiens.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich das Personen- und Güteraufkommen im deutsch-tschechischen Schienenverkehr seit 2010 entwickelt (bitte für jede grenzüberschreitende Eisenbahnstrecke zwischen Deutschland und Tschechien jahresweise und streckenbezogen angeben; bitte für jede Strecke auch Referenzwert für 1990 angeben)?
2. Auf welchen Strecken zwischen Deutschland und Tschechien wurde seit 1990 der grenzüberschreitende Personen- und/oder Güterverkehr eingestellt (bitte Datum der Betriebseinstellung und VzG-Streckenummer [VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten] angeben)?
3. Welche grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik sind derzeit auf deutscher Seite stillgelegt, aber grundsätzlich noch reaktivierbar (also Strecken, bei denen keine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – erfolgte)?
4. Auf welchen Strecken wurde der Personen- und/oder Güterverkehr seit 1990 wieder aufgenommen (bitte Datum der Betriebsaufnahme und VzG-Streckenummer angeben)?
5. Wie hat sich das Reisendenaufkommen auf der Relation Nürnberg – Prag seit 1990 entwickelt (bitte jeweilige Jahreswerte nach Verkehrsträgern differenzieren)?
6. Wie hat sich das Reisendenaufkommen auf der Relation Dresden – Prag seit 1990 entwickelt (bitte jeweilige Jahreswerte nach Verkehrsträgern differenzieren)?
7. Wie hat sich das Güterverkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik seit 1990 entwickelt (bitte je Richtung und aufgeschlüsselt nach Jahren sowie den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr angeben)?
8. Wie hat sich der Modal Split im grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien seit 1990 entwickelt, und wie hoch war das jeweilige absolute Reisendenaufkommen (bitte nach motorisiertem Individualverkehr, Schienenpersonenverkehr, Busverkehr und Luftverkehr aufschlüsseln)?
9. Wie haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des die deutsch-tschechische Grenze überschreitenden Verkehrs seit 1990 entwickelt (bitte nach Jahr und Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
10. Welche Staatsverträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Verbesserung des Angebots im Personenverkehr bestehen derzeit, und welche Ausbaumaßnahmen sind in diesen Verträgen festgeschrieben (bitte Vertragswerk mit Datum der Ratifizierung benennen und Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur genau benennen)?
11. Welche Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Verbesserung des Angebots im Personenverkehr bestehen derzeit, und welche Ausbaumaßnahmen sind in diesen Abkommen festgeschrieben

(bitte Vertragswerk benennen sowie Art und Umfang des Aus- und Neubaus von Eisenbahninfrastruktur beschreiben)?

12. Beabsichtigt die Bundesregierung in nächster Zeit den Abschluss weiterer Staatsverträge oder Verwaltungsabkommen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Verbesserung des Angebots im Personenverkehr mit der Tschechischen Republik?

Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen, und auf welche Relationen bzw. Strecken soll sich das jeweilige Vertragswerk beziehen?

13. Welchen Planungsstand hat die Deutsche Bahn (DB) Netz AG als Vorhabenträgerin bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale) erreicht, und bis wann beabsichtigt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den Bau des Vorhabens (bitte aktuellen Planungsstand für jeden Planfeststellungsabschnitt angeben)?

14. Wann rechnet die Bundesregierung bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) mit dem Beginn der Bauarbeiten?

15. Welche Zielfahrzeiten werden im Zuge der Planungen für den Deutschlandtakt zwischen Nürnberg und Dresden (via Hof) und Nürnberg und Plzeň/Pilsen sowie Nürnberg und Prag angestrebt, und welche Fahrzeiten sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten an der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale) möglich?

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, den eingleisigen Streckenabschnitt Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ in einer weiteren Baustufe vollständig zweigleisig auszubauen bzw. abschnittsweise zweigleisig auszubauen?

Wenn ja, welche Planungen bestehen dazu?

Wenn nein, warum nicht?

17. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) sollen Überholgleise bzw. Abstellgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 750 Metern neu geschaffen werden, und in welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen sind solche bereits vorhanden (bitte genaue Lage im Netz angeben)?

18. Ist auf den Strecken Nürnberg – Dresden (via Hof) und Nürnberg – Prag im Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts der Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung vorgesehen?

Wenn nein, warum nicht?

19. Welche Reisezeit ergibt sich zwischen Nürnberg und Dresden (via Hof) sowie Nürnberg und Prag beim Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung (bitte Fahrzeit mit aktiver Neigetechnik und Fahrzeit mit konventionellen Fahrzeugen gegenüberstellen)?

20. Welche Abstimmungsgespräche zur künftigen Gestaltung des Angebots im Personenverkehr in der Relation Nürnberg – Plzeň/Pilsen – Prag hat die Bundesregierung mit Vertretern der Tschechischen Republik bisher geführt, und welche Eckpunkte zur Gestaltung des Angebots (Anzahl der Zugpaare in der Relation Nürnberg – Prag, Anforderungen an Fahrzeugeneinsatz, Zielfahrzeit) wurden dabei bereits festgezurr?

21. Wird auf tschechischer Seite der grenzüberschreitende Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung zwischen Prag und Nürnberg in Erwägung gezogen?

22. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Investitionen, die das tschechische Eisenbahninfrastrukturunternehmen SŽDC in die Strecke Bundesgrenze D/CZ – Cheb – Plzeň – Prag („Böhmische Westbahn“) seit 1990 getätigt hat, und welche Investitionen bis 2030 noch geplant sind?
23. Von welcher Streckenbelegung geht die Bundesregierung auf der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ im Jahr 2030 aus (bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten an besagter Ausbaustrecke; bitte ggf. abschnittsweise differenzieren nach Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr – SPNV, SPFV und SGV)?
24. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG als Vorhabenträgerin bei der ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ erreicht, und bis wann beabsichtigt die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den Bau des Vorhabens (bitte aktuellen Planungsstand für jeden Planfeststellungsabschnitt angeben)?
25. Wann rechnet die Bundesregierung bei der ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ mit dem Beginn der Bauarbeiten?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung, die eingleisigen Streckenabschnitte Amberg – Irrenlohe sowie Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Bundesgrenze D/CZ in einer weiteren Baustufe vollständig zweigleisig auszubauen bzw. abschnittsweise zweigleisig auszubauen?  
Wenn ja, welche Planungen bestehen dazu?  
Wenn nein, warum nicht?
27. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen der ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ sollen Überholgleise bzw. Abstellgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 750 Metern neu geschaffen werden, und in welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen sind solche bereits vorhanden?
28. Von welcher Streckenbelegung geht die Bundesregierung auf der Strecke Nürnberg – Furth im Wald – Grenze D/CZ im Jahr 2030 aus (bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten an besagter Ausbaustrecke; bitte ggf. abschnittsweise differenzieren nach SPNV, SPFV und SGV)?
29. Plant die Bundesregierung im Zuge des Elektrifizierungsprogramms „Elektrische Güterbahnen“ die Elektrifizierung der Strecke Plauen oberer Bahnhof (ob. Bf.) – Bad Brambach – Vojtanov (CZ)?  
Wenn ja, bis wann wird die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs seitens der Bundesregierung angestrebt?  
Wenn nein, warum nicht?
30. Sind mit der Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm „Elektrische Güterbahnen“ neben der Streckenelektrifizierung weitere Investitionen in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verbunden wie beispielsweise der weitere abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Strecke Plauen ob. Bf. – Bad Brambach – Vojtanov (CZ)?  
Wenn ja, welche Streckenabschnitte sollen bis wann zweigleisig ausgebaut werden?
31. Welchen Zeitplan strebt die Bundesregierung bei der NBS Dresden – Prag – hier: Neubaustrecke Heidenau Süd – Grenze D/CZ (– Ústí západ) – für die Planung bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) an?

32. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zum erreichten Planungsstand bei der Neubaustrecke von Ústí nad Labem nach Prag?  
Ist eine Synchronisierung der Planung des grenzüberschreitenden deutsch-tschechischen Streckenabschnitts mit dem besagten tschechischen Abschnitt gewährleistet, und bis wann soll hier die Baureife des Vorhabens erlangt sein?
33. Für welche Zielfahrzeit planen die DB Netz AG und das tschechische Eisenbahninfrastrukturunternehmen SŽDC die NBS Heidenau Süd – Grenze D/CZ (– Ústí západ) bzw. Ústí nad Labem – nach Prag (bitte Zielfahrzeit Dresden Hbf. – Prag angeben)?
34. Welche Abstimmungsgespräche zur künftigen Gestaltung des Angebots im Personenverkehr in der Relation (Hamburg –) Berlin – Dresden – Prag hat die Bundesregierung mit Vertretern der Tschechischen Republik bisher geführt, und welche Eckpunkte zur Gestaltung des Angebots (Anzahl der Zugpaare in der Relation Berlin – Dresden – Prag, Anforderungen an Fahrzeugeinsatz, Zielfahrzeit) wurden dabei bereits festgezurr?
35. Wie viele Güterzüge sind im Betriebsprogramm der geplanten NBS Heidenau Süd – Grenze D/CZ (– Ústí západ) fahrplantechnisch möglich (bitte nach Tag und Nacht differenzieren)?
36. Welches Minderungspotential bei den verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sieht die Bundesregierung durch die geplanten Vorhaben der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Aus- und Neubaustrecken im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien?
37. Welche Bundesfernstraßen, die die deutsch-tschechische Grenze überschreiten, liegen derzeit in der Baulast des Bundes (bitte nach Straßenkategorie sowie derzeitiger Verkehrsbelegung im Personen- und Güterverkehr im Bereich der Bundesgrenze aufschlüsseln)?
38. Welche Vorhaben zum Aus- und Neubau der grenzüberschreitenden Bundesfernstraßenverbindungen zwischen Deutschland und Tschechien sind im Bedarfsplan Straße enthalten (bitte nach geplanter Maßnahme bzw. Projektbezeichnung, Dringlichkeitseinstufung im BVWP 2030, geplanter Fertigstellung und aktueller Kostenschätzung aufschlüsseln)?
39. In welcher Höhe hat der Bund seit dem 3. Oktober 1990 über den Bedarfsplan Straße Investitionsmittel für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen, die unter anderem dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien dienen, bereitgestellt, und in welche Vorhaben zum Ausbau, Umbau oder Neubau von Bundesfernstraßen sind die Bundesmittel im Einzelnen geflossen (bitte projektscharfe Angaben für jedes Jahr)?
40. In welcher Höhe flossen Bundesmittel in den Neubau der Bundesautobahn 17 zwischen dem Autobahndreieck Dresden-West und der Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (bitte abschnittsweise mit Datum der Verkehrsfreigabe angeben)?
41. In welcher Höhe flossen Bundesmittel in den Neubau der Bundesautobahn 6 zwischen der Anschlussstelle Amberg-Ost – Kreuz Oberpfälzer Wald und der Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (bitte abschnittsweise mit Datum der Verkehrsfreigabe angeben)?
42. In welcher Höhe hat der Bund seit dem 3. Oktober 1990 über den Bedarfsplan Schiene Investitionsmittel für den Aus- und Neubau von Bundesschienenwegen, die unter anderem dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien dienen, bereitgestellt, und in welche Vorhaben zum Ausbau und Neubau von Bundesschienenwegen sind

die Bundesmittel im Einzelnen geflossen (bitte projektscharfe Angaben für jedes Jahr)?

Berlin, den 10. März 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**



