

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Maria Scharfenberg, Eike Hallitzky, Dr. Christian Magerl** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 06.08.2009

Verkehr von und nach Tschechien

I: Güterverkehr

II: Personenverkehr

III: Infrastruktur

I.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich das Güterverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien
 - a) im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen),
 - b) im Schienenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen),
 - c) im Luftverkehrentwickelt? Angaben bitte für die einzelnen Jahre von 2004 bis 2008.
2. Welcher Anteil dieser Verkehre ist tschechischer Transitverkehr in welche Länder?
3. a) Wie hoch ist der Anteil des kombinierten Verkehrs beim Schienenverkehr?
 - b) Welcher Anteil der auf tschechischer Seite per Bahn beförderten Güter wird zum Weitertransport in Richtung Bayern auf Lkws umgeladen (aufgeschlüsselt nach Grenzübergängen und Gütertypen)?
 - c) Welche Kapazitäten bieten sich dem grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aufgrund freier Fahrpläne auf den jeweiligen Strecken?
4. a) Welche Ergebnisse erbrachte die in der Interpellation 15/2409 erwähnte wissenschaftliche Begleitung des Projektes „Pilotierung kombinierter Verkehre zwischen Bayern und Tschechien“?
 - b) Wie wurden diese Ergebnisse verwertet?

II.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien
 - a) im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen),
 - b) im Schienenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen),
 - c) im Luftverkehr

2. Welcher Anteil dieser Verkehre aus Tschechien floss in den einzelnen Jahren von 2004 bis 2009 als Transitverkehr durch Bayern in welche Länder?
3. Wie hat sich von 2004 bis 2008 der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) des auf die Grenze zur Tschechischen Republik ausgerichteten Straßennetzes entwickelt?
4. Welchen Anteil am Personenverkehr haben die Zwecke
 - a) Geschäftsreise/Arbeit/Pendlerverkehr
 - b) Einkaufen
 - c) Tourismus? (Angaben bitte für die einzelnen Jahre von 2004 bis 2008)
5. a) Welche zusätzlichen grenzüberschreitenden Zugangebote wurden seit dem Jahr 2004 geschaffen?
 - b) Wie viele ÖPNV-Buslinien gibt es derzeit zwischen Bayern und Tschechien?
 - c) Welche zusätzlichen Vernetzungen der ÖPNV-Angebote zwischen Ostbayern und Westböhmen sind in den nächsten Jahren konkret geplant?
6. a) Wo sieht die Staatsregierung Defizite vor allem auch in den kleinräumigen Vernetzungen der Angebote im allgemeinen ÖPNV zwischen Ostbayern und Westböhmen?
 - b) Welche Möglichkeiten sieht die Bayerische Staatsregierung, um auch im bayerischen Grenzgebiet das in Böhmen und Österreich bestens angenommene Donau-Moldau-Ticket einzuführen?
 - c) In welcher Höhe wäre bei der Einführung des Donau-Moldau-Tickets mit Mehreinnahmen durch Nachfragesteigerungen zu rechnen?
7. a) Wie steht die Staatsregierung zu einem Anschluss an das tschechische Bahnnetz in Nové Údoli über Waldkirchen und Haidmühle, nachdem die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Passau – Freyung kurz bevorsteht?
 - b) Welche Fahrgastzahlen werden für die Businglinie Furth i. Wald – Waldmünchen – Domažlice/Taus – Kdyně/Neugedein – Všeruby/Neumarkt – Furth i. Wald prognostiziert?
 - c) Welche Ausgleichszahlungen würde der Betrieb dieser Linie jährlich verursachen?
8. a) In welcher Höhe wurden die im Nationalpark Bayerischer Wald verkehrenden Igelbus-Linien in den einzelnen Jahren von 2004 bis 2008 vom Freistaat Bayern gefördert?
 - b) Wurde seitens der Tschechischen Regierung Interesse bekundet, einen grenzüberschreitenden ÖPNV in den

Nationalparks Bayerischer Wald und Böhmerwald zu realisieren?

III.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Mit welchem Investitionsvolumen wurde das auf die Grenze zu Tschechien ausgerichtete Staatsstraßennetz seit 2004 ausgebaut?
 - b) Welcher Betrag wurde in den Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV seit 2004 investiert?
 - c) Welche Ausbauten hat seit 2004 das auf die Grenze zu Bayern ausgerichtete tschechische Eisenbahnnetz erfahren?
2. a) Welche Verkehrsverlagerungen hat die Fertigstellung der A 6 an anderen Grenzübergängen gebracht?
 - b) Ist vorgesehen, im Zusammenhang mit der Fertigstellung der A 6 andere Grenzübergänge für den Schwerlastverkehr zu sperren beziehungsweise einzuschränken?
3. a) Wird die Reaktivierung der Schienenstrecke Selb-Asch seitens der Staatsregierung weiterverfolgt?
 - b) Bis wann ist mit der Elektrifizierung Nürnberg-Marktredwitz-Hof und Regensburg-Marktredwitz zu rechnen?
 - c) Mit welchen konkreten Maßnahmen bemüht sich die Staatsregierung um die Realisierung der Neubaustrecke Regensburg – Cham als Teil einer Fernverkehrsverbindung von München über Regensburg und Furth im Wald nach Prag (Donau-Moldau-Bahn) im Rahmen eines zukünftigen TEN-Projekts?
4. a) Wie erklärt sich, dass in der Antwort auf die Interpellation (Drs.15/2409) für den Grenzübergang Waldmünchen – Lisková/Haselbach für das Jahr ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von täglich 6.361 Pkws angegeben wird, während die Straßenverkehrszählung 2005 für die Staatsstraße 2146 nördlich Waldmünchen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr nurmehr 3042 Pkws angegeben werden?
 - b) Welche weiteren Angaben waren in der Antwort auf die

Interpellation (Drs.15/2409) nicht korrekt wiedergegeben?

- c) Zu welchen Ergebnissen kommen aktuelle tschechische Verkehrszählungen in der Nachbarstadt Klenci/CZ zum Grenzübergang Waldmünchen – Lisková/Haselbach?
5. a) Wie erklärt sich die im Verkehrsgutachten zur Verlegung der Staatsstraße ST 2146 nördlich von Waldmünchen prognostizierte Verkehrszunahme um 15–20 Prozent am Grenzübergang Waldmünchen – Lisková/Haselbach bis 2020, wenn nach Antwort der Interpellation 15/2409 eine für die einzelnen Grenzübergänge differenzierte Aussage zur Verkehrsentwicklung nicht möglich ist?
 - b) Hält die Staatsregierung die prognostizierte Verkehrszunahme für realistisch?
 - c) Hält die Staatsregierung die Verlegung der Staatsstraße ST 2146 nördlich von Waldmünchen angesichts dieser Zahlen und der aktuellen Haushaltslage für angemessen und wirtschaftlich vertretbar?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 19.10.2009

Die o. g. Schriftlichen Anfragen der Abgeordneten Maria Scharfenberg, Eike Hallitzky und Dr. Christian Magerl betreffend „Verkehr von und nach Tschechien“ beantworte ich wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam und im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern wie folgt:

Verkehr von und nach Tschechien I: Güterverkehr

Zu I/1 a):

Das Güterverkehrsaufkommen im Straßenverkehr hat sich an den einzelnen Grenzübergängen zur Tschechischen Republik von 2004–2008 wie folgt entwickelt (Zahlen in tausend Lkws pro Jahr, Summe der ein- und ausgefahrenen leeren und beladenen Lkws):

Grenzübergang	2004	2005	2006	2007	2008
Selb – Aš/Asch	32	27	21	20	*
Schirnding – Pomezí nad Ohří/Mühlbach	574	616	687	668	480
Waldsassen – Svatý Kříž/Heiligenkreuz	24	19	15	18	*
Mähring – Broumov/Promenhof	21	18	16	16	*
Waidhaus – Rozvadov/Roßhaupt (Bundesstraße)	13	22	21	23	*
Waidhaus – Rozvadov/Roßhaupt (Autobahn)	1309	1885	2134	1845	1755
Waldmünchen – Lisková/Haselbach	8	6	7	8	*
Furth i. Wald/Schafberg – Folmava/Vollmau	386	388	400	399	370
Eschlkam – Všeruby/Neumark	15	15	18	18	*
Bayer. Eisenstein – Železná Ruda/Markt Eisenstein	93	54	51	44	41
Philippsreut – Strážný/Kuschwarda	205	175	172	184	188

*Durch den Wegfall der Grenzkontrollen Ende 2007 liegen für das Jahr 2008 an den kleineren Grenzübergängen keine Zahlen mehr vor.

Die mit diesem Verkehrsaufkommen transportierten Gütermengen sind nicht erfasst. Die Entwicklung der Transportmengen kann nur anhand der Statistik des grenzüberschreitenden Güterverkehrs Deutschland – Tschechische Republik auf deutschen und tschechischen Fahrzeugen abgeschätzt werden (welcher Anteil hiervon auf Verkehre aus Bayern entfällt, ist nicht erfasst).

Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien in Mio. t

Jahr	Import nach D	Export aus D	Transit (geschätzt)	Gesamt
2006	10,7	8,8	4,9	24,4
2007	10,8	8,8	4,8	24,4
2008	10,5	9,7	4,9	25,1

Zu I/1. b):

Eine detaillierte Aufschlüsselung der Schienengüterverkehre nach Grenzübergängen liegt nicht vor. Für den Schienengüterverkehr im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Tschechien stellen sich die Aufkommensdaten (in Mio. t) wie folgt dar:

Jahr	Deutschland – Tschechien (beide Richtungen)
2004	6,6
2005	6,9
2006	7,4
2007	8,5
2008	8,2

Für den Schienengüterverkehr im Wechselverkehr zwischen Bayern und Tschechien stellen sich die Aufkommensdaten (in Mio. t) wie folgt dar. Davon entfallen zwischen 70 bis 80 % auf Beförderungsfälle nach Bayern:

Jahr	Bayern – Tschechien (beide Richtungen)
2004	0,96
2005	0,86
2006	0,92
2007	0,63

Zu I/1. c):

Das Güterverkehrsaufkommen im Luftverkehr von und nach Tschechien hat sich in den Jahren von 2004 bis 2008 wie folgt entwickelt (in Tonnen):

Jahr	Import nach D	Export aus D
2004	2.592	5.197
2005	2.664	5.054
2006	3.446	5.537
2007	3.729	6.089
2008	3.613	5.477

Zu I/2.:

Transitverkehre durch Deutschland von und nach Tschechien auf der Straße haben ihre Quelle bzw. ihre Senke vor allem in Frankreich (rund 30 %), den Niederlanden (rund 39 %) und Belgien (rund 31 %). Zur geschätzten Transitmenge vgl. Tabelle 2 zu I/1.a).

Daten zum Transit im Schienenverkehr liegen der Staatsregierung nicht vor.

Zu I/3. a):

Der kombinierte Verkehr (KV) zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik hat sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt (in Mio. t):

Jahr	Aufkommen Schienenverkehr gesamt	Aufkommen im KV	Anteil KV
2004	6,6	2,4	36 %
2005	6,9	2,8	40 %
2006	7,4	3,2	43 %
2007	8,5	3,9	46 %
2008	8,2	4,4	54 %

Nach Auskunft der DB AG werden seit 2005 keine Verkehre mehr im Wege der „rollenden Landstraße“ bedient. Der kombinierte Verkehr in der Relation mit Tschechien besteht im Wesentlichen aus Seehafenhinterlandverkehren von Nord- und Ostseehäfen zu tschechischen Terminals.

Zu I/3. b):

Zu dieser Frage liegen keine Erkenntnisse vor.

Zu I/3. c):

Nach Auskunft der DB Netz AG verfügen die für den Güterverkehr zwischen Bayern und Tschechien nutzbaren Strecken über Schirnding bzw. Furth im Wald über Kapazitätsreserven. Beide Strecken sind heute mangels Nachfrage nicht durchgehend besetzt. Unter Aufhebung der Streckenruhe könnten über Schirnding täglich noch ca. 25–30 Güterzüge/Tag gefahren werden, über Furth i. W. noch ca. 20 Züge. Elektrifizierungsmaßnahmen auf diesen Strecken werden wegen der Auslastungsquote durch die DB Netz AG deshalb als nicht prioritär angesehen.

Die Grenze in Bayerisch Eisenstein wird von Güterzügen planmäßig nicht befahren, da diese Strecke zwischen Zwiessel und Bayerisch Eisenstein die Streckenklasse A (maximal 18 t zulässige Achslast) hat. Aufgrund dessen ist diese Grenzstrecke für den Güterverkehr nicht attraktiv.

Zu I/4. a) und I/4. b):

In Ergänzung der Antwort zu I.5. der Interpellation 15/2409 wird hierzu ausgeführt:

Die Verhandlungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladern unter Einbeziehung der wissenschaftlichen Projektbegleitung haben gezeigt, dass allenfalls ein unbegleiteter kombinierter Verkehr in Betracht zu ziehen wäre. Aufgrund der relativ kurzen Transportentfernung besteht aber die Schwierigkeit, entsprechende Verkehre wirtschaftlich durchzuführen. Letztlich haben die Faktoren der relativ guten Straßeninfrastruktur sowie der im Verhältnis günstigeren Preise im Straßengüterverkehr dazu geführt, dass sich am Markt kein zusätzlicher kombinierter Verkehr etablieren ließ. Ausschlaggebend war unter anderem, dass keiner der beteiligten Verloader oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sich bereit erklärt hat, das Auslastungsrisiko für eine entsprechende Verbindung zu tragen. Eine zuverlässige mittelfristige Bestellung etwaiger Transportkapazitäten wurde durch potenzielle Nachfrager nicht zugesichert. Die zeitlichen Anforderungen an den Transport sowie die Heterogenität der beförderten Güter waren weitere limitierende Faktoren.

Verkehr von und nach Tschechien II: Personenverkehr

Zu II/1. a):

Die Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens im Straßenverkehr stellt sich an den einzelnen Grenzübergängen zur Tschechischen Republik von 2004–2008 wie folgt dar (Zahlen in tausend Kfz pro Jahr):

Grenzübergang	2004	2005	2006	2007	2008
Selb – Aš/Asch	3039	3246	3185	3399	*
Schirnding – Pomezí nad Ohří/Mühlbach	2264	2263	2271	2240	2052
Waldsassen – Svatý Kříž/Heiligenkreuz	2035	2132	2492	2306	*
Mähring – Broumov/Promenhof	510	460	414	383	*
Bärnau – Pavlov Studenec/Paulusbrunn	558	667	647	605	*
Waidhaus – Rozvadov/Roßhaupt (Bundesstraße)	852	854	893	890	*
Waidhaus – Rozvadov/Roßhaupt (Autobahn)	3488	3918	4218	4072	4164
Eslarn – Železná/Eisendorf	1145	1109	1014	969	*
Waldmünchen – Lisková/Haselbach	1104	945	973	941	*
Furth i. Wald/Schafberg – Folmava/Vollmau	2686	3458	3379	3422	3439
Eschlkam – Všeruby/Neumark	607	573	554	453	*

*Durch den Wegfall der Grenzkontrollen Ende 2007 liegen für das Jahr 2008 an den kleineren Grenzübergängen keine Zahlen mehr vor.

Zu II/1. b):
Im Schienenverkehr liegen hierzu keine aussagefähigen Zahlen vor.

Zu II/1. c):
Das Personenverkehrsaufkommen im Luftverkehr von und nach Tschechien hat sich wie folgt entwickelt:

Jahr	Beförderte Personen	
	Deutschland nach Tschechien	Tschechien nach Deutschland
2004	425.263	434.212
2005	493.226	498.314
2006	558.295	564.910
2007	558.051	548.418
2008	547.554	536.315

Zu II/2.:
Hierzu liegen der Staatsregierung keine Daten vor.

Zu II/3.:
Entsprechend der oben dargestellten Verkehrszahlen an den Grenzübergängen ergibt sich von 2004 bis 2007 ein Anstieg

des Verkehrsaufkommens an der bayerisch-tschechischen Grenze um rund 1,2 Mio. Kfz. Weitergehende Aussagen zum DTV können erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrszählung 2010 getroffen werden.

Zu II/4.:

Der Staatsregierung liegen keine Angaben über die Fahrtzwecke des grenzüberschreitenden Personenverkehrs zwischen Bayern und Tschechischer Republik vor.

Zu II/5. a):

Folgende Angebote wurden im SPNV seit 2004 umgesetzt:

- 4-Stunden-Takt Praha/Prag – Schwandorf, abwechselnd weiter nach München bzw. Nürnberg (in Tschechien Fernverkehr, in Bayern ersatzweise Bestellung als Nahverkehr, da Bund bzw. DB-Fernverkehr in diesen Relationen keinen Fernverkehrsbedarf sehen);
- RE-Linie Nürnberg – Marktredwitz – Cheb/Eger (1 Zugpaar täglich, zusätzlich 2 Zugpaare am Wochenende);
- Verlängerung der RB Plattling – Bayerisch Eisenstein bis Špičák/Spitzberg (ganzjährig 2 Zugpaare, in der Saison bis zu 7 Zugpaare). Die Verlängerung weiterer Züge scheitert an fehlenden Mitteln der tschechischen Aufgabenträger. Den erforderlichen Umbau der Signaltechnik am Bahnhof Bayerisch Eisenstein bezahlte der Freistaat.

Zu II/5. b):

Derzeit bestehen acht genehmigte Linienverkehre zwischen Bayern und Tschechien. Neben der Arber-Bergbahn über Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda/Markt Eisenstein sind dies die Buslinien

- Wiesau – Františkovy Lázně/Franzensbad,
- Cham – Domažlice/Taus,
- Tirschenreuth – Mariánské Lázně/Marienbad,
- Wiesau – Cheb/Eger,
- Passau – Železná Ruda/Markt Eisenstein,
- Arnbruck – Hamry/Hammern,
- Mitterfirmiansreut – České Budějovice/Budweis.

Zu II/5. c):

SPNV:

Die Express-Züge von München und Nürnberg nach Praha/Prag werden ab Dezember in Zusammenarbeit mit der Vogtlandbahn und der Tschechischen Bahn um 15 bis 30 Minuten beschleunigt und mit besserem Fahrzeugmaterial ausgestattet. Der bisher notwendige Lokwechsel in Furth im Wald entfällt, da die deutsche Lokomotive die Zulassung bis Plzeň/Pilsen erhalten hat.

Zum SPNV auf den drei bayerisch-tschechischen Grenzübergängen laufen darüber hinaus Abstimmungen zu den Angebotskonzepten im Rahmen der geplanten Wettbewerbsprojekte im ostbayerischen Raum. Es gibt jedoch bislang keine konkreten Ergebnisse.

Allgemeiner ÖPNV:

In Zusammenhang mit den Bemühungen der Ilztalbahn GmbH zur Reaktivierung der Bahnstrecke von Passau über Waldkirchen nach Freyung beabsichtigt der Landkreis Freyung-Grafenau die Einrichtung folgender grenzüber-

schreitender Busverkehre:

- Busverbindung von Waldkirchen zum Grenzübergang Haidmühle,
- Busverbindung von Freyung zum Grenzübergang Finsterau – Bučina/Buchwald.

Das Fahrplankonzept orientiert sich hinsichtlich der Frequenz der Fahrten an den Vorgaben der Ilztalbahn, d. h. für die erste Stufe ist ein Saisonbetrieb analog zu den Igelbusfahrzeiten – also vom 15. März bis zum 31. Oktober – geplant. Dabei sollen die Busse nur an den Wochenenden und an Feiertagen fahren. Das Projekt bedarf noch der Zustimmung des Kreistags. Der Erfolg dieser Linien dürfte wohl eng mit dem weiteren Schicksal der Ilztalbahn zusammenhängen.

Des Weiteren wird derzeit im Auftrag der EUREGIO Bayerischer Wald/Böhmerwald/Unterer Inn mit finanzieller Unterstützung der Landkreise Freyung-Grafenau, Regen und Passau sowie der Stadt Passau eine „ÖPNV-Struktur- und Potenzialanalyse Bayerischer Wald/Böhmerwald“ zur Vorbereitung grenzüberschreitender Verkehrssysteme erstellt (Ziel 3 Bayern-Tschechien 2007–2013, Projekt Nr. 70). Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich von Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda/Markt Eisenstein bis Schöneben (Österreich) – Zvonková/Glöckelberg, wobei insbesondere die Grenzübergänge Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda/Markt Eisenstein, Finsterau – Bučina/Buchwald, Philippsreut – Strážný/Kuschwarda, Haidmühle – Nové Údoli und Schöneben – Zvonková/Glöckelberg in die Analyse einbezogen werden. Hauptprojektziel ist der Aufbau eines grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrsnetzes.

Zu II/6. a):

Ohne der vorgenannten Analyse vorgreifen zu wollen, hat aus verkehrlicher Sicht die Einrichtung eines deutsch-tschechischen Nationalpark-Ringbusverkehrs einen hohen Stellenwert:

Der Nationalpark Šumava/Böhmerwald bietet gemeinsam mit dem Nationalpark Bayerischer Wald ein einzigartiges Potenzial für einen qualitätsorientierten grenzüberschreitenden Tourismus. Im Zuge der touristischen Entwicklung dieser Region ist darauf zu achten, dass ihr größtes Kapital, die weitgehend unberührte Natur, nicht zerstört wird. Die Erhaltung dieses zu den wertvollsten europäischen Naturlandschaften zählenden Gebietes muss bei der Konzeption von verkehrlichen Maßnahmen hohe Priorität genießen.

Aus diesen Gründen ist auf eine umweltfreundliche Verkehrserschließung größter Wert zu legen. Negative Auswirkungen auf die Natur durch eine steigende Verkehrsbelastung können nur durch den Aufbau eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV verhindert werden.

Eine Schwierigkeit bei diesem Unterfangen besteht darin, dass das Nationalpark-Vorfeld auf beiden Seiten der Grenze nur relativ dünn besiedelt ist, sodass die Grundaustattung des öffentlichen Busliniensystems durch Schüler oder Berufsverkehr gering ist. Deshalb muss der ÖPNV verstärkt auf die Interessen der Touristen ausgerichtet werden. Die im tschechischen Grenzraum geplanten Maßnahmen bieten hierfür positive Ansätze.

Ohne entsprechende Initiativen droht eine Vernachlässigung der ÖPNV-Anbindungen in den peripheren Grenzgebieten, womit die Mobilitätsbedingungen sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Touristen verschlechtert würden und der umweltbelastende Individualverkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen stiege.

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang insbesondere die tarifliche und linienmäßige Verzahnung des tschechischen Linienverkehrs mit dem Bussystem in Bayern sowie eine enge zwischenstaatliche Abstimmung bei Marketingmaßnahmen. Verkehrs- und umweltpolitisches Ziel sollte ein grenzüberschreitendes Tarifsysteem sein.

Zu II/6. b):

Im tarifarischen Bereich gibt es schon seit 10. Juni 2007 das Bayern-Böhmen-Ticket, das für die grenzüberschreitende Nutzung der SPNV-Angebote zwischen Bayern und Böhmen bestens geeignet ist. Der Geltungsbereich des Bayern-Böhmen-Tickets geht weit über das Streckenangebot des Donau-Moldau-Tickets hinaus.

Das Bayern-Böhmen-Ticket gilt einen Tag in allen Nahverkehrszügen in Bayern und berechtigt zu grenzüberschreitenden Fahrten zwischen Bayern und Tschechien bis etwa zur Linie České Budějovice/Budweis – Plzeň/Pilsen – Karlovy Vary/Karlsbad – Liberec/Reichenberg. Für das Nachbarland gibt es ein Verzeichnis mit über 30 Strecken, auf denen das Ticket anerkannt wird.

Das Bayern-Böhmen-Ticket kann von bis zu fünf gemeinsam reisenden Personen oder ein Eltern-/Großelternpaar (maximal zwei Erwachsene) mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln bis einschließlich 14 Jahren genutzt werden. Es kostet am DB-Automaten oder im Internet 33 Euro. Für nur 5 Euro mehr kann somit das Bayernticket um eine Vielzahl von Strecken in Tschechien mit attraktiven Ausflugszielen ergänzt werden.

Für Einzelreisende gibt es das Bayern-Böhmen-Ticket Single. Der Festpreis beträgt hier 23 Euro im Automaten- und Internetverkauf. Am Automaten sind diese Tickets jeweils unter dem Bayernticket-Button abgelegt.

Beide Tickets sind von Montag bis Freitag von 9.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages und an Samstagen und Sonntagen sowie an den in ganz Bayern gültigen gesetzlichen Wochenfeiertagen ab 0.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages gültig.

Für die Fahrradmitnahme ist pro mitgeführtem Fahrrad eine Fahrradtageskarte Bayern (4,50 €) zu lösen.

Die Einführung eines Donau-Moldau-Tickets ist aufgrund des Angebotes des Bayern-Böhmen-Tickets nicht erforderlich.

Zu II/6. c):

Eine belastbare Prognose hierzu ist nicht möglich.

Zu II/7. a):

Nach hiesigem Kenntnisstand steht die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Passau – Freyung (Ilztalbahn) nicht kurz bevor, da wesentliche Randbedingungen ungeklärt sind.

Zu II/7. b):

Die Buslinie Furth i. Wald über Domažlice/Taus und Všeruby/Neumark nach Furth i. Wald befindet sich weiterhin in der Planung. Prognosen zu Fahrgastzahlen sind nicht bekannt.

Zu II/7. c):

Vor Ort wird von einem jährlichen Zuschussbedarf von ca. 300.000 € ausgegangen, für den bisher kein Geldgeber gefunden werden konnte.

Zu II/8. a):

Die Förderung der Igelbus-Linien erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen gem. Art. 27 BayÖPNVG an den Landkreis Freyung-Grafenau. In den Jahren 2004 bis 2008 wurden durch die Regierung von Niederbayern folgende Beträge ausgereicht:

2004:	398.082,50 €
2005:	227.267,50 €
2006:	235.502,50 €
2007:	274.472,50 €
2008:	292.533,75 €

Zu II/8. b):

Auch von tschechischer Seite gibt es Bestrebungen, den grenzüberschreitenden ÖPNV in den beiden Nationalparks zu verbessern (Interreg-IV-Projekt „Innovation des ÖPNV-Projektes Grüne Busse im Nationalpark Šumava/Böhmerwald“).

Verkehr von und nach Tschechien III: Infrastruktur

Zu III/1. a):

Seit dem Jahr 2004 wurden insgesamt 85,2 Mio. € in den Um- und Ausbau der Staatsstraßen in den Grenzlandkreisen zur tschechischen Republik investiert.

Zu III/1. b):

Eine trennscharfe Abgrenzung von ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen für grenzüberschreitende Verkehre ist nicht möglich, da diese regelmäßig auch von innerbayerischen Verkehren genutzt werden.

Zu III/1. c):

Nach diesseitigem Kenntnisstand wurden folgende Ausbaumaßnahmen durchgeführt:

- Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Kadaň/Kaaden und Karlovy Vary/Karlsbad (Inbetriebnahme Dezember 2006),
- Grundsanierung und abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Plzeň/Pilsen und Cheb/Eger (seit 2005 im Bau, Fertigstellung vsl. 2016),
- Grundsanierung Cheb/Eger – Aš/Asch (ca. 2005),

- Schaffung einer Durchfahrmöglichkeit in Bayerisch Eisenstein (Inbetriebnahme Juni 2006).

Zu III/2. a):

Die A 6 zwischen Amberg-Ost und Waidhaus ist seit September 2008 durchgehend fertiggestellt. Inwieweit sich daraus an den anderen Grenzübergängen dauerhafte Verkehrsverlagerungen einstellen, kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse der kommenden amtlichen Verkehrszählung, die im Jahr 2010 stattfindet, abgeschätzt werden.

Zu III/2. b):

Im Zusammenhang mit der Fertigstellung der A 6 ist nicht geplant, andere Grenzübergänge für den Schwerlastverkehr zu sperren oder einzuschränken.

Zu III/3. a):

Gegenwärtig wird die vorhandene Potenzialabschätzung weiter vertieft, da eine Reaktivierung (und Bestellung) nur bei ausreichendem Fahrgastpotenzial vertretbar ist.

Die Staatsregierung ist grundsätzlich bereit, für den Zeitraum des Wettbewerbsprojektes Dieselnetz Oberfranken bei entsprechender Nachfrage einen regelmäßigen SPNV zwischen Selb-Plößberg und der Staatsgrenze zu bestellen, sofern hierfür eine angemessene Lösung im Hinblick auf das Bestellerentgelt gefunden werden kann.

Voraussetzung dafür ist aber in jedem Fall, dass die Infrastruktur in einen betriebsbereiten Zustand versetzt wird. Da Bau- und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur keine Länderaufgabe ist, kann der Freistaat keine Finanzierung für die Erüchtigung der Infrastruktur übernehmen. Das StMWIVT setzt sich jedoch für eine ergänzende Förderung des Projektes aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ein. Der Förderhöchstsatz beträgt 50 %.

Zu III/3. b):

Ein Zeithorizont für die Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof und Regensburg – Hof ist der Staatsregierung nicht bekannt. Der zuständige Bund hat bislang keine Mittel hierfür zur Verfügung gestellt. Planungen laufen gegenwärtig nur für die Elektrifizierung Hof – Reichenbach, die entsprechend einer Forderung des StMWIVT auch in das Konjunkturpaket der Bundesregierung aufgenommen wurde.

Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, Regensburg – Hof als mit Nürnberg – Hof gleichberechtigtes Vorhaben in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen und beide Maßnahmen zügig umzusetzen.

Zu III/3. c):

Die sogenannte Donau-Moldau-Bahn wird gegenwärtig im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung mit untersucht. Der Freistaat hatte gegenüber dem Bund darauf gedrängt, zügig

eine bessere Schienenverbindung nach Tschechien zu realisieren und dabei auch die verschiedenen denkbaren Varianten zu prüfen. Angesichts der verhältnismäßig hohen Investitionskosten für den Neubauabschnitt erscheint es angezeigt, die Ergebnisse der Untersuchung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis abzuwarten, mit denen der Bund Anfang 2010 rechnet. Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ist Voraussetzung für eine Aufnahme in den Bedarfsplan Schiene. Erst dann wäre auch eine Weiterverfolgung als TEN-Projekt denkbar.

Der Freistaat wird sich unabhängig vom Ausgang dieser Untersuchung gegenüber dem Bund auch künftig für eine deutlich attraktivere Schienenverbindung zwischen Praha/Prag und München einsetzen.

Zu III/4. a) und III/4. b):

Bei der Beantwortung der Interpellation aus dem Jahr 2004 wurde eine Zählstelle im Ortsbereich der Stadt Waldmünchen im Zuge der Staatsstraße 2146 zugrunde gelegt. Bei der amtlichen Verkehrszählung 2000 wurden dort 6.361 Fahrzeuge pro Tag ermittelt. Die genannten 3.042 Kfz/24h entsprechen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2005 und betreffen abweichend davon eine andere Zählstelle östlich von Waldmünchen. Die Angaben in der erwähnten Interpellation sind somit korrekt wiedergegeben.

Zu III/4. c):

Der Bayerischen Straßenbauverwaltung liegen keine Informationen über aktuelle Verkehrszählungen in der Nachbarstadt Klenčí/Klentsch vor.

Zu III/5. a):

Nachdem anhand der allgemeinen Verkehrsentwicklung keine ausreichend konkreten Aussagen zu einzelnen Grenzübergängen möglich sind, wurde für die Verlegung der Staatsstraße 2146 nördlich Waldmünchen ein gesondertes Verkehrsgutachten beauftragt. Dadurch können die örtlichen Gegebenheiten und die konkreten Randbedingungen des Projektes erfasst werden und eine Prognose der zu erwartenden Verkehrswirksamkeit getroffen werden.

Zu III/5. b):

Aus Sicht der Staatsregierung besteht kein Anlass die im Verkehrsgutachten getroffenen Prognosen in Frage zu stellen.

Zu III/5. c):

Die Maßnahme „St 2146 – Verlegung nördlich Waldmünchen“ ist in der 1. Dringlichkeit des derzeit geltenden Ausbauplans für die Staatsstraßen enthalten. Durch das Vorhaben soll der Streckenzug bis zur tschechischen Grenze weiter ausgebaut und die Ortsdurchfahrt von Waldmünchen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Staatsregierung hält das Vorhaben daher für wirtschaftlich vertretbar.