

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuela Rottmann, Matthias Gastel, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/16598 –**

Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken im Bezirk Unterfranken

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage der Reaktivierung der Mainschleifenbahn zwischen Seligenstadt und Volkach Schweinfurt, und wie ist die Position begründet?

Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main) erfolgt durch eine nichtbundeseigene Eisenbahn, die Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn (BGM), die der Aufsicht des Freistaats Bayern unterliegt.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG hat eine durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragte Studie ein Potenzial von 1.400 Reisenden ergeben. Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei den Ländern. Die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger vereinbaren mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die im SPNV zu erbringenden Leistungen. Mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), die der Deutsche Bundestag am 30. Januar

2020 abschließend beraten hat, wird der Bund weitere Mittel, auch für Reaktivierungen der für den SPNV notwendigen Eisenbahninfrastruktur bereitstellen.

2. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage des Wiederaufbaus der Bachgaubahn zwischen Aschaffenburg und Großostheim Schweinfurt, und wie ist die Position begründet?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse über eine Eisenbahnverbindung zwischen Großostheim und Schweinfurt. Der SPNV fällt in die Zuständigkeit der Länder.

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?

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wurde die Maintalbahn einer Bewertung unterzogen und aufgrund der Kosten-Nutzen-Relation nicht in den BVWP aufgenommen.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Elektrifizierung der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg und der Aschaffener Hafenbahn wird im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ von einem externen Gutachter geprüft. Die Ergebnisse werden in diesem Jahr erwartet.

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?

Die Eisenbahninfrastruktur der Strecke Mellrichstadt – Fladungen wird durch das Fränkische Freilandmuseum Fladungen betrieben.

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?

Im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene wird untersucht, welche kleinen und mittleren Maßnahmen die Kapazitätssituation im deutschen Schienennetz verbessern können. Dies umfasst auch Reaktivierungen.

Reaktivierungen, die ausschließlich oder überwiegend dem SPNV dienen, fallen in die Zuständigkeit der Länder.

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

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der derzeitigen Änderung des GVFG soll die Infrastrukturinvestition in die Reaktivierung von Strecken des SPNV grundsätzlich förderfähig werden.

Eine bundesländerübergreifende Betrachtung ist möglich.

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?

Der Einbezug der Bevölkerungsentwicklung bis zum Prognosezeitpunkt wird in jeder Standardisierten Bewertung vorgenommen.

10. In welchen Regionen wird die Bundesregierung den Deutschlandtakt bereits 2021 umsetzen, und auf welcher Grundlage werden diese Regionen ausgewählt?

Die Auswahl der Regionen, in denen der Deutschland-Takt bereits 2021 umgesetzt wird, wird derzeit im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene besprochen.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit erfolgt die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt hinterlegten Angebotskonzeption. Der Zielfahrplan bildet die Grundlage für den zukünftigen Infrastrukturausbau des Bundes. Die Entscheidung über Angebotsausweitungen liegt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) würde eine alternative Führung der Fernverkehrszüge zwischen Würzburg und Nürnberg, z. B. über Schweinfurt und Bamberg, zu einer Reisezeitverlängerung von mehr als 30 Minuten führen.

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)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen. Die Bahnhöfe Ebenhausen und Rottendorf werden derzeit barrierefrei ausgebaut sowie an den Bahnhöfen Schweinfurt Hbf und Würzburg Hbf die Restmaßnahmen im Rahmen des barrierefreien Ausbaus abgeschlossen. Für die übrigen acht Bahnhöfe werden die Arbeiten für den barrierefreien Ausbau in den nächsten Jahren beginnen: Haßfurt 2020, Iphofen und Partenstein 2022, Hösbach und Laufach 2023 sowie in Bad Kissingen und Gemünden (Main) 2024. Für die Baumaßnahmen am Bahnhof Dettingen (Main) wird der genaue Zeitplan noch geprüft.

Der Freistaat Bayern hat sich in den letzten rund 15 Jahren an folgenden Bahnhöfen finanziell zum Ausbau der Barrierefreiheit beteiligt: Aschaffenburg Hbf, Aschaffenburg Hochschule, Hammelburg, Hammelburg Ost, Kirchheim (Unterfr.), Kleinostheim, Oberwerrn, Reichenberg, Schonungen, Schweinfurt Hbf, Schweinfurt-Mitte, Wernfeld und Würzburg Hbf. Derzeit beteiligt sich der Freistaat finanziell an den Bahnhöfen in Ebenhausen (Unterfr.) und Rottendorf zum Ausbau. Zum Umfang der Beteiligung kann die DB AG keine Aussage machen.

Die Aufzüge an den Bahnhöfen Aschaffenburg Hbf, Schweinfurt Hbf, Veitshöchheim und Würzburg Hbf weisen nach Auskunft der DB AG über die technisch erheblichen Messzeiträume der letzten zwei Jahren Verfügbarkeiten zwischen 95 Prozent und 98 Prozent auf.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Angaben vor.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

Gepäckförderbänder sind durch Vandalismus und Fehlnutzung häufig störanfällig. Die Installation von Schließfächern richtet sich nach der Größe und Frequenz von Bahnhöfen. Der Bau dieser Vorrichtungen ist derzeit für keinen Bahnhof in Unterfranken geplant.

In den letzten fünf Jahren wurden die Empfangsgebäude in Kitzingen, Gräfen-dorf und Lohr Bahnhof durch die DB AG veräußert.

Anlage 1
Angaben zu den Bahnhöfen des Regierungsbezirks Unterfranken zur Beantwortung der kleinen Anfrage Drucksache 19/16598

1. Bahnhof	2. Barrierefreiheit	3. Planungen/Baumaßnahmen	4. Aufzüge	5. Empfangsgebäude	6. Eigentümer	7. Gepäckförderbänder	8. Schließfächer	9. Toiletten	10. personenbedienter Verkauf	11. beheizter Warteraum	12. Kiosk/ Reisebedarf
Aschaffenburg Hbf	barrierefrei		X	ja	DB		X	X	X		X
Aschaffenburg Hochschule	barrierefrei			nein							
Aschaffenburg Süd	nicht barrierefrei		ja	ja	DB						
Bad Kissingen	nicht barrierefrei	LuFV		ja	DB		X	X	X Videoreisezentrum X Videoreisezentrum	X	X
Bad Neustadt (Saale)	nicht barrierefrei			ja	Dritter	X					
Bergheim	nicht barrierefrei			nein							
Buchbrunn-Mainstockheim	barrierefrei			nein							
Burglauer	nicht barrierefrei			nein							
Burgsinn	nicht barrierefrei			nein							
Detlebach Bahnhof	nicht barrierefrei			nein							
Detlebach (Main)	teilweise barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		ja	Gemeinde						
Diebach	nicht barrierefrei			nein							
Eberbach-Elmann	nicht barrierefrei			ja	Gemeinde						
Ebernhäuser (Unterf)	nicht barrierefrei	Bayern-Paket I		ja	Dritter						
Ebern	barrierefrei			nein							
Eilershausen-Trimbberg	barrierefrei			nein							
Eggen	nicht barrierefrei			nein							
Euerdorf	nicht barrierefrei			nein							
Gemünden (Main)	nicht barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		ja	DB	X			X	X	X
Gerolshausen	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Goßmannsdorf	nicht barrierefrei			nein							
Gräfendorf	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Hammelburg	barrierefrei			ja	Dritter						
Hammelburg Ost	barrierefrei			nein							
Haßfurt	nicht barrierefrei	LuFV		ja	DB					X	
Heigenbrücken	barrierefrei			ja	Gemeinde						
Himmelsstadt	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Hosbach	teilweise barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		ja	Dritter						
Iphofen	nicht barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		nein							
Kahl (Main)	nicht barrierefrei			ja	DB				X Videoreisezentrum	X	X
Katlsdorf (Main)	nicht barrierefrei			ja	DB						
Kirchheim (Unterf)	barrierefrei			ja	Dritter						
Kitzingen	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Kleingemünden	nicht barrierefrei			nein							
Kleinsheim	barrierefrei			ja	Gemeinde						
Langenprozelten	teilweise barrierefrei			nein							
Leinach	nicht barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		nein							
Lohr Bahnhof	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Marnschaff	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Marktbreit	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Mellichstadt Bahnhof	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Michelaubruck	nicht barrierefrei			nein							
Mittelsinn	nicht barrierefrei			nein							
Morfesau	nicht barrierefrei			nein							
Münnerstadt	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Obersinn	nicht barrierefrei			nein							
Oberwern	barrierefrei			nein							
Ochsenfurt	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Oellenbach	nicht barrierefrei			nein							
Pantenstein	teilweise barrierefrei	Zukunftsinvestitionsprogramm		ja	Dritter						
Poppenhausen	nicht barrierefrei			ja	Dritter						
Reichenberg	barrierefrei			nein							
Renvennsdorf	barrierefrei			nein							
Reizbach-Zellingen	nicht barrierefrei			ja	DB						
Rieneck	teilweise barrierefrei			ja	Dritter						
Rottendorf	nicht barrierefrei	Bayern-Paket II		ja	Gemeinde						
Rotterhausen	nicht barrierefrei			nein							

