

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Manuela Rottmann, Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken im Bezirk Unterfranken

Die Mobilitätswende ist nach Ansicht der Fragesteller ohne eine Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene undenkbar. Um einer Überlastung des bestehenden Streckennetzes zu Lasten von Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Attraktivität des Personenverkehrs vorzubeugen, bedarf es nach Ansicht der Fragesteller auch eines Ausbaus des Streckennetzes und einer besseren Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Nahverkehr. Nicht überall müssen zu diesem Zweck neue Bahnstrecken erschlossen und mit hohem planerischem und finanziellem Aufwand bereitgestellt werden. Vielerorts liegen stillgelegte, grundsätzlich nutzbare und teils nicht entwidmete Strecken brach. Im Regierungsbezirk Unterfranken sind die Potentiale unterschiedlicher teils still gelegter, nicht elektrifizierter oder wenig befahrener Strecken ungenutzt. Ein Konzept für einen vernetzten, kundenorientierten und bedürfnisgerechten Bahnverkehr existiert nicht, sodass die Bahn in Teilen des ländlichen Raums keine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage der Reaktivierung der Mainschleifenbahn zwischen Seligenstadt und Volkach Schweinfurt, und wie ist die Position begründet?
2. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage des Wiederaufbaus der Bachgaubahn zwischen Aschaffenburg und Großostheim Schweinfurt, und wie ist die Position begründet?
3. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage der Elektrifizierung und Beschleunigung der Maintalbahn zwischen Miltenberg und Aschaffenburg, und wie ist die Position begründet?
4. Hat die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg und der Aschaffener Hafenbahn im Zuge der geplanten Aufstellung eines Elektrifizierungsprogramms des Bundes geprüft?
Wenn ja, welches Ergebnis hat die Prüfung ergeben?
5. Wird die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg und der Aschaffener Hafenbahn in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes als regionales Projekt aufnehmen?
Wenn nein, warum nicht?

6. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Mellrichstadt – Fladungen und der damit verbundenen Potentiale für einen durchgängigen Verkehr zwischen Bad Neustadt an der Saale und Fladungen?
7. Plant die Bundesregierung im Sinne einer erfolgreichen Mobilitätswende und einem bedarfsgerechten und kundenfreundlichen Angebot im Schienenverkehr eine aktivere und steuernde Rolle in Entscheidungsprozessen für oder gegen Reaktivierungen zu übernehmen?

Wenn nein, warum nicht?

8. Plant die Bundesregierung Anreize zu schaffen, Potentiale und Machbarkeiten von Reaktivierungen bundesländerübergreifenden zu betrachten?

Wenn nein, warum nicht?

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, inwieweit Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in die Berechnung von Reisenden-Kilometern einfließen, und wenn nicht, plant die Bundesregierung Anreize zu schaffen, zukünftig die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in die Standardisierte Bewertung zu integrieren?
10. In welchen Regionen wird die Bundesregierung den Deutschlandtakt bereits 2021 umsetzen, und auf welcher Grundlage werden diese Regionen ausgewählt?
11. Welche Maßnahmen sollen im Rahmen des Deutschlandtakts ergriffen werden, um der Überlastung der IC- und ICE-Züge auf der Strecke Frankfurt – Nürnberg entgegenzutreten, wann sind hier Angebotsausweitungen geplant, und wie sehen diese konkret aus?
12. Plant die Bundesregierung zur Entlastung der Strecke Frankfurt – Nürnberg im Fernverkehr eine Nutzung der Strecken 5900 (Erlangen/Forchheim/Bamberg) und 5102 (Bamberg/Haßfurt/Schweinfurt) als Entlastungsstrecke?

Wenn nein, warum nicht?

13. a) Welche Bahnhöfe im Regierungsbezirk Unterfranken 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 DB AG für den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe?
c) Für welche Bahnhöfe hat die Bayerische Staatsregierung Planung und Bau der Barrierefreiheit kofinanziert (bitte Anteil DB AG und Anteil der weiteren Beteiligten aufschlüsseln), und wann und inwiefern wurde der Ausbau der Barrierefreiheit zwischenzeitlich begonnen oder abgeschlossen?
d) Wie oft sind nach Kenntnis der Bundesregierung an barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen die Aufzüge ausgefallen (bitte für die vergangenen fünf Jahre aufschlüsseln)?
14. An welchen Bahnhöfen im Regierungsbezirk Unterfranken bestehen Unterstützungsangebote wie Gepäckbänder oder Schließfächer?

An welchen Bahnhöfen ist geplant, Gepäckbänder und Schließfächer zu errichten?

15. a) Welche Bahnhofsgebäude im Regierungsbezirk Unterfranken sind im Eigentum der Deutschen Bahn?

Welche Bahnhofsgebäude wurden in den vergangenen fünf Jahren veräußert, und welche Bahnhofsgebäude sind in privater Hand?

b) An welchen Bahnhöfen im Regierungsbezirk Unterfranken ist ein Fahrkartenschalter („personenbedienter Verkauf“) 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?

Berlin, den 17. Dezember 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

