



Schriftliche Anfrage

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

Verkehr von und nach Tschechien II – Personenverkehr

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien
 - a) im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen),
 - b) im öffentlichen Verkehr (unterschieden für Schienenbahnverkehr und sonstiger öffentlicher Verkehr),
 - c) im Luftverkehr
von 2009 bis 2013 entwickelt?
2. a) Wie hat sich von 2009 bis 2013 der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) des auf die Grenze zur Tschechischen Republik ausgerichteten Straßennetzes entwickelt?
 - b) Welche zusätzlichen grenzüberschreitenden Zugangebote wurden seit dem Jahr 2009 geschaffen?
3. a) Wie viele ÖPNV-Buslinien gibt es derzeit zwischen Bayern und Tschechien?
 - b) Wo sieht die Staatsregierung Defizite im allgemeinen ÖPNV zwischen Ostbayern und Westböhmen, vor allem auch in den kleinräumigen Vernetzungen der Angebote?
 - c) Welche zusätzlichen Vernetzungen der ÖPNV-Angebote zwischen Ostbayern und Westböhmen sind in den nächsten Jahren konkret geplant?
4. a) Wie hat sich die Nachfrage nach dem Bayern-Böhmen-Ticket entwickelt? (Anzahl der verkauften Tickets in den einzelnen Jahren und Aufteilung in Werktag und Sonn- und Feiertage.)
 - b) Wie hat sich die Nachfrage nach dem Donau-Moldau-Ticket entwickelt?
5. a) Ist die Staatsregierung bereit, die Einrichtung eines entsprechenden Linienbusverkehrs zwischen Waldkirchen und Nové Údoli zu unterstützen, nachdem auf der Bahnstrecke Passau – Freyung ein Freizeitverkehr erfolgreich eingeführt worden ist?
 - b) Wird die Staatsregierung einen entsprechenden Linienbusverkehr zwischen Waldkirchen und Nové Údoli entsprechend unterstützen bzw. darauf anpassen, wenn auf der Bahnstrecke Passau – Freyung ein entsprechender Probebetrieb genehmigt wird?
6. a) Welche Fahrgastzahlen werden für die Ringbuslinie Furth i. Wald – Waldmünchen – Domažlice/Taus –

Kdyně/Neugedein – Všeruby/Neumarkt – Furth i. Wald prognostiziert?

- b) Sind mittlerweile Prognosen bekannt, wann diese Ringbuslinie realisiert wird?
- c) Welche Ausgleichszahlungen würde der Betrieb dieser Linie jährlich verursachen?

7. In welcher Höhe wurden die im Nationalpark Bayerischer Wald verkehrenden Igelbus-Linien in den einzelnen Jahren von 2009 bis 2013 vom Freistaat Bayern gefördert?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 20.05.2014

1. **Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Verkehr mit Tschechien**
 - a) **im Straßenverkehr (unterschieden nach Grenzübergängen) von 2009 bis 2013 entwickelt?**

Die Frage wird aufgrund des Sinnzusammenhangs gemeinsam mit Frage 2 a beantwortet (s. u.).

- b) **im öffentlichen Verkehr (unterschieden für Schienenbahnverkehr und sonstiger öffentlicher Verkehr) von 2009 bis 2013 entwickelt?**

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegen der Staatsregierung nur Schätzungen vor. Demnach hat sich von 2009 bis 2012 die Nachfrage an den Grenzübergängen Schirnding und Furth im Wald nicht verändert, am Grenzübergang Bayerisch Eisenstein hat sie um 10 % zugenommen.

Beim Busverkehr hat sich die Fahrgastbeförderung im grenzüberschreitenden Personennahverkehr weitgehend positiv entwickelt.

Seit der Eröffnung im Jahr 2008 sind die Fahrgastzahlen des Saisonverkehrs von Arnbruck über Lam nach Nýrsko und Hamry von 2.500 auf 4.000 im Jahr 2013 angestiegen. Die Fahrgastzahlen auf der Fahrstrecke Cham – Domažlice – Horšovský Týn nach Pilsen konnten von 6.000 Fahrgästen (2010) auf 10.000 (2013) gesteigert werden. Auf der grenzüberschreitenden Busverbindung zwischen Klenci – Domažlice – Furth im Wald – Waldmünchen zum Cerchov sind die Fahrgastzahlen von 1.746 Fahrgästen (2011) auf nunmehr 2.001 Fahrgäste (2013) angestiegen.

Auf der Linie Arberbergbahn – Železná Ruda werden ca. 1.700 Fahrgäste jährlich bzw. auf der Linie Passau – Železná Ruda ca. 700 Fahrgäste jährlich befördert.

c) im Luftverkehr von 2009 bis 2013 entwickelt?

Das Personenverkehrsaufkommen im Luftverkehr von und nach Tschechien hat sich wie folgt entwickelt:

Ein- und Aussteiger an den Flughäfen München und Nürnberg:

	Einsteiger nach Tschechien	Aussteiger von Tschechien
2009	München: 69.315 Nürnberg: 10	München: 73.166 Nürnberg: 16
2010	München: 81.407 Nürnberg: 30	München: 85.446 Nürnberg: 42
2011	München: 83.507 Nürnberg: 71	München: 87.370 Nürnberg: 9
2012	München: 99.323 Nürnberg: 32	München: 108.691 Nürnberg: 32

Für das Jahr 2013 hat das Statistische Bundesamt noch keine Daten veröffentlicht.

2. a) Wie hat sich von 2009 bis 2013 der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) des auf die Grenze zur Tschechischen Republik ausgerichteten Straßennetzes entwickelt?

Die Frage wird aufgrund des Sinnzusammenhangs gemeinsam mit Frage 1 a beantwortet.

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 zum Personenverkehr keine Daten unmittelbar an den Grenzübergängen mehr vor, die bis dahin erfasst worden waren. Die Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens an den Straßennetzen kann lediglich anhand des durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrs, der sämtliche Fahrzeugarten mit einschließt, an den grenzzuführenden Straßen abgeleitet werden. In der nachfolgenden Tabelle ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung an den wichtigsten Grenzübergängen anhand der dortigen Dauerzählstellen aufgelistet. Für die weiteren Grenzübergänge nach Tschechien, an denen keine Dauerzählstellen vorhanden sind, liegen keine jährlichen Daten vor.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV in Kfz/24 h)

Dauerzählstelle	2009	2010	2011	2012	2013
B 303 bei Schirnding	5.070	4.805	4.648	4.899	5.124
A 6 bei Waidhaus	10.932	11.576	11.869	11.694	11.841
B 20 bei Furth im Wald	9.932	9.816	10.161	9.999	10.098
B 11 bei Bayer. Eisenstein	3.302	3.353	3.700	3.779	3.947
B 12 bei Philippsreut	4.125	3.893	4.331	4.502	4.618

b) Welche zusätzlichen grenzüberschreitenden Zugangebote wurden seit dem Jahr 2009 geschaffen?

Seit 2009 hat sich das grenzüberschreitende Zugangebot wie folgt entwickelt:

- Via Schirnding:
Seit Fahrplan 2012 wurde das zweistündliche Regionalzugangebot Marktredwitz – Cheb/Eger mit einzelnen Express-Zügen am Wochenende um tägliche Regional-Express-Verbindungen Nürnberg – Cheb/Eger im 4-Stunden-Takt erweitert (Steigerung von 20 auf 26 Züge täglich).

- Via Furth im Wald:
Das vierstündliche Express-Angebot München – Furth im Wald – Prag wurde im Berichtszeitraum durch zehn tägliche (am Wochenende zwölf) Regionalzüge Furth im Wald – Domažlice/Taus ergänzt. Durch eine vom Bezirk Pilsen ausgehende Leistungskürzung musste das Angebot im Dezember 2013 auf vier tägliche Regionalzüge zurückgenommen werden, während das Express-Angebot unverändert blieb.
- Via Bayerisch Eisenstein:
Das Zugangebot umfasste im Berichtszeitraum grundsätzlich einen 2-Stunden-Takt Plattling – Spičák/Spitzberg mit 18 Zügen montags bis freitags (am Wochenende 20 Züge). Als Folge einer Abbestellung im Bezirk Pilsen verkehren seit Dezember 2013 nur noch vier Züge täglich grenzüberschreitend.

3. a) Wie viele ÖPNV-Buslinien gibt es derzeit zwischen Bayern und Tschechien?

Derzeit bestehen neun genehmigte Linienverkehre zwischen Bayern und Tschechien:

- Arnbruck – Lam – Nýrsko – Hamry
- Cham – Domažlice – Horšovský Týn – Pilsen
- „Cerchov“ Klenci – Domažlice – Furth im Wald – Waldmünchen
- Františkovy Lázně – Wiesau
- Eslarn – Železná (ab 01.05.14)
- Arberbergbahn – Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda
- Passau – Schönberg – Regensburg – Železná Ruda
- Prachatic – Passau
- Aš – Selb

Neben diesen grenzüberschreitenden Buslinien gibt es noch nationale Linien, die kurz vor der Grenze enden und bei denen im Nachbarstaat die Möglichkeit zur Weiterfahrt besteht:

- Železná Ruda – Prasily – Hartmannice – Sušice (Schüttenhofen),
- Nationalparkzentrum Lusen – Freyung – Waldkirchen – Haidmühle – Grenze (= Anschluss an Ilztalbahn), fährt saisoniert nur vom 01.05.–26.10 und nur am Wochenende (entspr. Fahrplan Ilztalbahn),
- Igelbus Spiegelau – Buchwald, auf der tschechischen Seite ca. 100 m jenseits der Grenze wurde ein Buswendepunkt errichtet, von dort besteht zwischen dem 28. Juni und dem 31. August ein Anschluss zu den „Grünen Bussen“ im Nationalpark Šumava (Linie Bučina – Kvilda).

b) Wo sieht die Staatsregierung Defizite im allgemeinen ÖPNV zwischen Ostbayern und Westböhmen, vor allem auch in den kleinräumigen Vernetzungen der Angebote?

Entlang der Grenze zwischen dem Regierungsbezirk Niederbayern und der Tschechischen Republik verläuft das Mittelgebirge „Bayerischer Wald/Böhmerwald“, das verkehrsgeografisch als Barriere wirkt. Infolgedessen kommen nur wenige Grenzübergänge für grenzüberschreitende Buslinien in Betracht:

- Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda Straße
- Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda Bahnhof
- Finsterau/Bučina

- Philippsreut/Strazny
- Haidmühle/Nové Údoli

Das Ingenieurbüro gevas humberg & partner erstellte im Auftrag der EUREGIO Bayerischer Wald/Böhmerwald/Unterer Inn im Jahre 2010 die „ÖPNV-Struktur- und Potenzialanalyse Bayerischer Wald/Böhmerwald 2020“. Zielsetzung dieser Untersuchung war es, die Grundlage für den Aufbau eines grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrsnetzes zu bilden, das bedarfs- und nachfragegerecht ist und alle relevanten Fahrtzwecke einbezieht. Dies bedeutet, dass grenzüberschreitende Freizeit- und Tourismusverkehre (und ihre jahreszeitlich unterschiedlichen Bedürfnisse) gleichermaßen betrachtet wurden wie die Einkaufs- und Erledigungsverkehre, kulturell bedingte Verkehre in die zentralen Orte des Grenzgebietes und auch die Pendlerverkehre (Berufspendler). Auf der Basis einer Analyse und Bewertung der bestehenden verkehrlichen Vernetzungen (Darlegung des ÖPNV-Angebotes und Ermittlung der Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr) wurde eine Strukturprognose für das Jahr 2020 erstellt, wobei solche Verkehre in den Vordergrund gestellt wurden, die grundsätzlich auf den ÖPNV verlagerbar sind. Abschließend wurden Maßnahmen-Vorschläge abgeleitet, die sowohl Maßnahmen im ÖPNV selbst betreffen als auch Maßnahmen zur indirekten Attraktivitätsförderung des ÖPNV.

Bei der Betrachtung der grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen wurde als großes Defizit identifiziert, dass es derzeit nicht möglich ist, von deutscher Seite direkt mit dem Bus in den tschechischen Nationalpark Šumava bzw. umgekehrt von tschechischer Seite direkt in den Nationalpark Bayerischer Wald zu gelangen. Um diesem Defizit abzu- helfen, könnte eine Direktverbindung in Form einer Nationalpark-Ringlinie hergestellt werden, basierend auf bereits vorhandenen Angebotskomponenten. Konkret bedeutet dies, dass der Grüne Bus Kvilda – Modrava – Srní – Železná Ruda – Spičák und der Falkenstein-Bus Zwiesel – Lindberg – Scheuerreck – Ludwigsthal – Brechhäusl zu einer durchgehenden Linie verknüpft werden sollten. Dies wäre vor allem eine organisatorische Maßnahme, da der Betriebsaufwand in der Summe weitestgehend unverändert bliebe. Zusätzlich zu einer Verknüpfung der Grünen Busse und der Igelbusse müssten in Bayerisch Eisenstein die Busse über den Grenzübergang „Bahnhof“, statt über den Grenzübergang „Straße“ geführt werden und am Grenzübergang „Finsterau/Bučina“ die Busse über die Grenze hinweg durchgebunden werden. Voraussetzung ist die Befahrbarkeit der Grenzbrücke durch Busse und die Zustimmung der Nationalpark-Verwaltungen.

c) Welche zusätzlichen Vernetzungen der ÖPNV-Angebote zwischen Ostbayern und Westböhmen sind in den nächsten Jahren konkret geplant?

Zur besseren Vernetzung der Ilztalbahn mit dem grenznahen tschechischen Bahnhof Nové Údoli („Lückenschluss“) wird für die Verbindung Waldkirchen – Haidmühle/Nové Údoli die Einrichtung von vier Fahrtenpaaren an Wochenenden (im Sommerhalbjahr) geprüft, dabei sollte die erste und letzte Fahrtmöglichkeit so früh bzw. spät erfolgen, dass über die Anschlussverbindung mit der tschechischen Bahn ein Tagesausflug zumindest nach Krumau möglich ist (ggf. auch nach Budweis). Anzustreben ist (analog zur Situation in Bučina) eine direkte Busverbindung zum Bahnhof Nové Údoli (Voraussetzung: Befahrbarkeit der Grenzbrücke); bisher halten die Busse auf deutscher Seite ca. 1,5 km vor der

Grenze, obwohl auf tschechischer Seite ca. 500 m jenseits der Grenze eine Buswendepalette errichtet wurde.

Eine Schwierigkeit besteht darin, dass das Nationalpark-Vorfeld auf beiden Seiten der Grenze nur relativ dünn besiedelt ist, sodass die Grundauslastung 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.

Die Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) hat zusammen mit dem Bezirk Pilsen bei der Europa-Donau-Moldau-Region ein Fahrrad- und Freizeitverkehrsprojekt für den Oberpfälzer Wald/Cesky les angemeldet. Mit diesem Projekt könnten auf dem Streckenabschnitt von Domažlice über Klenci, Waldmünchen, Schönsee nach Eslarn bei entsprechender Bezuschussung durch die EU ein Freizeitbusnetz mit Fahrradanhänger eingerichtet und alle vorhandenen Verkehre auf ostbayerischer und westböhmischer Seite zu einem Verbund zusammengeschlossen werden. Diese Verbindung würde zu einer Vernetzung der Landkreise Neustadt/Waldnaab, Schwandorf und Cham mit der Region Pilsen führen.

4. a) Wie hat sich die Nachfrage nach dem Bayern-Böhmen-Ticket entwickelt? (Anzahl der verkauften Tickets in den einzelnen Jahren und Aufteilung in Werktagen und Sonn- und Feiertage.)

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013
Verkaufte Tickets	27.958	25.828	26.860	30.432	32.054

Eine Aufteilung nach Werktagen und Wochenenden liegt der Staatsregierung nicht vor.

b) Wie hat sich die Nachfrage nach dem Donau-Moldau-Ticket entwickelt?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Zahlen vor.

5. a) Ist die Staatsregierung bereit, die Einrichtung eines entsprechenden Linienbusverkehrs zwischen Waldkirchen und Nové Údoli zu unterstützen, nach dem auf der Bahnstrecke Passau – Freyung ein Freizeitverkehr erfolgreich eingeführt worden ist?

b) Wird die Staatsregierung einen entsprechenden Linienbusverkehr zwischen Waldkirchen und Nové Údoli entsprechend unterstützen bzw. darauf anpassen, wenn auf der Bahnstrecke Passau – Freyung ein entsprechender Probebetrieb genehmigt wird?

Die Möglichkeiten, den Betrieb eines Linienbusverkehrs zwischen Waldkirchen und Nové Údoli einzurichten, werden von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu gegebener Zeit geprüft.

6. a) Welche Fahrgastzahlen werden für die Busringlinie Furth i. Wald – Waldmünchen – Domažlice/Taus – Kdyně/Neugedein – Všeruby/Neumarkt – Furth i. Wald prognostiziert?

Fahrgastprognosen zur Busringlinie Furth im Wald – Waldmünchen – Domažlice – Kdyně – Všeruby – Furth im Wald liegen nicht vor.

b) Sind mittlerweile Prognosen bekannt, wann diese Ringbuslinie realisiert wird?

Anstelle der ursprünglich geplanten Ringbuslinie aus dem

Landkreis Cham Richtung Bezirk Pilsen wurden drei grenzüberschreitende leitersprossenartige Verbindungen nach Tschechien eingerichtet.

c) Welche Ausgleichszahlungen würde der Betrieb dieser Linie jährlich verursachen?

Der Betrieb der ursprünglichen Ringbuslinie (Stand: 1999) hätte nach der damaligen Prognose im ersten Jahr ein Defizit in Höhe von 335.000 DM / 171.283 € verursacht. Nach dem vorliegenden Gutachten wurde bei dieser Ringbuslinie eine Kostendeckung von rund 16 % prognostiziert.

Bei den drei grenzüberschreitenden Linien zwischen Bayern (Landkreis Cham) und Tschechien ergibt sich ein Defizit von jährlich insgesamt 45.000 €.

Der Freistaat Bayern unterstützt derzeit die grenzüberschreitende Buslinie Arnbruck – Lam – Nýrsko – Hamry auf den bayerischen Streckenabschnitten mit 20.000 €. Auf tschechischer Seite beteiligt sich der Bezirk Pilsen mit etwa demselben Betrag. Die übrigen beiden Linien finanziert auf bayerischer Seite der Landkreis Cham und auf tschechischer Seite ebenfalls der Bezirk Pilsen.

7. In welcher Höhe wurden die im Nationalpark Bayerischer Wald verkehrenden Igelbus-Linien in den

einzelnen Jahren von 2009 bis 2013 vom Freistaat Bayern gefördert?

Die im Nationalpark Bayerischer Wald verkehrenden Igelbus-Linien wurden in den Jahren 2009 bis 2013 wie folgt gefördert:

Igelbusse (Sommer):

2009	2010	2011	2012	2013
345.000 €	347.800 €	345.800 €	345.800 €	463.033 €

In diesen Förderbeträgen sind Mittel des Freistaates Bayern (ÖPNV-Zuweisungen und Mittel des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz) und Eigenmittel des Landkreises Freyung-Grafenau enthalten. Die Förderung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (aus den Parkgeldeinnahmen der Nationalparkverwaltung) hat von 2009 bis 2012 100.000 € betragen und 2013 135.000 €.

Die in der Wintersaison verkehrenden Igelbusse wurden wie folgt staatlich bezuschusst: 121.300 € (2011), 100.700 € (2012) und 115.000 €.