

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Heinz-Peter Haustein, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/9379 –

Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits vor 1990 bestanden zahlreiche Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland sowie der DDR einerseits und der Tschechoslowakei andererseits. Der Fall des Eisernen Vorhangs im Herbst 1989 ermöglichte den Menschen, unter deutlich vereinfachten Bedingungen in das jeweils andere Land zu reisen. Mit Wirkung zum 1. Mai 2004 trat die Tschechische Republik der Europäischen Union bei. Am 21. Dezember 2007 trat in Tschechien das Schengener Abkommen in Kraft, so dass seit diesem Tage keine Personenkontrollen an der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland mehr stattfinden. Diese politische Entwicklung hat maßgeblichen Einfluss auf den grenzüberschreitenden Verkehr auf Straße und Schiene.

Die Bahnverbindungen Dresden–Prag sowie Nürnberg–Marktredwitz–Prag waren bereits Gegenstand der Kleinen Anfrage „Transeuropäisches Eisenbahn-Verkehrsnetz–Projektnummer 22 (Athen–Nürnberg/Dresden)“ der FDP-Bundestagsfraktion (Drucksache 16/8797). Der grenzüberschreitende Schienenverkehr ist jedoch nicht auf diese Relationen beschränkt.

1. Auf welchen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Tschechien werden derzeit Schienenverkehre durchgeführt?

Nach den vorliegenden Informationen sind folgende grenzüberschreitende Streckenabschnitte in Betrieb:

- Zittau–Hřadek nad Nisou (Grottau),
- Großschönau (Sachs)–Varnsdorf,
- Varnsdorf–Seifhennersdorf,
- (Rumburk–) Jiřikov–Ebersbach (S),

- (Bad Schandau–) Schöna–Dolní Žleb (Niedergrund) (–Děčín hl. n. /Bodenbach),
- Vejprty (Weipert)–Bärenstein (Kr. Annaberg),
- Potůčky (Breitenbach)–Johanngeorgenstadt,
- Klingenthal–Kraslice (Graslitz),
- Bad Brambach–Vojtanov (Voitersreuth),
- Schirnding–Cheb (Eger),
- Česká Kubice (Böhmisch Kubitzten)–Furth im Wald,
- Bayerisch Eisenstein–Železná Ruda město (Markt Eisenstein).

2. Auf welchen im Jahre 1990 existenten grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der späteren Tschechischen Republik wurde der Betrieb zwischenzeitlich eingestellt?

Aus welchen Gründen geschah dies jeweils?

Der Streckenabschnitt Aš (Asch)–Selb-Plößberg wurde zum 28. September 1996 wegen fehlender Nutzung der Infrastruktur und zur Vermeidung unwirtschaftlicher Investitionen stillgelegt. Auf Wunsch der tschechischen Seite wurde der Grenzübergang jedoch formell nicht aufgehoben.

3. Welche grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik wurden seit dem Jahr 1990 errichtet oder wieder in Betrieb genommen?

Im Bahnhof Bayerisch Eisenstein wurde im Juni 1991 die Verbindung vom deutschen Bahnhofsteil nach Železná Ruda město (Markt Eisenstein) wiederhergestellt. Der Streckenabschnitt Klingenthal–Kraslice (Graslitz) wurde im Jahr 2000 reaktiviert.

4. Welche Baumaßnahmen wurden für die Errichtung bzw. Reaktivierung dieser Strecken (Frage 3) jeweils erbracht?

Im Bahnhof Bayerisch Eisenstein wurde die Gleisverbindung über die durch den Bahnhof verlaufende Grenze für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Bayerisch Eisenstein und Železná Ruda město (Markt Eisenstein) wiederhergestellt. Die Reaktivierung des Streckenabschnitts Klingenthal–Kraslice (Graslitz) erforderte den Ersatzneubau eines Brückenbauwerks über die Bundesstraße B 282, ca. 200 m Gleiserneuerung und Neuaufbau der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Telekommunikationsanlagen.

5. Welche Kosten verursachten diese Baumaßnahmen (Frage 4) jeweils und wer trug sie?

In welcher Höhe wurden jeweils Fördermittel der Europäischen Union bewilligt?

Nach Angaben der Deutschen Bahn Netz AG verursachte die Wiederherstellung der Verbindung Bayerisch Eisenstein–Železná Ruda město (Markt Eisenstein) Aufwendungen in Höhe von umgerechnet 300 000 Euro, die durch den Freistaat Bayern gefördert wurden. Fördermittel der Europäischen Union wurden nicht in Anspruch genommen. Die Baumaßnahmen an der Bahnstrecke

Klingenthal–Kraslice (Graslitz) erforderten Aufwendungen in Höhe von 4,54 Mio. Euro, davon entfielen 2,89 Mio. Euro Fördermittel auf den Europäischen Fonds INTERREG II, 1,42 Mio. Euro auf Fördermittel des Freistaates Sachsen und 0,23 Mio. Euro auf Mittel des Zweckverbands Vogtland.

6. Welche der im Jahr 1990 betriebenen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der späteren Tschechischen Republik wurden zwischen 1990 und 2008 saniert oder ausgebaut?

Neben den bereits in der Antwort zu Frage 3 genannten Verbindungen wurden folgende Eisenbahnstrecken saniert oder ausgebaut:

Zittau–Hřadek nad Nisou (Grottau),
(Rumburk–) Jiřikov–Ebersbach (S),
Vejprty (Weipert)–Bärenstein (Kr. Annaberg),
Potůčky (Breitenbach)–Johanngeorgenstadt und
Bad Brambach–Vojtanov (Voitersreuth).

Hinsichtlich der Ausbaustrecken Dresden–Bad Schandau–Bundesgrenze zur Tschechischen Republik und Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding–Bundesgrenze zur Tschechischen Republik wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage in der Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen.

7. Welche Kosten verursachten diese Baumaßnahmen (Frage 6) jeweils und wer trug sie?
In welcher Höhe wurden jeweils Fördermittel der Europäischen Union bewilligt?

Die Ausbaumaßnahmen an den regionalen Grenzstrecken Zittau–Hřadek nad Nisou (Grottau), (Rumburk–) Jiřikov–Ebersbach (S), Vejprty (Weipert)–Bärenstein (Kr. Annaberg), Potůčky (Breitenbach)–Johanngeorgenstadt und Bad Brambach–Vojtanov (Voitersreuth) wurden mit Mitteln des Bundes und der Deutschen Bahn AG bzw. deren Vorgänger Deutsche Reichsbahn finanziert. Da es sich um eine Vielzahl von Klein- bzw. Kleinstmaßnahmen gehandelt hat, ist es der DB Netz AG in der Kürze der Zeit nicht möglich, die Aufwendungen im Einzelnen zu beziffern.

Die Ausbaumaßnahmen entlang der Ausbaustrecke Dresden–Bad Schandau–Bundesgrenze verursachten im Zeitraum 1990 bis Ende 2007 Gesamtaufwendungen von rund 145 Mio. Euro; diese wurden vom Bund und der Deutschen Bahn AG getragen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage in der Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der derzeit betriebenen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik?

Die Bewertung des Zustandes der Infrastruktur hinsichtlich Sicherheit und Verfügbarkeit ist gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) Aufgabe des betreibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die Planungen zum Ausbau wurden bereits in der Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 erläutert.

9. Bei welchen der derzeit betriebenen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung beabsichtigt, sie stillzulegen?

Welche Gründe werden jeweils dafür vorgebracht?

Anträge zur Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebs der Infrastruktur gemäß § 11 AEG liegen für diese Streckenabschnitte nicht vor.

10. Bei welchen der derzeit betriebenen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik bestehen Pläne, sie zu sanieren oder auszubauen?

Wann sollen diese Pläne jeweils umgesetzt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen. Außerdem ist die deutsch-polnische Grenzbrücke über die Neiße auf der grenzüberschreitenden Nahverkehrsstrecke Zittau–Hřadek nad Nisou sanierungsbedürftig. Die Strecke führt auf ca. 3 km über polnisches Territorium ohne eine Verkehrsstation in Polen. Die notwendigen Maßnahmen müssen noch zwischen den Beteiligten abgestimmt werden.

11. Welche Baumaßnahmen sollen im Rahmen der Sanierung bzw. des Ausbaus (Frage 10) jeweils erbracht werden?
12. Welche Kosten werden diese Baumaßnahmen (Frage 11) voraussichtlich jeweils verursachen und wer wird sie tragen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der Strecken des Bedarfsplans wird auf die Antworten zu Fragen 1, 2 und 4 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen. Angaben zu den übrigen Strecken liegen der Bundesregierung nicht vor.

13. Wurden für die Sanierung bzw. den Ausbau der Bahnstrecken (Frage 10) jeweils Fördermittel bei der Europäischen Union beantragt oder besteht die Absicht, entsprechende Anträge in Zukunft zu stellen?

In welcher Höhe wurden in diesem Rahmen bereits Fördermittel bewilligt?

Hinsichtlich der Strecken des Bedarfsplans wird auf die Antwort zu Frage 3 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen. Angaben zu den übrigen Strecken liegen der Bundesregierung nicht vor.

14. Welche Vereinbarungen wurden zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen den beiden Staaten geschlossen?

Am 7. Juni 1995 schlossen die Bundesrepublik Deutschland, Österreich und die Tschechische Republik eine „Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien“, sowie die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik eine „Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Prag“ ab. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen.

15. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den jüngst von dem zu diesem Zeitpunkt amtierenden sächsischen Ministerpräsidenten Georg Milbradt vorgestellten Plänen, eine größtenteils unterirdische Neubau-
strecke durch das Elbtal errichten zu wollen (vgl. Sächsische Zeitung vom 18. Mai 2008)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage in Bundestagsdrucksache 16/8996 verwiesen.

16. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen auf den Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Tschechien zwischen 1990 und 2008 entwickelt?

Welchen Trend erwartet die Bundesregierung diesbezüglich für die Zukunft?

17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Güterverkehrsaufkommen auf den Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Tschechien zwischen 1990 und 2008 entwickelt?

Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung diesbezüglich in den nächsten zehn Jahren?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Erhebungen der Bundespolizei an der deutsch-tschechischen Grenze bewegt sich das Verkehrsaufkommen in der Bahn während der letzten Jahre in der Größenordnung von 1,3 bis 1,5 Millionen Reisenden pro Jahr. Eine Prognose lässt sich aus diesen statistischen Daten nicht ableiten. Die Umlegung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wird im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vorgenommen.

