

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Schmidt, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/18524 –**

Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Tschecho-slowakischen 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-grenzuebergaenge/>).

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 al-

lein 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 weiterer 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.

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)?

Der Güter- und Personenverkehr nach einzelnen Eisenbahnstrecken wird in der amtlichen Statistik zum Schienenverkehr nicht erhoben.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat die drei aus verkehrlicher Sicht maßgeblichen Grenzübergänge ausgewertet. Für die Zugzahlen, unterschieden nach Personen- und Güterverkehr, der Jahre 2010 bis 2019 wird auf die Anlage 1 verwiesen. Als Referenzwert wurden die Zahlen aus 2005 herangezogen, da für den Zeitraum vor 2005 keine Daten vorliegen.

2. Auf welchen Strecken zwischen Deutschland und Tschechien wurde seit 1990 der grenzüberschreitende Personen- und/oder Güterverkehr eingestellt (bitte Datum der Betriebseinstellung und VzG-Streckennummer [VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten] angeben)?

Seit dem Zweiten Weltkrieg wurde der grenzüberschreitende Abschnitt Haidmühle – Nove Udoli der Strecke 5842 Waldkirchen – Nove Udoli (Neuthal) nicht mehr bedient. Danach wurde die Strecke 5842 abschnittsweise stillgelegt, entwidmet und abgebaut. Sie dient inzwischen als Fahrradweg.

Nach Auskunft der DB AG findet auf der Strecke 6586 Ebersbach – Rumburk seit 2010 kein planmäßiger Betrieb mehr statt. Die Strecke 6619 Marienberg – Reitzenhain – Krimov wurde im Bereich Reitzhain – Marienberg im Jahr 1998 gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) stillgelegt und im Jahr 2012 freigestellt und verkauft.

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)?

Nach Auskunft der DB AG zur Strecke Strecke 6586 Ebersbach – Rumburk besteht auf dem Verbindungsgleis zwischen Ebersbach (deutsche Seite) und der tschechischen Seite seit 2010 kein planmäßiger Betrieb mehr. Das Gleis ist im Eigentum der DB AG. Es ist keine Freistellung nach § 23 AEG erfolgt, daher ist eine Reaktivierung theoretisch möglich.

Bei der Strecke 6614 Holzhau – Moldava ist eine Stilllegung in den Jahren 1972/1973 mit Gleisrückbau und Brückensprengung im Bereich der Deutschen Reichsbahn erfolgt. Eine beantragte Freistellung wurde vom Eisenbahn-

Bundesamt (EBA) zurückgewiesen. Die DB AG ist nicht Grundstückseigentümerin ist.

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur Reaktivierbarkeit vor.

4. Auf welchen Strecken wurde der Personen- und/oder Güterverkehr seit 1990 wieder aufgenommen (bitte Datum der Betriebsaufnahme und VzG-Streckennummer angeben)?

Der Betrieb auf der Strecke 5027 (Asch -) Staatsgrenze – Selb-Plößberg wurde am 29. September 1996 eingestellt und am 13. Dezember 2015 wieder aufgenommen (einschl. Schienenpersonennahverkehr [SPNV]-Bestellung).

Die Strecke 6666 Sebnitz – Dolni Poustevna (Niedereinsiedel) ist seit 5. Juli 2014 wieder in Betrieb.

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)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen zum Reisendenaufkommen der DB AG können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen berührt sind. Die Offenlegung absoluter oder relativer Werte der Fahrgastzahlen als besonders sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse – insbesondere auf dieser Detailebene – würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Diese sensiblen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betreffen auch das fiskalische Interesse des Bundes. Eine Kenntnis der absoluten bzw. relativen Fahrgastzahlen und deren Entwicklung würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb entsprechend zu Lasten der DB Fernverkehr AG auszurichten. Daten darüber, welche Strecke/Relation wie ausgelastet ist und wohin sich Verkehrsströme verlagern, sind wertvoll, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren. Daraus würden sich entscheidende Marktvorteile für andere Unternehmen ergeben.

Hinsichtlich des Luftverkehrs wird auf die frei zugängliche Verkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Bezüglich der Transportmengen wird auf Anlage 2 verwiesen.

Daten liegen erst ab dem Jahr 1993 vor.

Daten zum Straßengüterverkehr liegen nur bis einschließlich 2018 vor. Die Zahlen vor 2005 wurden mit einem Zählkartenverfahren erhoben. Die daraus

resultierenden Ergebnisse sind mit den späteren Zahlen nicht vergleichbar und wurden daher in der Aufstellung nicht berücksichtigt.

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)?

Zum grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehr von und in die Tschechische Republik liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor. Bezüglich der absoluten Zahlen für den grenzüberschreitenden Flugverkehr von und in die Tschechische Republik wird auf die Anlage 3 verwiesen. Bezüglich des Bahnverkehrs wird auf die Anlage 1 verwiesen.

9. Wie haben sich die CO₂-Emissionen des die deutsch-tschechische Grenze überschreitenden Verkehrs seit 1990 entwickelt (bitte nach Jahr und Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Keine.

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)?

Im Jahr 1995 wurde eine Ressortvereinbarung zwischen den Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik getroffen. In dieser wurde die Elektrifizierung und Fahrzeitverkürzung der Verbindung Nürnberg – Marktredwitz – Schirmding – Grenze D/CZ vereinbart.

Im Jahr 2017 wurden zwei Absichtserklärungen zwischen der DB Netz AG und dem Freistaat Bayern sowie zwischen den Verkehrsministerien der Tschechischen Republik und des Freistaats Bayern zu Verbesserungen auf der Relation Schwandorf – Furth i. Wald unterzeichnet.

DB Fernverkehr hat einen Kooperationsvertrag mit der České dráhy, der bis Dezember 2025 gilt. Der Vertrag regelt den Verkehr zwischen (Hamburg-) Berlin und Prag via Dresden.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt den Abschluss der „Gemeinsamen Absichtserklärung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Praha – Wien 'Via Vindobona'“, mit der Republik Österreich und der Tschechischen Republik als Ergänzung zur im Jahr 1995 zwischen den drei Staaten getroffenen Ressortvereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Praha – Wien. Die Gemeinsame Absichtserklärung bezieht sich auf Aus- bzw. Neubaumaßnahmen folgender Streckenabschnitte auf dem genannten Korridor: Berlin – Dresden, (Dresden -) Heidenau – Ústí nad Labem, Ústí nad Labem – Praha – Brno, Brno – Břeclav, Břeclav – Wien. Der Text der Gemeinsamen Absichtserklärung ist zwischen den beteiligten Ministerien der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Tschechischen Republik abgestimmt. Die Unterzeichnung ist im Jahr 2020 vorgesehen.

Die Aufnahme von Verhandlungen zum Abschluss eines Staatsvertrages für die Neubaustrecke (NBS) Dresden – Prag ist in diesem Jahr geplant.

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?
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 Fahrzeug-einsatz, Zielfahrzeit) wurden dabei bereits festgezurrt?

Die Fragen 13, 14 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen befinden sich überwiegend in der Leistungsphase 2. Der Abschnitt Hof – Marktredwitz ist in der Leistungsphase 3. Vorausgesetzt diese Maßnahme ist volkswirtschaftlich tragfähig, kann der Abschluss einer Baufinanzierungsvereinbarung für den Abschnitt Nürnberg – Schirnding Ende der 2020er Jahre erfolgen. Termine für den Beginn der Bauarbeiten können erst nach Abschluss der Planfeststellung benannt werden.

Soweit die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Vorhabens nach Abschluss der Leistungsphase 2 gegeben ist, wird die Bundesregierung zum gegebenen Zeitpunkt Gespräche mit der Tschechischen Republik aufnehmen.

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?

Die Zielfahrzeiten des Deutschlandtaktes liegen erst mit der Veröffentlichung des dritten Gutachterentwurfs vor. Derzeit erfolgt die wirtschaftliche und verkehrliche Bewertung der im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans hinterlegten Angebotskonzeption. Nach Abschluss dieser Prüfung wird der dritte und finale Gutachterentwurf voraussichtlich im Sommer 2020 vorgestellt.

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?

Die derzeitigen Planungen gehen von der Zugzahlenprognose 2030 aus. Im angesprochenen Abschnitt gibt es aus heutiger Sicht keinen Bedarf für eine Zweigleisigkeit.

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)?

Nach Auskunft DB Netz AG als Vorhabenträgerin sollen in den Bahnhöfen Rückersdorf, Neusorg, Marktredwitz, Arzberg, Schirnding und Oberkotzau im Rahmen des Vorhabens Überholgleise von 740 Metern für lange Züge neu eingerichtet werden. In den Bahnhöfen Hersbruck Ost, Kirchenlaibach und Wunsiedel/Holenbrunn gibt es bereits solche Überholgleise.

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)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im zweiten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes ist im Fernverkehr der Einsatz von Neigetechnik nicht vorgesehen, da die Strecke im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) elektrifiziert werden soll und bei der Aufstellung des BVWP kein geeignetes elektrisches Fernverkehrsfahrzeug mit Neigetechnik auf dem Markt war. Vor diesem Hintergrund liegen dem Bundes-

ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) keine Vergleichsdaten zu Reisezeiten vor.

Im Nahverkehr ist der Einsatz von Neigetechnik im zweiten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes berücksichtigt.

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

Nach Auskunft der DB AG haben die Fahrzeuge Pendolino der České dráhy (ČD) keine Zulassung für Deutschland. Planungen des tschechischen Verkehrsministeriums sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen über das Volumen vergangener Investitionen der benannten Eisenbahnstrecke auf tschechischer Seite vor. Die Tschechische Republik priorisiert für langlaufende Güterverkehre die grenzüberschreitende Verbindung Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ und wird ihre Investitionen in den Ausbau dieser Strecke lenken.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist nach aktuellem Stand auf der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ mit Bezugsjahr 2030 für den Abschnitt Nürnberg bis Marktredwitz von einem Verkehrsaufkommen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) von 36 Zügen auszugehen. Für den Schienengüterverkehr (SGV) werden zwölf Züge zugrunde gelegt. Im Grenzbereich zur Tschechischen Republik sinkt das SGV-Aufkommen auf 8 Züge. Für den SPFV werden dort noch 18 Züge erwartet.

Für den SPNV ergibt sich in den einzelnen Abschnitten nach Auskunft der DB AG folgendes, zu erwartendes Verkehrsaufkommen:

- Nürnberg – Hersbruck 210 Züge,
- Hersbruck – Neuhaus 118 Züge,
- Neuhaus – Pegnitz 66 Züge,
- Pegnitz – Schnabelwaid 132 Züge und
- Schnabelwaid bis Grenze D/CZ 34 Züge.

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?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ABS Nürnberg/Regensburg-Furth i. W. – Grenze D/CZ ist aufgrund ihrer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung aus dem Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom Dezember 2016 aufgestiegen. Das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wird nur erreicht, wenn zeitgleich bestimmte Ausbaumaßnahmen auf tschechischer Seite im Abschnitt Grenze D/CZ – Pilsen vorgenommen werden. Hierfür hat die Tschechische Republik der Bundesregierung ihre technische Machbarkeitsstudien zur Verfügung gestellt, die derzeit von den Bundesgutachter dahingehend geprüft werden, ob die verkehrlichen Annahmen den im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellten Prämissen entsprechen.

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?

Eine Aussage, in welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Überholgleise/Abstellgleise von mindestens 750 m geschaffen werden sollen, kann erst nach Aufnahme der Vorplanung getroffen werden. In der bestehenden Infrastruktur der Bahnhöfe bzw. Betriebsstelle sind keine Überholgleise/Abstellgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 750 m ausgewiesen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist auf der Strecke Nürnberg – Furth im Wald – Grenze D/CZ mit Bezugsjahr 2030 von folgendem Verkehrsaufkommen auszugehen:

Für den SPFV wird von 16 Zügen auf diesem Abschnitt ausgegangen. Für den SGV werden bis zu 20 Züge erwartet. Im Grenzbereich zu CZ sinkt das SGV-Aufkommen auf neun Züge.

Für den SPNV werden zwischen Nürnberg-Dürrenhof und Lauf 117 Züge erwartet. Im Abschnitt Lauf bis Irrenlohe werden abschnittsweise bis zu 99

SPNV-Züge erwartet. Im Abschnitt Schwandorf – Furth im Wald wird von 36 Zügen im SPNV ausgegangen.

Durch die Überlagerung der Verkehre auf der Strecke von Nürnberg nach Furth im Wald und Marktredwitz nach Regensburg im Abschnitt Irrenlohe bis Schwandorf, sind die Belastungen mit 36 Zügen im SPNV, 138 Zügen im SPNV und 67 Zügen im SGV die maximal zu erwartenden Verkehre.

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?

Die Strecke Plauen oberer Bahnhof – Landesgrenze D/CZ (– Cheb) wurde durch das Land Sachsen für das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet. Die eingebrachten Projektvorschläge werden derzeit einer Bewertung unterzogen. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres erwartet. Aussagen zur Strecke sind erst dann möglich.

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?

Nein.

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?

Das Vorhaben befindet sich in der Grundlagenermittlung/Vorplanung. Diese – einschließlich ihrer parlamentarischen Befassung – soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Anschließend folgen Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Genehmigungsverfahren.

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?

Ende 2019 haben die deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der tschechischen Eisenbahnverwaltung einen Planungsvertrag für die Planung des grenzüberschreitenden Tunnels im Gemeinsamen Planungsraum abgeschlossen. Dieser regelt u. a., dass der grenzüberschreitende Tunnel durch ein gemeinsames Projektteam ausgeführt wird. Weiterhin erfolgt ein Informationsaustausch

über den Planungsstand der außerhalb des Gemeinsamen Planungsraumes liegenden Streckenabschnitte zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Ministerien.

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)?

Im Rahmen der Vorplanung wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h für die Strecke Heidenau – Ústí nad Labem zugrunde gelegt. Weiterhin untersucht die DB Netz AG, inwieweit eine Anhebung auf 230 km/h für den Personenverkehr sinnvoll wäre. Güterzüge werden die Strecke in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h nutzen.

Die geplante Zielfahrzeit Dresden Hbf – Prag soll unter Berücksichtigung des Ausbaus auf tschechischer Seite etwa eine Stunde betragen.

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?

DB Fernverkehr AG ist in regelmäßigem Austausch mit der ČD und prüft eine Weiterentwicklung des Angebotes. Ab 3. Mai 2020 ist die Inbetriebnahme eines Railjet-Zugpaars rj 256/257 Berlin – Dresden-Prag – Wien – Graz vorgesehen, die jetzt wegen der Corona-Krise bis zum 8. Juni 2020 verschoben werden muss. Damit wird sich die Anzahl der grenzüberschreitenden Zugpaare von sechs auf sieben erhöhen.

Aktuell läuft bei der ČD eine Fahrzeugausschreibung für neues Fahrzeugmaterial (90 Reisezugwagen und Mehrsystem-Lokomotiven für 230 Km/h) für den Zeitraum ab 2026. Damit soll mit Blick auf die Fertigstellung der Dresdner-Bahn und dem kompletten Ausbau der Strecke Berlin – Dresden für 200 km/h eine Verbesserung erreicht werden.

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)?

Die Zugzahlenprognose 2030 des BMVI sieht auf der NBS Heidenau Süd – Grenze D/CZ 101 Güterzüge und 32 Züge des SPFV vor. Die Auslegung der NBS erfolgt so, dass diese Anforderung mit einer guten Betriebsqualität bewältigt werden kann.

Aussagen zur Tag-/Nacht-Verteilung sind derzeit nicht möglich.

36. Welches Minderungspotential bei den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sieht die Bundesregierung durch die geplanten Vorhaben der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Aus- und Neubaustrecken im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien?

Für die Erstellung des BVWP 2030 hat das BMVI die geplanten Vorhaben umfassend geprüft. Dabei wurden auch die Veränderungen der Abgasemissionen untersucht. Die Ergebnisse stehen der Öffentlichkeit im Rahmen des Projektinformationssystems (PRINS) des BMVI zur Verfügung.

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)?

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast folgender Bundesfernstraßen im Zulauf zu deutsch-tschechischen Grenzübergängen (BGr. D/CZ):

Land	Straße	Bezeichnung	Gesamtverkehrsbelastung in Kfz/24h*	Anteil Schwerverkehr in Prozent*
BY	A 6	Waidhaus – BGr. D/CZ	14.100	42
BY	B 11	Regenhütte – BGr. D/CZ	4.450	4
BY	B 12	Philippsreut – BGr. D/CZ	5.160	14
BY	B 20	Furth i. Wald – BGr. D/CZ	11.550	12
BY	B 299	Waldsassen – BGr. D/CZ	5.730	7
BY	B 303	Schirnding – BGr. D/CZ	5.850	16
SN	A 17	Breitenau – BGr. D/CZ	12.430	41
SN	B 92	Schönberg – BGr. D/CZ	1.790	12
SN	B 95	Oberwiesenthal – BGr. D/CZ	2.470	6
SN	B 170	Zinnwald – BGr. D/CZ	1.780	2
SN	B 172	Schmilka – BGr. D/CZ	2.830	1
SN	B 174	Reitzenhain – BGr. D/CZ	5.400	25
SN	B 178	Zittau – BGr. D/CZ	7.180	5

*gerundet gemäß den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2015

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)?

Im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 sind folgende Bundesfernstraßenverbindungen im Zulauf zu deutsch-tschechischen Grenzübergängen enthalten:

Land	Straße	Bezeichnung	Dringlichkeit	geplante Fertigstellung ²	aktuelle Kosten in Mio. Euro
BY	B 303	OU Schirnding ¹	WB*	2021 (1. Bauabschnitt)	21,6
BY	B 299	OU Waldsassen	VB	-	39,9
BY	B 11	Verlegung bei Schweinhütt	VB	-	10,0
BY	B 11	Deggendorf – Grafling	WB*	-	14,8
BY	B 20	Cham-Süd – Chameregg	VB	-	15,1

Land	Straße	Bezeichnung	Dringlichkeit	geplante Fertigstellung ²	aktuelle Kosten in Mio. Euro
BY	B 20	Straubing – Cham	WB*	-	156,4
BY	B 20	Rissmannsdorf – Traitsching	WB*	-	26,8
SN	B 95	OU Wiesa/ Schönfeld	VB	-	17,5
SN	B 95	OU Thum/Ehrenfriedersdorf	WB*	-	34,3
SN	B 95	OU Burkhardsdorf	WB*	-	26,0
SN	B 172	OU Pirna	VB	2023	158,8
SN	B 174	Reitzenhain	VB	-	6,7
SN	B 174	OU Großolbersdorf/ Hohndorf	VB	-	33,9
SN	B 107	Chemnitz – Ebersdorf	VB	-	70,4
SN	B 107	Ebersdorf – A 4 (AS Chemnitz-Ost)	VB	-	40,8
SN	B 178	Zittau – Niederoderwitz	FD	-	32,5
SN	B 178	Nostitz – A 4 (AS Weißenberg)	FD	-	88,0

¹ Gemäß dem Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestags vom 07.06.2019 wird vom Bau des 2. Bauabschnitts Abstand genommen.

² Ein Termin für eine Verkehrsfreigabe bzw. eine Baufertigstellung von in Planung und Vorbereitung befindlichen Maßnahmen ist nicht bestimmt.

Abkürzungen:

FD	laufende und fest disponierten Projekte
VB	Vordringlicher Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB	Weiterer Bedarf
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
OU	Ortsumgehung

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)?

Das BMVI informiert den Deutschen Bundestag jährlich über die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Im Rahmen des als Bundesdrucksache veröffentlichten Verkehrsinfrastrukturberichtes (bis 2006 Straßenbaubericht) sind sämtliche Bedarfsplanvorhaben einschließlich deren Projektkosten dokumentiert.

Nach dem Ergebnis einer Auswertung der vom Deutschen Bundestag in den Jahren 1986, 1993, 2004 und 2016 beschlossenen Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen hat der Bund seit dem Jahr 1990 rund 70,4 Mrd. Euro in Bedarfsplanprojekte in Deutschland investiert. Darin sind auch diejenigen Aus- und Neubauvorhaben enthalten, die unter anderem dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien dienen.

Eine Statistik, die ausschließlich Bundesfernstraßenvorhaben im nicht konkret bestimmten Zulauf zu deutsch-tschechischen Grenzübergängen seit 1990 ausweist, liegt dagegen nicht vor.

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)?

Der Bund hat in den Bau der A 17 zwischen dem Autobahndreieck Dresden-West und der deutsch-tschechischen Grenze (BGr. D/CZ) insgesamt rund 721 Mio. Euro investiert.

Bezeichnung	Verkehrsfreigabe	Kosten Bund in Mio. Euro
AD Dresden-West (A 4) – AS Gorbitz	10/2001	55
AS Gorbitz – AS Dresden-Südvorstadt	12/2004	319
AS Dresden-Südvorstadt – AS Pirna	07/2005	173
AS Pirna – BGr. D/CZ	12/2006	174

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)?

Der Bund hat in den Bau der A 6 zwischen der Anschlussstelle Amberg-Ost und der deutsch-tschechischen Grenze (BGr. D/CZ) insgesamt rund 378 Mio. Euro investiert.

Bezeichnung	Verkehrsfreigabe	Kosten Bund in Mio. Euro
AS Amberg Ost – AK Oberpfälzer Wald	09/2008	168
AK Oberpfälzer Wald (A 93) – Wittschau	07/2005	83
Wittschau – Vohenstrauß West	10/2006	28
Vohenstrauß West – Waidhaus:	11/2004	99
davon Teilfreigaben:	11/2004	
Vohenstrauß – Lohma	11/1999	
Ortsumgehung Lohma	11/1997	
Ortsumgehung Waidhaus mit Grenzbrücke		

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)?

Mit dem Bedarfsplan 2004 konnte erstmalig das Projekt ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach – Grenze D/CZ (- Prag) in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans eingestellt werden. Als erster Abschnitt wurde die ABS Reichenbach – Hof ab 2006/2007 mit Landesmitteln geplant und von 2010 bis 2013 baulich umgesetzt. Die baulichen Investitionen in das Teilprojekt ABS Reichenbach – Hof werden im Folgenden aufgelistet:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Investitionen nach BHH (Mio. Euro)	0,29	10,43	25,50	12,20	16,90	6,02	4,49	0,65	1,31	0,12

Mit der Planung der weiteren Abschnitte wurde ab 2012 im Rahmen einer Sammelvereinbarung für die Leistungsphase 1-2 begonnen. Die Umsetzung ist abhängig vom Planungsstand und den zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmitteln.

Mit dem Bedarfsplan 2016 (Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) konnten weitere grenzüberschreitende Ausbauprojekte in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ (aktuell keine Planungen)
- NBS Dresden – Prag (Planungen Leistungsphase 1-2)

Die Finanzierung der Planungskosten erfolgt im Rahmen der Sammelvereinbarung der Leistungsphasen 1-2.

Bedarfsplanvorhaben	Aktuelle Leistungsphase	Beginn der Planung	IST-Planung (Dez 2019)
NBS Dresden-Prag	Lph 1-2	2018	2,6 Mio. Euro
ABS Marktredwitz – Grenze D/CZ (Elektr.)	Lph 1-2	2012	1,6 Mio. Euro
ABS Nürnberg – Marktredwitz (Elektr.)	Lph 1-2	2012	7,8 Mio. Euro

Anlage 1
zu Frage 1

Bad Schandau

Jahr	Grenzeingang		Grenzausgang	
	PV*	GV	PV	GV
2005	2.521	9.796	2.521	9.444
2010	5.594	13.842	5.942	12.504
2011	6.226	15.183	6.581	13.463
2012	6.188	15.650	6.551	14.265
2013	6.347	16.205	6.706	15.798
2014	6.996	17.219	7.363	17.074
2015	7.523	18.469	7.741	18.769
2016	7.399	18.163	7.210	18.001
2017	7.388	18.718	7.390	19.380
2018	6.921	20.486	6.923	20.733
2019	6.980	19.937	7.008	19.831

* PV und GV jeweils Zugzahlen
Quelle: DB AG

Schirnding*

PV	GV
6.362	2.843
7.525	2.888
7.612	2.916
8.762	2.525
8.767	2.502
6.359	2.034
9.281	2.711
9.484	3.184
9.408	2.946
9.288	3.078
9.502	2.653

* Trennung in Grenzeingang und -ausgang nicht möglich

Furth im Walde*

PV	GV
6	2.486
6.789	964
6.751	1.231
6.800	1.180
6.686	1.862
4.375	1.825
4.293	999
4.337	1.050
4.453	1.144
6.548	1.077
6.436	549

Anlage 2
zu Frage 7

Transporte von Deutschland nach Tschechien - Transportmenge

Jahr	Luftverkehr	Schienengüterverkehr*	Straßengüterverkehr
	Transportmenge in Tonnen		
1993	2.245		
1994	2.756		
1995	3.250	1.577.200	
1996	3.305	1.087.300	
1997	3.683	2.454.900	
1998	3.345	2.433.200	
1999	3.618	2.587.800	
2000	4.096	2.752.000	
2001	4.444	2.725.700	
2002	4.558	2.748.700	
2003	4.897	3.310.400	
2004**	5.373	2.672.026	
2005	5.236	2.818.360	8.476.000
2006	5.718	3.302.443	9.850.000
2007	6.376	3.720.537	10.783.000
2008	5.949	3.407.589	12.667.000
2009	4.276	2.723.116	10.676.000
2010	4.252	3.170.873	12.729.000
2011	3.885	3.193.976	13.582.000
2012	3.276	3.434.724	12.463.000
2013	3.373	3.584.393	13.614.000
2014	3.795	3.754.404	12.788.000
2015	4.467	3.543.886	14.614.000
2016	6.874	3.894.648	13.184.000
2017	7.340	3.627.631	12.654.000
2018	7.677	4.091.139	11.516.000
2019	7.792	4.270.656	

Transporte von Tschechien nach Deutschland - Transportmenge

Jahr	Luftverkehr	Schienengüterverkehr*	Straßengüterverkehr
	Transportmenge in Tonnen		
1993	517		
1994	789		
1995	994	6.983.800	
1996	1.023	3.234.400	
1997	1.243	6.632.200	
1998	1.561	6.884.800	
1999	1.604	7.407.100	
2000	2.363	7.494.200	
2001	2.529	6.656.400	
2002	3.135	5.396.500	
2003	2.960	4.662.600	
2004**	2.739	3.895.180	
2005	2.795	4.048.180	10.303.000
2006	3.600	4.252.463	11.106.000
2007	3.908	4.099.937	12.163.000
2008	3.805	3.706.578	12.830.000
2009	2.197	2.876.876	13.301.000
2010	2.686	3.883.402	14.708.000
2011	3.147	3.681.583	14.831.000
2012	2.844	4.227.767	14.524.000
2013	2.821	4.692.132	16.821.000
2014	3.011	4.743.376	17.665.000
2015	3.303	4.407.415	18.606.000
2016	5.594	3.819.027	17.079.000
2017	6.069	3.523.549	17.251.000
2018	7.331	4.073.639	15.113.000
2019	6.261	4.986.845	

*) Bei den vorliegenden Zahlen zum Eisenbahngüterverkehr ab dem Berichtsjahr 2004 handelt es sich um Ergebnisse der Monatsstatistik nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 VerkStatG, deren Vergleichbarkeit zu anderen Statistiken des Schienengüterverkehrs (z. B. der Jahresstatistik) nur bedingt gegeben ist.

Anlage 3
zu Frage 8

Einstiegende Fluggäste von Deutschland mit dem Streckenziel Tschechische Republik

Streckenherkunft	Streckenziel	Jahr	Fluggäste Anzahl	Passagier-km in Tausend
Deutschland	Tschechische Republik	1993	169.904	71.112
Deutschland	Tschechische Republik	1994	189.383	79.115
Deutschland	Tschechische Republik	1995	198.212	83.356
Deutschland	Tschechische Republik	1996	182.753	76.696
Deutschland	Tschechische Republik	1997	194.832	81.192
Deutschland	Tschechische Republik	1998	210.385	86.534
Deutschland	Tschechische Republik	1999	246.925	102.006
Deutschland	Tschechische Republik	2000	293.089	119.782
Deutschland	Tschechische Republik	2001	323.647	131.996
Deutschland	Tschechische Republik	2002	319.002	127.213
Deutschland	Tschechische Republik	2003	366.568	149.895
Deutschland	Tschechische Republik	2004	425.263	175.516
Deutschland	Tschechische Republik	2005	493.226	207.415
Deutschland	Tschechische Republik	2006	558.295	234.537
Deutschland	Tschechische Republik	2007	558.051	235.561
Deutschland	Tschechische Republik	2008	545.129	230.302
Deutschland	Tschechische Republik	2009	497.568	208.968
Deutschland	Tschechische Republik	2010	552.052	230.838
Deutschland	Tschechische Republik	2011	566.151	235.219
Deutschland	Tschechische Republik	2012	507.397	208.501
Deutschland	Tschechische Republik	2013	532.609	216.109
Deutschland	Tschechische Republik	2014	511.648	212.099
Deutschland	Tschechische Republik	2015	547.887	223.868
Deutschland	Tschechische Republik	2016	560.372	228.055
Deutschland	Tschechische Republik	2017	609.651	250.736
Deutschland	Tschechische Republik	2018	570.313	239.374
Deutschland	Tschechische Republik	2019	557.537	233.860

Aussteigende Fluggäste in Deutschland mit Streckenherkunft Tschechische Republik

Streckenherkunft	Streckenziel	Jahr	Fluggäste Anzahl	Passagier-km in Tausend
Tschechische Republik	Deutschland	1993	162.169	67.848
Tschechische Republik	Deutschland	1994	184.553	76.370
Tschechische Republik	Deutschland	1995	195.522	81.932
Tschechische Republik	Deutschland	1996	183.136	76.374
Tschechische Republik	Deutschland	1997	194.395	81.522
Tschechische Republik	Deutschland	1998	210.737	86.854
Tschechische Republik	Deutschland	1999	247.991	102.442
Tschechische Republik	Deutschland	2000	299.587	122.540
Tschechische Republik	Deutschland	2001	328.155	133.970
Tschechische Republik	Deutschland	2002	324.544	129.220
Tschechische Republik	Deutschland	2003	371.936	152.346
Tschechische Republik	Deutschland	2004	434.212	179.593
Tschechische Republik	Deutschland	2005	498.314	209.023
Tschechische Republik	Deutschland	2006	564.910	236.169
Tschechische Republik	Deutschland	2007	548.418	230.980
Tschechische Republik	Deutschland	2008	536.315	226.026
Tschechische Republik	Deutschland	2009	501.336	209.800
Tschechische Republik	Deutschland	2010	548.789	229.107
Tschechische Republik	Deutschland	2011	569.043	236.319
Tschechische Republik	Deutschland	2012	516.957	211.164
Tschechische Republik	Deutschland	2013	535.634	217.054
Tschechische Republik	Deutschland	2014	515.761	213.021
Tschechische Republik	Deutschland	2015	556.403	226.980
Tschechische Republik	Deutschland	2016	568.238	230.829
Tschechische Republik	Deutschland	2017	614.137	252.490
Tschechische Republik	Deutschland	2018	571.252	238.963
Tschechische Republik	Deutschland	2019	561.687	234.454

