

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13877 –**

Bahn und Bahnhöfe in der Oberpfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

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=IwAR3ZZARtKdEkIoClG5f9FyMQJg5XrovMsuisFxGu_DRjiBVd065J-31ygY#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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Probleme bei der ausreichenden Gewinnung von Personal für den Fahrdienst können zu Zugausfällen, Verspätungen oder anderen Einschränkungen führen. Die Einstellung und Qualifikation von Mitarbeitern im Eisenbahnsektor ist Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. In der Arbeitsgruppe 6 „Fachkräfte gewinnen“ des Zukunftsbündnisses Schiene wird über die Personalsituation und Herausforderungen der Fachkräftegewinnung sowie bisherige Aktivitäten des Schienensektors gesprochen. Ziel sind Vorschläge für gemeinsame Initiativen des Schienensektors und für Unterstützungsmöglichkeiten der Bundesregierung zur Gewinnung von Nachwuchs- und Fachkräften.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind bei der DB Fernverkehr AG von Januar 2018 bis September 2019 in Regensburg und Neumarkt (Oberpfalz) insgesamt 0,7 Prozent der Fernverkehrszüge ohne Ersatz ausgefallen.

Bei der DB Regio AG liegen folgende Angaben (nach ausgefallenen Zugkilometer) vor:

- Bahnhof Regensburg mit den Netzen „Altvertrag Oberbayern“, „Neigetechnik Nordbayern“ und „Flughafenexpress Regio Oberbayern“: 0,51 Prozent im Jahr 2018 und 0,50 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September)
- Bahnhof Schwandorf mit dem Netz „Neigetechnik Nordbayern“: 0,28 Prozent im Jahr 2018 und 0,36 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September)
- Bahnhof Weiden mit dem „Netz Neigetechnik Nordbayern“: 0,32 Prozent im Jahr 2018 und 0,43 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September)
- Bahnhof Amberg mit dem Netz „Neigetechnik Nordbayern“: 0,30 Prozent im Jahr 2018 und 0,26 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September)
- Bahnhof Neumarkt mit dem Netz „Altvertrag Oberbayern“: 0,46 Prozent im Jahr 2018 und 0,27 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September)

- Bahnhof Cham mit dem Netz „Neigetechnik Nordbayern“: 0,17 Prozent im Jahr 2018 und 1,23 Prozent im Jahr 2019 (Januar bis September).

Am Bahnhof Cham halten nach Auskunft der DB AG werktags vier Sollzüge. Bereits Kleinereignisse (wie beispielsweise ein sturmbedingt umgestürzter Baum im März 2019, der sieben Ausfälle/Teilausfälle verursachte) verändern prozentual die Zugausfallrate erheblich.

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)?

Nach Auskunft der DB AG betrug die Pünktlichkeit im Fernverkehr am Hauptbahnhof Regensburg von 2014 bis 2018 durchschnittlich 73,9 Prozent. Die Pünktlichkeit hat sich um fast 10 Prozentpunkte gesteigert (2018: 61,4 Prozent, 31. September 2019: 71,9 Prozent).

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Für räumliche Gebiete wie der Oberpfalz liegen der DB Netz AG keine Daten vor.

6. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Fernverkehr am Hauptbahnhof in Regensburg in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Die Anzahl der Fahrgäste, die in Regensburg Hauptbahnhof in Fernverkehrszüge ein- oder aussteigen, ist nach Auskunft der DB AG von 2013 bis 2018 um etwa 20 Prozent angestiegen.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

- 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/)?

Im Rahmen der Verhandlungen zur dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) ist die Möglichkeit der Vorfinanzierung von Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr gemäß Anlage 8.7 der LuFV (kurz: Bundesmittel-SPNV/LuFV) durch die Länder vom Bund geprüft und aufgrund haushaltsrechtlicher Vorgaben verworfen worden.

- 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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

- 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)?

Nach Auskunft der DB AG bewegte sich die Verfügbarkeit der Aufzüge/Fahrtreppen vom 1. April 2016 bis 15. Oktober 2019 in der Kernzeit von 06.00 bis 22.00 Uhr zwischen 84 und 99 Prozent. Für den Zeitraum vor dem 1. April 2016 ist keine Auswertung möglich.

- g) Wie lange dauerte die längste Unterbrechung, und aufgrund welcher Ursache?

Nach Auskunft der DB AG dauerte die längste Unterbrechung drei Monate in Regensburg Hauptbahnhof, bedingt durch Verzögerungen bei der Lieferung eines Ersatzteils.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist die Zahl der Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen, die von den Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeitern der DB AG mit Hilfeleistungen unterstützt werden, bundesweit in den zurückliegenden fünf Jahren von 565.000 Hilfeleistungen im Jahr 2013 auf über 818.000 Hilfeleistungen im Jahr 2018 gestiegen. Aufgrund eines Systemwechsels in der Erfas-

sung der Hilfeleistungen liegen nur für das Jahr 2018 sowie für das erste Halbjahr 2019 folgende Zahlen vor:

Bahnhof	Anfragen 2018 (gesamt)	Durchgeführte Hilfeleistungen 2018 (gesamt) in Prozent	Anfragen 2019 (1. HJ)	Durchgeführte Hilfeleistungen 2019 (1. HJ) in Prozent
Regensburg Hbf	2284	99	1134	99
Schwandorf	380	87	202	99
Weiden (Oberpfalz)	233	96	114	96
Cham (Oberpfalz)	34	97	17	94
Amberg	344	91	200	92

Hilfeleistungen sollten 24 Stunden vor Fahrtantritt angemeldet werden. Sponstanleistungen oder Soforthilfeleistungen können bei Verfügbarkeit des Personals durchgeführt werden. Die Mobilitätsservice-Zentrale sucht ggf. nach alternativen Reismöglichkeiten.

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?

Es wird auf die Anlage verwiesen. Nach Auskunft DB AG gibt es derzeit keine Pläne für Förderbänder bzw. Schließfächer an weiteren Bahnhöfen im Regierungsbezirk Oberpfalz.

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?

Bezüglich der Eigentumsverhältnisse der 48 Empfangsgebäude an Bahnhöfen in der Oberpfalz sowie der Ausstattung der Verkehrsstationen wird auf die Anlage verwiesen.

23 Empfangsgebäude sind in privatem Eigentum. Seit 2014 wurden die Empfangsgebäude Köfering, Regenstauf und Sulzbach-Rosenberg von der DB AG verkauft. An keinem der von der DB Station&Service AG betriebenen Standorte 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?

Nach Auskunft der DB AG gehört der Teilabschnitt Hof–Marktredwitz zur ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ (-Prag) (Franken-Sachsen-

Magistrale) und zur Maßnahme ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd). Dieser Teilabschnitt befindet sich in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI). Die Planung wird überarbeitet, da der Streckenabschnitt auch Teil der Ausbaustrecke Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling ist. Der Abschnitt Marktredwitz–Regensburg befindet sich in der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1), die Ausschreibung für die Vorplanung (Leistungsphase 2) wird vorbereitet.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist der Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2) für den Abschnitt Marktredwitz – Regensburg für Ende 2021 vorgesehen. Nach Unterrichtung des Bundestages über die Vorzugsvariante und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung, erfolgt die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) und die Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI), die mit dem Planfeststellungsverfahren abschließt. Nach Auskunft der DB AG kann der Termin für die Inbetriebnahme noch nicht abgeschätzt werden. Bis zum Beginn der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen (Leistungsphase 6 HOAI) werden noch keine Bauabschnitte gebildet.

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?

Nach Auskunft der DB AG kommt es laut der Schallvoruntersuchungen zu durchgehenden Pegelerhöhungen, die die Anwendung von Lärmvorsorge nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchutzV) zur Folge haben.

15. Sind die Schall-Voruntersuchungen in Bauabschnitte unterteilt, und inwiefern liegt für alle Teilabschnitte ein eigener Zeitplan vor?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Schallvoruntersuchungen nicht in Bauabschnitte unterteilt.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist durch den möglichen Mix von aktiven bzw. passiven Vorsorgemaßnahmen keine Aussage über die Gesamtlänge oder technischen Gestaltung der Schallschutzwände möglich.

17. Sind entlang der Strecke Hof–Regensburg Neu-Trassierungen geplant, und wenn ja, warum (bitte aufschlüsseln)?

Falls ja, in welchen Abschnitten?

Nach Auskunft der DB AG geht die DB Netz AG in der frühen Planungsphase von der Elektrifizierung der bestehenden Trasse aus.

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)?

Gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 werden haushaltsrelevante Projektkosten von 790 Millionen Euro angenommen. Nach Auskunft der DB AG liegen noch keine Erkenntnisse zur Notwendigkeit eines Erschütterungsschutzes vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

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)?

Die Fragen 19 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung finanziert die Planung für die Ausbaustrecke Hof–Marktredwitz–Regensburg Obertraubling (Ostkorridor Süd) nach der Verkehrslärmschutzverordnung und beabsichtigt die Maßnahme im Bau zu realisieren. Aufgrund der bei dem Projekt Ostkorridor Süd durch die Elektrifizierung prognostizierten Verkehrssteigerung des Schienengüterverkehrs entsteht Lärmzuwachs für betroffene Anwohner. In diesem Fall ist § 1 Absatz 2 Satz 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

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

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

Nach Auskunft der DB AG wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes zwischen Regensburg und Obertraubling in den letzten Jahren sechs Lärmschutzwände gebaut. Die letzte Lücke zwischen den Lärmschutzwänden auf einer Brücke wird voraussichtlich 2020 geschlossen.

24. a) Ist es schon entschieden, dass die geplante Fernverkehrsbindung 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)?

Die Angebotsoffensive der DB Fernverkehr AG von 2015 sieht vor, die zweistündliche Fernverkehrslinie Rostock–Berlin–Dresden, die ab Dezember 2019 neu eingeführt wird, ebenfalls zweistündlich über Hof und Regensburg nach München zu verlängern, sobald die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg abgeschlossen ist. Dabei sollen IC-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. ICE-Fahrzeuge würden auf dieser Strecke keine Fahrzeitleistungen bieten und könnten ihre Höchstgeschwindigkeit nicht ausnutzen.

Nach Auskunft der DB AG soll die neue Fernverkehrslinie zweistündlich die heutigen Regionalexpress-Züge zwischen Dresden und Hof sowie zwischen Hof und München als durchgehende Fernverkehrsverbindung Rostock–Berlin–Dresden–Hof–Regensburg–München ersetzen. Ergänzend sollen die heute stündlichen Regionalexpress-Züge zweistündlich beibehalten werden und so auf allen Streckenabschnitten zwischen Dresden und München einen Stundentakt – in der einen Stunde durchgehend mit der neuen Fernverkehrslinie und in der anderen Stunde mit den Regionalexpress-Zügen mit einem Umstieg in Hof – ermöglichen. Entsprechend soll die neue Fernverkehrslinie alle bestehenden Halte der schnellen Regionalexpress-Züge bedienen. Zur Abstimmung ist die DB Fernverkehr AG in Kontakt mit den betroffenen Ländern und Aufgabenträgern.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird das Soll-Fahrplankonzept mit dem zuständigen Aufgabenträger, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), abgestimmt.

Studien zur Entwicklung von Fahrgastzahlen werden durch den Aufgabenträger beziehungsweise von Kunden in beauftragten Gutachten erhoben.

Mit der Elektrifizierung wird eine neue Fernverkehrslinie Dresden–München via Hof möglich. Reisezeitverkürzungen von bis zu 15 Minuten gegenüber der heutigen Fahrzeit des ALEX (eine von der Länderbahn betriebene Zuggattung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern) sind geplant.

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

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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

Prognose des Bundes für 2030 für die Strecke Hof–Regensburg:

	Anzahl Güterzüge Richtung + Gegenrichtung
Hof – Oberkotzau	57 Güterzüge
Oberkotzau – Marktredwitz	55 Güterzüge
Marktredwitz – Weiden	52 Güterzüge
Weiden – Schwandorf	55 Güterzüge
Schwandorf – Regensburg	64 Güterzüge

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

	Schienenpersonenverkehr/ Schienengüterverkehr aktuell (2018)	Schienenpersonenverkehr/ Schienengüterverkehr geplant
Hof–Oberkotzau	7,6/1	4,4/1
Oberkotzau–Marktredwitz	3,5/1	1,9/1
Marktredwitz–Weiden	6,9/1	2,6/1
Weiden–Schwandorf	2,6/1	1,6/1
Schwandorf–Regensburg	3,08/1	1,8/1

Quelle: DB AG

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

Wie viel davon ist Gefahrgut?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

30. Welche Entlastung der Strecke Regensburg–Neumarkt–Nürnberg wird durch die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg erwartet?

Die Elektrifizierung Hof–Regensburg ist der wichtigste Baustein des Ostkorridors. Mit Realisierung des Ostkorridors entsteht ein alternativer Laufweg für den Schienengüterverkehr in der Relation deutsche Seehäfen–Süddeutschland/Österreich zur heutigen Nord-Süd-Route via Hannover und Würzburg. Dadurch wird die Strecke Regensburg–Neumarkt–Nürnberg von einem Teil des Güterverkehrs entlastet.

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?

Die Strecke ist im Jahr 2018 in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans der Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) aufgenommen worden. Zur Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Schwandorf–Regensburg und der ergänzenden Elektrifizierung der Strecke Schwandorf–Furth im Wald (ABS Nürnberg/Regensburg–Furth i.W.–Grenze D/CZ) laufen Gespräche mit der tschechischen Seite hinsichtlich der Abstimmung der Ausbaumaßnahmen im tschechischen Abschnitt Grenze D/CZ–Pilsen.

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?

Die Fragen 32 bis 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Aufgabenträger ist die BEG

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG sind im Zusammenhang mit der Einführung des Flughafenexpresses (ÜFEX) keine Maßnahmen seitens der Kommunen im Bereich Park-and-Ride bekannt. Ebenso sind keine Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit an diesen Stationen bekannt.

Im Übrigen wird auf die Anlage verwiesen.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?
- Wenn ja, welche Orte sollten dabei nach Ansicht der Bundesregierung per Fernverkehr direkt an den Flughafen München angebunden sein?
 - Wie könnte ein möglicher Zeitplan dazu aussehen?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit der Aufnahme des Ausbaus der Neufahrner Kurve und der geplanten Walpertskirchener Spange in Kombination mit der Erweiterung des Erdinger Ringschlusses in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschiennenwege die Voraussetzungen für eine zukünftige Fernverkehrsanbindung des Flughafens München geschaffen. Der Erdinger Ringschluss in Verbindung mit einem zusätzlichen Fernverkehrsgleis und der Walpertskirchener Spange soll künftig eine ICE-/EC-Anbindung ermöglichen. Die Walpertskirchner Spange ist Teil der ABS München–Mühldorf–Freilassing. Der Bund und der Freistaat Bayern haben sich zur Kostenabgrenzung der beiden Teilvorhaben verständigt. Die Planungen für die Bedarfsplanmaßnahmen können aufgenommen werden. Die Maßnahme schafft damit die technische Möglichkeit einer künftigen Bedienung des Flughafens durch Züge des Fernverkehrs. Das Angebot wird durch die Verkehrsunternehmen selbst entschieden.

39. Sind Vorhaben aus der Oberpfalz Bestandteil des „Zukunftsbündnis Schiene“, und falls ja, welche Maßnahmen sind dabei konkret vorgesehen?

Der Ostkorridor ist Teil der vom Zukunftsbündnis Schiene identifizierten Engpasskorridore, der nach Empfehlung dieses Bündnisses mit höchster Priorität realisiert werden soll.

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)?

Der Betrieb der Strecke Wiesau–Waldsassen–Staatsgrenze (DB-Strecke 5040) wurde in mehreren Abschnitten zwischen 1945 und 2000 eingestellt. Die Teilstrecke von Wiesau bis ca. Strecken-km 4 befindet sich im Eigentum der Gesellschaft zur Behandlung radioaktiver Abfälle in Bayern mbH und wird von dieser als Privatgleisanschluss genutzt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

41. Gibt es Überlegungen, bestimmte Haltepunkte stillzulegen?

Wenn ja, welche, und mit welchem Zeithorizont?

Nach Auskunft der DB AG gibt es keine Überlegungen der DB Station&Service AG, Haltepunkte in der Oberpfalz stillzulegen.

42. a) Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich eines neuen Bahnhalt punktes 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?

Nach Auskunft der DB AG liegt der DB Station&Service AG keine Bestellung eines neuen Haltepunktes am Innovationspark Wackersdorf vor.

43. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Inbetriebnahme des Bahnhalt punktes 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 Bahnhalt punktes Walhallastraße in Regensburg?
- c) Welche Vorarbeiten sind notwendig, und wie ist der Zeitplan hierfür?

Nach Auskunft der DB AG liegt für einen neuen Haltepunkt Regensburg-Walhallastraße eine Fahrgastprognose der BEG vor. Es werden ca. 1.200 Ein- und Aussteiger pro Tag erwartet.

Der Abschluss einer erforderlichen Planungsvereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern, der Stadt Regensburg und der DB Station&Service AG ist in Vorbereitung.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

44. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Bahnhöfe in Neumarkt, Amberg und Cham mit Fernverkehrshalten auszugestalten?

Diese Bahnhöfe sind nach Auskunft der DB AG nicht als Fernverkehrshalte vorgesehen.

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?

Nach Auskunft der DB AG besteht seit Ende 2018 einmal pro Tag und Richtung eine umsteigefreie ICE-Verbindung zwischen Berlin und Wien über die Schnellfahrstrecke VDE 8. Neben den Halten Regensburg und Passau hält das neue ICE-Zugpaar Berlin–Wien seit September 2019 testweise in Straubing.

Plattling bleibt unverändert Systemhalt der zweistündlichen ICE-Verbindung zwischen Frankfurt und Wien.

Die DB Fernverkehr AG kommt mit dem ICE-Halt in Straubing einer langjährigen Forderung aus der Region entgegen. Plattling entsteht hierdurch kein Nachteil im bisherigen Angebot.

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?

In der letzten Sitzung der interministeriellen tschechisch-deutschen Arbeitsgruppe teilte die Tschechische Republik mit, dass sie den Ausbau der Strecke Pilsen–Domazlice–Grenze (DE-CZ)–Furth i.W. beabsichtigt. Basierend auf einer durch das tschechische Eisenbahninfrastrukturunternehmen Správa železniční dopravní cesty (SZDC) durchgeführten Machbarkeitsstudie zum Ausbauumfang der Strecke und den zugrunde gelegten Zugzahlen im Güterverkehr, konnten unterschiedliche Ausbauvarianten ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielen. Nach einer Validierung der Daten der tschechischen Machbarkeitsstudie durch den Bundesgutachter ist ein weiteres Treffen im April 2020 vorgesehen.

47. An welchen Bahnhöfen bzw. Streckenbereichen in der Oberpfalz sind Überholgleise vorhanden oder werden neue geplant (bitte aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG bestehen folgende Überholmöglichkeiten für Personen- und Güterzüge in der Oberpfalz:

Strecke: Nürnberg–Neumarkt (Oberpf.)–Regensburg–Straubing–Passau

Überholmöglichkeiten: Sünching, Mangolding, Regensburg Hbf, Undorf, Beratzhausen, Parsberg, Seubersdorf, Neumarkt (Oberpf.), Postbauer-Heng

Strecke: Regensburg–Schwandorf–Weiden–Marktredwitz

Überholmöglichkeiten: Regensburg-Wallhallastraße, Regenstauf, Schwandorf, Wernberg, Wiesau (Oberpf.), Pechbrunn, Wunsiedel-Holenbrunn, Marktleuthen

Strecke: Schwandorf–Cham (Oberpfalz)–Furth im Wald

Überholmöglichkeiten: Bodenwöhr Nord, Roding, Cham, Furth im Wald

Strecke: Hersbruck–Amberg–Irrelohe

Überholmöglichkeiten: Röthenbach (Pegnitz), Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg), Sulzbach-Rosenberg Hütte, Luitpoldhütte, Amberg, Irrenlohe

Strecke: Kirchenlaibach–Weiden

Überholmöglichkeiten: Pressath

Im Rahmen des Projektes „740 m-Programm“ sind in der Oberpfalz gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 die folgenden Bahnhöfe zum Ausbau für den Einsatz von 740 Meter langen Güterzügen vorgesehen: Mangolding, Sünching, Beratzhausen, Neumarkt und Regensburg.

Zusätzlich werden mit der Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz–Regensburg an folgenden Stellen Überholgleise verlängert bzw. neugebaut: Wiesau, Windischeschenbach, Wernberg, Nabburg, Schwandorf (2x), Klardorf (2x).

48. Inwiefern ist es richtig, dass der Haltepunkt Irrenlohe barrierefrei ausgebaut werden soll, und mit wie vielen Ein- und Ausstiegen wird gerechnet?

Zum barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Irrenlohe bestehen nach Auskunft der DB AG keine Planungen.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Verkürzung der Übergangszeiten in Nürnberg Hauptbahnhof nach, beziehungsweise aus Berlin in die Oberpfalz nicht geplant. Die Züge aus der Oberpfalz (Schwandorf/Weiden) erreichen Nürnberg Hauptbahnhof zur Minute 15 und verlassen Nürnberg Hauptbahnhof zur Minute 43. Eine Verkürzung der Übergangszeiten bedürfte einer grundlegenden Veränderung der Regionalverkehrssysteme (Drehung um 30 Minuten) in Oberfranken und der Oberpfalz sowie in Teilen Mittelfrankens und Niederbayerns auf Initiative der BEG.

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)?

Die genannte Bahnstrecke Weiden–Neukirchen wurde durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beim BMVI für das Programm Elektrische Güterbahn im Rahmen des Elektrifizierungsprogramm des Bundes angemeldet. Die Vorschläge werden von einem externen Gutachter beurteilt. Die Ergebnisse werden anschließend veröffentlicht werden.

Anlage

Bahnhof	barrierefrei (8 a)	Planung (8 a)	Förderband/ Schließfach (10 a/b)	EG-Eigentümer (11 a/b)	EG-Verkauf seit 2014 (11 b)	Reise- bedarf (11 c)	personenbedienterFa hrscheinverkauf (11c)	WC (11 c)	Wartebereich, beheizt (11 c)
Altenstadt (Waldnaab)	nein	nein							
Amberg	nein	Planungs- beginn 2020	Schließfächer	DB		ja	ja		
Arnschwang	nein	nein							
Bad Kötzing	ja			Gemeinde				ja	
Balbersdorf	nein	nein							
Batzhausen	nein	nein		DB					
Beratshausen	nein	nein		DB					
Blaibach (Oberpf)	nein	nein							
Bodenwöhr Nord	nein	nein		DB				ja	
Cham (Oberpf)	nein	in Planung		DB		ja	ja	ja	
Chamerau	ja								
Deining	nein	in Planung		Privat					
Deuerling	nein	in Planung		DB					
Eggmühl	ja			Gemeinde					
Etterzhäusen	nein			Privat					
Etzelwang	nein	nein							
Etzenricht	nein	nein							
Freihöls	nein	nein							
Freihung	ja			Privat					
Furth i Wald	nein	im Bau		Privat			ja		ja
Geigant	nein	nein		Privat					
Grub (Oberpf)	nein	nein							
Hagelstadt	nein	nein		Gemeinde					

Anlage

Weierhammer	nein	nein	nein								ja
Wernberg	nein	nein	nein		Privat						
Wiesau (Oberpf)	nein	nein	nein		Gemeinde						
Willmering	nein	nein	nein								
Windischeschenbach	nein	nein	nein		Privat						
Zillendorf	nein	nein	nein								

