

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Bahn und Bahnhöfe in der Oberpfalz

Der Verkehrsträger Schiene sorgt in der Oberpfalz aufgrund von Zugausfällen und Verspätungen zuletzt für negative Schlagzeilen (vgl. www.sueddeutsche.de/bayern/verkehr-zugausfaelle-in-der-oberpfalz-1.4526682 und www.onetz.de/oberpfalz/weiden-oberpfalz/laenderbahn-verlaengert-notfahrplan-alex-oberpfalzbahn-schwaecheln-id2834367.html?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR3ZZARtKdEkMIoClG5f9FyMQJg5XrovMsuisFxGu_DRjiBVd065J-3lygY#EchoBox=1567433900, www.onetz.de/deutschland-welt/regensburg/20-agilis-zuege-pro-tag-fallen-schulbeginn-id2487918.html).

Die Bahnhöfe auch in den Städten der Oberpfalz sind mehrheitlich nicht barrierefrei (vgl. www.mittelbayerische.de/region/amberg-nachrichten/bahnhof-amberg-soll-barrierefrei-werden-20847-art1821179.html und www.onetz.de/oberpfalz/amberg/amberger-bahnhof-einzige-barriere-id2675799.html), dazu wird das Serviceangebot an den Bahnhöfen als zunehmend eingeschränkt wahrgenommen (vgl. www.onetz.de/oberpfalz/amberg/gepaeckbaender-amberger-bahnhof-stehen-fuer-immer-still-id2690418.html). Darüber hinaus sind mit der Hochstufung der sogenannten Metropolenbahn von München/Nürnberg-Schwandorf-Regensburg–Furth i.W.–Prag in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg–Hof zwei wichtige Schienenprojekte für die Oberpfalz geplant. Diese Vorhaben sind geeignet, die Attraktivität der Schiene für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen zu steigern und damit den Verkehrsträger Straße samt den positiven Begleiterscheinungen für Mensch und Umwelt zu entlasten.

Ferner werden regelmäßig Verbesserungen hinsichtlich Taktung, Anbindung und Barrierefreiheit für Bahn und Bahnhöfe in der Oberpfalz angekündigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, dass es in der Oberpfalz regelmäßig zu Zugausfällen kommt (vgl. www.pnp.de/lokales/landkreis_landshut/3435060_Bahnverbindungen-in-der-Oberpfalz-wegen-Personalmangel-gestrichen.html?fbclid=IwAR02qSYw1hP3ZLK2_mAqo_v37eX7kDHaK_rUnaN6Ss9gmwWdlb1JTUQiyfk)?

Falls ja, wie bewertet sie die Situation, und welche Aussichten auf eine kurzfristige Verbesserung sieht die Bundesregierung?

2. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von der Personalsituation, besonders bei den Lokführerinnen und Lokführern (vgl. www.mittelbayerische.de/region/cham-nachrichten/lokfuehrer-haenderingend-gesucht-20909-art1770569.html), und der Zahl der Reservefahrzeuge bei den Schienenverbindungen in der Oberpfalz (bitte nach Zugbetreiber aufschlüsseln und für die vergangenen fünf Jahre aufstellen)?
3. Wie haben sich in den vergangenen fünf Jahren die Zahlen der Zugausfälle an den Bahnhöfen in Regensburg, Schwandorf, Weiden, Amberg, Neumarkt und Cham entwickelt (bitte nach Strecken, Name des Zugbetreibers und Hauptursachen der Zugausfälle aufschlüsseln)?
4. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Fernverkehrsverbindungen am Hauptbahnhof Regensburg nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Name des Zugbetreibers und Hauptursachen der Verspätungen aufschlüsseln)?
5. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Nahverkehrsverbindungen in der Oberpfalz nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte für Regensburg, Schwandorf, Weiden, Amberg, Neumarkt und Cham, nach Name des Zugbetreibers und Hauptursachen der Verspätungen aufschlüsseln)?
6. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Fernverkehr am Hauptbahnhof in Regensburg in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
7. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Nahverkehr an den Bahnhöfen in Regensburg, Schwandorf, Weiden, Amberg, Neumarkt und Cham in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
8. a) Welche Bahnhöfe in der Oberpfalz sind barrierefrei ausgebaut, bei welchen Bahnhöfen existieren abgeschlossene Planungen für Barrierefreiheit, und bei welchen Bahnhöfen gibt es keine Barrierefreiheit (bitte einzeln aufschlüsseln)?
b) Welche zeitliche Vorgabe verfolgt die Bundesregierung für den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe in Amberg, Schwandorf, Weiden und Cham?
c) Aus welchen Gründen gewährt der Bund den Ländern keine Möglichkeit, bei der Vorfinanzierung der Planung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen in Vorleistung zu gehen (vgl. Antwort der Bayerischen Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Landtagsabgeordneten Jürgen Mistol „Barrierefreiheit der Bahnhöfe in der Oberpfalz, www.mistol.de/Presse19112018/)?
d) Für welche Bahnhöfe hat die Bayerische Staatsregierung die Planung der Barrierefreiheit finanziert, und wann, und inwiefern wurde der Ausbau der Barrierefreiheit zwischenzeitlich begonnen oder abgeschlossen?
e) Wie lange dauerte es von der Planung bis zur Realisierung dieser Maßnahmen?
f) Wie oft sind nach Kenntnis der Bundesregierung an barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen die entsprechenden Aufzugseinrichtungen ausgefallen, wie oft die Rolltreppen am Hauptbahnhof in Regensburg (bitte für die vergangenen fünf Jahre aufschlüsseln)?
g) Wie lange dauerte die längste Unterbrechung, und aufgrund welcher Ursache?

9. a) Für wie viele Ein- und Ausstiege gab es an den Bahnhöfen in Regensburg, Neumarkt, Cham, Schwandorf, Weiden und Amberg Unterstützungsanfragen beim Mobilitätsservice von Personen mit eingeschränkter Mobilität?
 - b) Wer wurde von der Bahn mit der Durchführung des Mobilitätsservice beauftragt?
 - c) Wie lange im Voraus müssen diese Unterstützungsanfragen angemeldet sein?
 - d) In wie vielen Fällen konnte eine Unterstützung in den vergangenen fünf Jahren nicht gewährt werden, und warum?
10. a) An welchen Bahnhöfen in der Oberpfalz bestehen Unterstützungsangebote wie Gepäckbänder oder Schließfächer?
 - b) An welchen Bahnhöfen ist geplant, Gepäckbänder und Schließfächer (wieder) zu errichten?
11. a) Welche Bahnhofsgebäude in der Oberpfalz sind im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) AG?
 - b) Welche Bahnhofsgebäude wurden in den vergangenen fünf Jahren veräußert, und welche Bahnhofsgebäude sind in privater Hand?
 - c) An welchen Bahnhöfen in der Oberpfalz ist ein Bahnschalter verfügbar, an welchen Bahnhöfen gibt es öffentlich zugängliche Toiletten, im Winter einen beheizten Wartebereich, und an welchen Bahnhöfen befindet sich ein Kiosk bzw. ein Geschäft für Reisebedarf?
 - d) An welchen Bahnhöfen in der Oberpfalz wurden entsprechende Angebote in den vergangenen zehn Jahren neu bzw. wieder angeboten oder abgeschafft?
12. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg?
13. a) Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg?
 - b) Wann rechnet die DB mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke unter Idealbedingungen?
 - c) In welche Bauabschnitte ist die Elektrifizierung unterteilt?
14. Wie ist der aktuelle Stand der Schall-Voruntersuchung im Streckenabschnitt Marktredwitz–Regensburg im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Ergebnis der Schall-Voruntersuchung für diesen Streckenabschnitt?
15. Sind die Schall-Voruntersuchungen in Bauabschnitte unterteilt, und inwiefern liegt für alle Teilabschnitte ein eigener Zeitplan vor?
16. Auf wie vielen Kilometern Länge rechnet die Bundesregierung an der elektrifizierten Strecke Hof–Regensburg mit Lärmschutzwänden, und gibt es konkrete Überlegungen zur Höhe oder Bauart der Lärmschutzwände?
17. Sind entlang der Strecke Hof–Regensburg Neu-Trassierungen geplant, und wenn ja, warum (bitte aufschlüsseln)?

Falls ja, in welchen Abschnitten?
18. a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg ein, und wie viele Kosten gehen dabei auf den Lärmschutz zurück?

b) Ist ein zusätzlicher Erschütterungsschutz nötig, und wenn ja, in welchem Umfang (Kosten bitte nach Teilabschnitten aufschlüsseln)?

19. Ist die rechtliche Prüfung der Notwendigkeit von Lärmvorsorge abgeschlossen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

20. Ist es richtig, dass die unter Maßgabe der Lärmvorsorge geplante Elektrifizierung nicht zwangsläufig zu einem Bau unter der Maßgabe der Lärmvorsorge führt?

Wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit ein, dass die Maßnahme unter der Maßgabe der Lärmvorsorge durchgeführt wird, und wie begründet sie dies?

21. Unter welchen Voraussetzungen kann es dazu kommen, dass die unter der Maßgabe Lärmvorsorge geplante Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg ohne Lärmvorsorge gebaut wird?

22. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung eine Richtigstellung, dass die vom damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt erteilte Weisung keinen rechtsverbindlichen Charakter hat und sich lediglich auf die Planung von Lärmschutz bezieht, was in der Öffentlichkeit und seitens verschiedener Bundestagsabgeordneter als Rechtsanspruch öffentlich missverstanden wurde (vgl. www.albert-rupprecht.de/page_10_3.php?cms_beg=0&pg=&kat1=&kat2=&kat3=&cmsshowfull=1_1_1003&dummy=0#cmsjumpto3)?

23. Bestehen beim Lärmschutz auf dem Abschnitt zwischen Regensburg und Obertraubling derzeit Lücken?

Wenn ja, ist eine Schließung dieser Lücken im Lärmschutz beabsichtigt?

24. a) Ist es schon entschieden, dass die geplante Fernverkehrsanbindung auf der Strecke Hof–Regensburg lediglich mit Intercity-Zügen und lediglich alle zwei Stunden erfolgen soll?

Wenn ja, seit wann, und wieso?

b) Welche Haltestellen sollen die geplanten Fernverkehrsverbindungen haben (inklusive Start- und Zielbahnhof)?

25. a) Welche Veränderungen werden im Bereich des Regionalverkehrs auf den entsprechenden Strecken erwartet?

b) Welche Veränderungen des Fahrgastaufkommens werden durch die Elektrifizierung erwartet?

c) Welche Veränderung der Reisezeiten wird durch die Elektrifizierung erwartet?

26. Welche Bahnhöfe in der Oberpfalz sollen spätestens im Rahmen der Elektrifizierung barrierefrei ausgebaut werden?

27. Wie viele Güterzüge sollen planmäßig die Strecke befahren (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?

28. Wie ist das aktuelle Verhältnis zwischen Personen- und Güterzügen auf dem Streckenabschnitt heute, und wie soll das Verhältnis nach erfolgter Elektrifizierung sein?

29. Inwiefern liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Güter auf der elektrifizierten Strecke schwerpunktmäßig befördert werden sollen?

Wie viel davon ist Gefahrgut?

30. Welche Entlastung der Strecke Regensburg–Neumarkt–Nürnberg wird durch die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg erwartet?
31. Inwiefern ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Amberg–Schwandorf–Cham im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Regensburg geplant?
Falls nein, rechnet die Bundesregierung mit einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Amberg–Schwandorf–Cham eher vor oder eher nach der Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg?
32. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Fahrgastzahlen an den Haltepunkten Köfering, Hagelstadt, Eggmühl, Neufahrn/Niederbayern und Ergoldsbach?
33. Aufgrund welcher Überlegungen hält der Überregionale Flughafenexpress (Üfex) von Regensburg zum Flughafen München stündlich in Köfering, Hagelstadt und Eggmühl, nicht aber in Neufahrn/Niederbayern und Ergoldsbach?
34. Kann die Bundesregierung aufgrund des Flughafenexpress eine Veränderung der Fahrgastzahlen in Köfering, Hagelstadt, Eggmühl, Neufahrn/Niederbayern und Ergoldsbach bestätigen?
Wenn ja, wie haben sich die Fahrgastzahlen entwickelt?
35. Gibt es Überlegungen, Neufahrn/Niederbayern durch den Flughafenexpress stündlich anzufahren?
36. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von im Zusammenhang mit dem Flughafenexpress bereits erfolgten oder geplanten Maßnahmen im Bereich Park-and-Ride sowie Barrierefreiheit an den Haltepunkten Köfering, Hagelstadt, Eggmühl, Neufahrn/Niederbayern und Ergoldsbach?
37. Gibt es Überlegungen, die Betriebsführung des Flughafenexpress am Flughafen München im Zusammenspiel mit den S-Bahnen zu verbessern (vgl. www.airliners.de/muenchens-flughafen-express-uefex-optimierungsbedarf/50514)?
38. Teilt die Bundesregierung die Ansicht von Bayerns Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhardt und Unionspolitikern, die für einen ICE-Anschluss am Flughafen München plädieren (vgl. www.sueddeutsche.de/muenchen/flughafen-muenchen-reichhardt-ice-halt-forderung-1.4582187)?
a) Wenn ja, welche Orte sollten dabei nach Ansicht der Bundesregierung per Fernverkehr direkt an den Flughafen München angebunden sein?
b) Wie könnte ein möglicher Zeitplan dazu aussehen?
39. Sind Vorhaben aus der Oberpfalz Bestandteil des „Zukunftsbündnis Schiene“, und falls ja, welche Maßnahmen sind dabei konkret vorgesehen?
40. a) Inwiefern bestehen für Abschnitte in der Oberpfalz Überlegungen zu Streckenreaktivierung oder Neubauten?
Wenn ja, wo?
Wenn nein, warum nicht?
b) Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung nach einer Reaktivierung der Bahnstrecke Wiesau–Waldsassen–Bundesgrenze (vgl. www.idowa.plus/zeitungstitel/artikel/2019/09/05/die-bahn-auf-dem-abstellgleis/9714c9c5-1dec-493b-8c4a-b07c8d56724a.html)?

41. Gibt es Überlegungen, bestimmte Haltepunkte stillzulegen?
Wenn ja, welche, und mit welchem Zeithorizont?
42. a) Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich eines neuen Bahnhaltendes am Innovationspark Wackersdorf (www.mittelbayerische.de/region/schwandorf-nachrichten/mit-der-bahn-zu-bmw-nach-wackersdorf-21416-art1817353.html)?
b) Wie ist der aktuelle Planungsstand?
c) Wo soll der Haltepunkt genau entstehen?
d) Wann könnte der Haltepunkt frühestens fertiggestellt sein?
e) Welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich?
f) Von wie vielen Aus- und Einstiegen am neuen Haltepunkt geht die Bundesregierung aus?
43. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Inbetriebnahme des Bahnhaltendes an der Walhallastraße in Regensburg (vgl. www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/db-norden-regensburgs-bleibt-abgehaengt-21179-art1623797.html)?
b) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des Bahnhaltendes Walhallastraße in Regensburg?
c) Welche Vorarbeiten sind notwendig, und wie ist der Zeitplan hierfür?
44. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Bahnhöfe in Neumarkt, Amberg und Cham mit Fernverkehrshalten auszugestalten?
45. Aus welchen Gründen findet der zweijährige Testlauf für einen zusätzlichen ICE auf der Strecke Berlin–Wien in Straubing und nicht am Eisenbahnknotenpunkt Plattling statt?
46. Welche Ergebnisse zum Ausbau der Bahnstrecke München/Nürnberg–Regensburg–Schwandorf–Furth im Wald–Pilsen hat die letzte Sitzung der Gemeinsamen interministeriellen tschechisch-deutschen Arbeitsgruppe ergeben, und wie sieht der weitere zeitliche Verlauf aus deutscher Sicht für die sogenannte Metropolenbahn aus?
47. An welchen Bahnhöfen bzw. Streckenbereichen in der Oberpfalz sind Überholgleise vorhanden oder werden neue geplant (bitte aufschlüsseln)?
48. Inwiefern ist es richtig, dass der Haltepunkt Irrenlohe barrierefrei ausgebaut werden soll, und mit wie vielen Ein- und Ausstiegen wird gerechnet?
49. Gibt es Pläne, die Umsteigezeit am Hauptbahnhof in Nürnberg für aus der Oberpfalz ankommende Reisende in Richtung Berlin zu verkürzen?
Wenn ja, ab wann?
Wenn nein, warum nicht?
50. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über den Stand der Anmeldung der Strecke Weiden–Neukirchen bei Sulzbach durch die Bayerische Staatsregierung für das Sonderförderprogramm „Elektrische Güterbahnen“ (vgl. www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2019/15/index.php)?

Berlin, den 24. September 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

