



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 19.03.2014

Verkehr von und nach Tschechien I – Güterverkehr und Straßeninfrastruktur

Ich frage die Staatsregierung:

- Wie hat sich das Güterverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien
 - im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen)
 - im Schienenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen)
 - im Luftverkehrentwickelt? Angaben bitte für die einzelnen Jahre von 2009 bis 2013.
- Welcher Anteil dieser Verkehre ist tschechischer Transitverkehr in welche Länder?
- Wie hoch ist der Anteil des kombinierten Verkehrs beim Schienenverkehr?
 - Welcher Anteil der auf tschechischer Seite per Bahn beförderten Güter wird zum Weitertransport in Richtung Bayern auf Lkws umgeladen (aufgeschlüsselt nach Grenzübergängen und Gütertypen)?
 - Welche Kapazitäten bieten sich dem grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aufgrund freier Fahrplantrassen auf den jeweiligen Strecken?
- Welche Verkehrsverlagerungen hat die Fertigstellung der A 6 an anderen Grenzübergängen gebracht?
 - Ist vorgesehen, im Zusammenhang mit der Fertigstellung der A 6 andere Grenzübergänge für den Schwerlastverkehr zu sperren beziehungsweise einzuschränken?
- Welche Straßenneu- und Ausbauprojekte mit welchem Investitionsvolumen wurden im auf die Grenze zu Tschechien ausgerichteten Straßennetz seit 2009 realisiert? Angaben bitte für Bundesfernstraßen und Staatsstraßen.

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 22.05.2014

- Wie hat sich das Güterverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien**
 - im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen) entwickelt?**

Nachdem die polizeilichen Kontrollen an den Grenzübergängen nach Tschechien Ende 2007 mit dem Beitritt Tschechiens zum sog. „Schengenraum“ weggefallen sind, liegen für den angefragten Zeitraum keine Verkehrsdaten unmittelbar an den Grenzübergängen mehr vor, die bis dahin erfasst worden waren. Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens kann lediglich anhand des Lkw-Aufkommens an den grenzzuführenden Straßen abgeleitet werden. In der nachfolgenden Tabelle ist die durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastung an den wichtigsten Grenzübergängen anhand der dortigen Dauerzählstellen aufgelistet. Für die weiteren Grenzübergänge nach Tschechien sind keine jährlichen Auswertungen vorhanden.

Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (DTVSV in Lkw/24h)

| Dauerzählstelle | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| B 303 bei Schirnding | 1.080 | 1.044 | 965 | 950 | 911 |
| A 6 bei Waidhaus | 4.501 | 4.888 | 5.140 | 5.072 | 5.134 |
| B 20 bei Furth im Wald | 1.080 | 1.207 | 1.248 | 1.168 | 1.199 |
| B 11 bei Bayer. Eisenstein | 117 | 125 | 127 | 129 | 140 |
| B 12 bei Philippsreut | 524 | 571 | 627 | 611 | 596 |

- im Schienenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen) entwickelt?**

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien für den Zeitraum von 2009 bis 2012 dar. Eine Unterscheidung nach Grenzübergängen wird nicht getroffen. Jahreswerte für 2013 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Grenzüberschreitender Schienen-Güterverkehr Deutschland – Tschechien im Zeitraum von 2009 bis 2012 in 1.000 Tonnen

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Schienerverkehr | 5.600,0 | 7.054,0 | 6.876,0 | 7.663,0 |
| davon: Kombiniertes Verkehr | 2.988,9 | 4.043,1 | k.A. | k.A. |

k.A.= keine Angaben.

Daten zum kombinierten Verkehr für die Jahre 2011 und 2012 liegen gegenwärtig noch nicht vor. Sie könnten zu einem späteren Zeitpunkt beim Statistischen Bundesamt angefordert werden. Eine Differenzierung der Aufkommenswerte nach Grenzübergängen ist nicht möglich.

c) im Luftverkehr entwickelt? Angaben bitte für die einzelnen Jahre von 2009 bis 2013.

Daten zur Verflechtung der Ein- und Ausladungen von (Luft-)Fracht mit dem Ausland werden nachfolgend für die Jahre 2009 bis 2012 wiedergegeben. Sie beziehen sich auf die Verflechtung mit den tschechischen Flughäfen Prag, Ostrau und Brunn. Für das Jahr 2013 hat das Statistische Bundesamt noch keine Daten veröffentlicht.

An den Verkehrsflughäfen München und Nürnberg spielt der Frachtluftverkehr, der grundsätzlich sehr volatil ist und stark von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängt, generell eine untergeordnete Rolle. Die größten deutschen Frachtflughäfen sind die Verkehrsflughäfen Frankfurt, Halle-Leipzig und Köln-Bonn.

Verflechtung der Verkehrsflughäfen München und Nürnberg mit Tschechien

| | Einladung (in Tonnen; nach Tschechien) | Ausladung (in Tonnen; von Tschechien) |
|------|--|---------------------------------------|
| 2012 | München: 53 Nürnberg: 0 | München: 0 Nürnberg: 0 |
| 2011 | München: 67 Nürnberg: 26 | München: 8 Nürnberg: 0 |
| 2010 | München: 48 Nürnberg: 146 | München: 12 Nürnberg: 0 |
| 2009 | München: 20 Nürnberg: 9 | München: 9 Nürnberg: 2 |

Im Vergleichszeitraum wurden an den 27 vom Statistischen Bundesamt ausgewählten Verkehrsflughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Bremen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Friedrichshafen, Hahn, Hamburg, Hannover, Karlsruhe/Baden-Baden, Köln-Bonn, Leipzig-Halle, Lübeck, Memmingen, München, Münster-Osnabrück, Niederrhein, Nürnberg, Paderborn, Rostock-Laage, Saarbrücken, Stuttgart, Sylt-Westerland und Zweibrücken insgesamt nachfolgende Frachtmengen nach Tschechien ein- bzw. von Tschechien ausgeladen.

| | Einladung (in Tonnen; nach Tschechien) | Ausladung (in Tonnen; von Tschechien) |
|------|--|---------------------------------------|
| 2012 | 3.276 | 2.844 |
| 2011 | 3.885 | 3.146 |
| 2010 | 4.252 | 2.686 |
| 2009 | 3.565 | 2.076 |

2. Welcher Anteil dieser Verkehre ist tschechischer Transitverkehr in welche Länder?

Zu dieser Frage liegen keine Daten vor.

3. a) Wie hoch ist der Anteil des kombinierten Verkehrs beim Schienenverkehr?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 b verwiesen.

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)?

Zu dieser Frage liegen keine Daten vor.

c) Welche Kapazitäten bieten sich dem grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aufgrund freier Fahrplantrassen auf den jeweiligen Strecken?

Zu dieser Frage liegen keine Daten vor.

4. a) Welche Verkehrsverlagerungen hat die Fertigstellung der A 6 an anderen Grenzübergängen gebracht?

Durch die durchgehende Fertigstellung der A 6 im September 2008 haben sich an den benachbarten Grenzübergängen keine nennenswerten Verkehrsumlagerungen mehr ergeben. Dies liegt auch darin begründet, dass die A 6 im Bereich des Grenzübergangs Waidhaus schon seit Ende der 90er-Jahre in Betrieb ist. Darüber hinaus haben sich die Verkehrsumlagerungen zum Grenzübergang Waidhaus hin bereits in den Jahren vor der durchgehenden Fertigstellung der A 6 jeweils mit Fertigstellung von Teilabschnitten in den Jahren vor 2008 eingestellt.

b) Ist vorgesehen, im Zusammenhang mit der Fertigstellung der A 6 andere Grenzübergänge für den Schwerlastverkehr zu sperren beziehungsweise einzuschränken?

Es ist nicht vorgesehen, aufgrund der durchgehenden Fertigstellung der A 6 andere Grenzübergänge zu sperren bzw. einzuschränken.

5. Welche Straßenneu- und Ausbauprojekte mit welchem Investitionsvolumen wurden im auf die Grenze zu Tschechien ausgerichteten Straßennetz seit 2009 realisiert? Angaben bitte für Bundesfernstraßen und Staatsstraßen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Straßenneu- bzw. Ausbauprojekte an den grenzzuführenden Straßen mit deren Gesamtkosten aufgelistet, auch wenn Teile dieser Kosten vor 2009 angefallen sind oder ab 2014 noch anfallen werden. Darüber hinaus wurden in den Grenzlandkreisen erhebliche Finanzmittel auch für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie in die Bestandserhaltung des Bundes- und Staatsstraßennetzes investiert.

Bundesfernstraßen:

| Straßenbauprojekt | Gesamtkosten [Mio. €] |
|---|-----------------------|
| B 11 – Nachrüstung Riedbergtunnel Regen (derzeit im Bau) | 7,8 |
| B 11 – Dreistreifiger Ausbau Regen – Schweinhütt | 3,8 |
| B 12 – Dreistreifiger Ausbau nördlich Hutthurm | 3,6 |
| B 20 – Dreistreifiger Ausbau Wolferszell – Ascha | 4,1 |
| B 20 – Dreistreifiger Ausbau Cham – Furth im Wald (BA II + III) | 10,1 |
| B 20 – Ortsumgehung Furth im Wald | 77,4 |
| B 85 – Zweibahniger Ausbau bei Wetterfeld (derzeit im Bau) | 42,2 |
| B 85 – Ausbau westlich Regen | 3,4 |

Staatsstraßen:

| Straßenbauprojekt | Gesamtkosten [Mio. €] |
|--|-----------------------|
| St 2172 – Ortsumgehung Bärnau (derzeit im Bau) | 7,5 |
| St 2146 – Verlegung nördlich Waldmünchen | 10,2 |
| St 2400 – Ortsumgehung Schönthal | 7,7 |