

Kleine Anfrage

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

Zustand und Zukunft des Bahnverkehrs in der Oberpfalz

Das Thema Bahn bewegt viele Menschen und die Wirtschaft in unserem Land. Besonders in der Oberpfalz ist nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller der Handlungsbedarf groß, wie die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Bahn und Bahnhöfe in der Oberpfalz“ auf Bundestagsdrucksache 19/13877 gezeigt hat. Bei Zugausfällen und der Qualität der Verbindungen gibt es erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten. Zusagen lokaler Abgeordneter, die nicht durch konkretes Regierungshandeln hinterlegt sind (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/cham/gemeinden/cham/die-erste-n-mittel-fuer-bahnhof-fliessen-22798-art1468067.html>) oder ohne konkreten Zeitplan getätigt werden, befördern die Frustration vieler Menschen über den Verkehrsträger Bahn zusätzlich. Dazu kommen konkret erlebbare Hindernisse wie die häufig mangelnde Barrierefreiheit der Bahnhöfe (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/amberg/viele-barrieren-bahnhof-amberg-nur-ueber-regensburg-nuernberg-id2877197.html> und <https://www.onetz.de/oberpfalz/weiden-oberpfalz/keine-barrierefreiheit-bahnhof-rollstuhlfahrerin-grab-mannes-besuchen-id3037971.html>). In dieser Gemengelage sind viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch die örtliche Politik z. B. beim Thema Bahnstrom im Rahmen der Elektrifizierung zwischen Hof und Regensburg den Planungen der Deutschen Bahn gegenüber teilweise sehr kritisch eingestellt (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/aichazandt-illschwang/demonstration-gegen-geplanten-bahnstromtrassenverlauf-elektrifizierung-gegen-natur-id3058468.html> und <https://www.onetz.de/oberpfalz/amberg/landrat-oberbuergemeister-misstrauen-bahn-id3045346.html>).

Auch die Planungen für den Lärmschutz entlang der zu elektrifizierenden Strecke zwischen Hof und Regensburg sorgen bereits jetzt für Diskussionen bei den Betroffenen (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/nabburg/fuenf-meter-hoehewaende-bahn-id3060637.html>). Der bereits elektrifizierte Abschnitt zwischen Regensburg und Obertraubling ist überlastet und stellt eine überregionale Engstelle dar. Entsprechend erklärt auch die Wirtschaft in der Region Regensburg die Engstellenbeseitigung zu einem der wichtigsten Infrastrukturprojekte (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/das-dritte-gleis-ist-in-weiter-ferne-21179-art1907283.html>). Eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene in der Oberpfalz ist Gegenstand von Resolutionen sowohl von Wirtschaftskammern als auch aus der Politik (vgl. <https://www.ihk-regensburg.de/meine-ihk/presse/pressemitteilungen/flaschenhals-obertraubling-4830642> und <https://www.onetz.de/deutschland-welt/regensburg/gruene-kritisieren-oberpfalz-bahn-abgehaengt-id3040878.html>). Entsprechend ist die Liste für Verbesserungsmöglichkeiten bei der Schiene in der Oberpfalz lang: von der Elektrifi-

zierung über zusätzliche Bahnhalte, einer besseren Taktung und zusätzlichen Fernverkehrshalten bis hin zu einer angemessenen Verbindung nach Tschechien.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche sind die zehn größten Bahnhöfe der Oberpfalz, gemessen an der Zahl der durchschnittlichen täglichen Ein- und Ausstiege, und wie haben sich die Ein- und Ausstiegszahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln)?
b) Welche Prognose gibt es für die durchschnittlichen täglichen Ein- und Ausstiege dieser Bahnhöfe bis 2030 (bitte aufschlüsseln)?
2. a) Welche sind die zehn Bahnhöfe der Oberpfalz, an denen die meisten Züge im Personenverkehr pro Tag halten, und wie viele Züge sind das jeweils?
b) Welche Prognose gibt es für die Zahl der Zughalte im Personenverkehr dieser Bahnhöfe bis 2030?
3. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Fernverkehrsverbindungen am Hauptbahnhof Regensburg nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Hauptursachen der Verspätungen aufschlüsseln)?
4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen im Fernverkehr am Hauptbahnhof in Regensburg in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
5. Wie haben sich in den vergangenen fünf Jahren die Zahlen der Zugausfälle und Verspätungen an den Bahnhöfen in Regensburg, Schwandorf, Weiden, Amberg, Neumarkt und Cham entwickelt (bitte nach Strecken, Name des Zugbetreibers, Hauptursachen der Zugausfälle und Gesamtkilometerzahl der jeweiligen Netze aufschlüsseln)?
6. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling?
7. Welche zeitliche Beschleunigung erwartet die Bundesregierung für die Elektrifizierung angesichts der Aufnahme dieses Projekts in die Liste von Modellprojekten, bei denen der Deutsche Bundestag durch Maßnahmen-gesetze Baurecht schaffen kann (bitte nach Jahren und prozentual zur Gesamtzeit zwischen Planungsauftrag und Realisierung angeben)?
8. Sind die Ziele des Deutschlandtaktes bereits in den Planungen für die Elektrifizierung enthalten?
Falls nein, inwiefern können die Vorgaben des Deutschlandtaktes zu Verzögerungen bei der Planung führen?
9. a) Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling?
b) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke unter Idealbedingungen?
c) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der parlamentarischen Befassung zur Elektrifizierung dieser Strecke, und welche parlamentarischen Gremien werden voraussichtlich damit befasst sein?
10. a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling, und welche Kosten gehen dabei auf den Lärmschutz zurück?

- b) Ist ein zusätzlicher Erschütterungsschutz nötig, und wenn ja, in welchem Umfang (Kosten bitte nach Teilabschnitten aufschlüsseln)?
11. Unter welchen Voraussetzungen ist ein Vorziehen der Schaffung der Barrierefreiheit im Rahmen der Elektrifizierung möglich?
12. Für welche Bahnhöfe entlang der zu elektrifizierenden Strecke Hof – Obertraubling ist die Schaffung der Barrierefreiheit vorgesehen, und für welche Bahnhöfe beabsichtigt die Bundesregierung die Schaffung der Barrierefreiheit vorzuziehen (bitte aufschlüsseln)?
13. a) Inwiefern ist es richtig, dass die höhengleichen Bahnsteige in Irrenlohe, Wernberg, Schwarzenfeld und Nabburg beseitigt und die dortigen Stationen barrierefrei ausgebaut werden (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/neustadt-waldnaab/neustadt-traeumt-bahnhalt-id3056279.html>)?
- b) Falls ja, mit welchem zeitlichen Horizont sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?
14. a) Auf wie vielen Kilometern Länge rechnet die Bundesregierung an der elektrifizierten Strecke Hof – Obertraubling mit Lärmschutzwänden, und gibt es konkrete Überlegungen zur Höhe oder Bauart der Lärmschutzwände?
- b) Welche Möglichkeiten prüft die Bundesregierung für den Lärmschutz in Nabburg (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/nabburg/nabburger-mauer-zulassen-id3061146.html>)?
- c) Bestehen beim Lärmschutz auf dem Abschnitt zwischen Regensburg und Obertraubling derzeit noch Lücken, und wenn ja, ist eine Schließung dieser Lücken beabsichtigt?
15. Sind entlang der Strecke Hof – Regensburg Neutrassierungen geplant, und wenn ja, warum (bitte aufschlüsseln)?
Falls ja, in welchen Abschnitten?
16. a) Wie wird sich nach erfolgter Elektrifizierung die Gesamtfahrzeit auf der Strecke München – Dresden verändern?
- b) Wie wird sich die Fahrzeit auf der den Teilstrecken München – Regensburg, Regensburg – Hof und Hof – Dresden jeweils verändern?
- c) In welchem Takt wird diese Strecke bedient werden, und mit welchen Zügen (bitte aufschlüsseln)?
- d) Gibt es Planungen, diese Verbindung über Dresden hinaus zu verlängern, und wenn ja, inwiefern und mit welchem Zeithorizont?
17. Wie viele Bahnübergänge gibt es an der Strecke zwischen Hof und Obertraubling, und welche dieser Bahnübergänge sollen durch Straßenüberführungen oder Straßenunterführungen ersetzt werden (bitte aufschlüsseln)?
18. Welche Halte auf der Strecke Obertraubling – Hof sollen im Rahmen der Elektrifizierung zu Fernverkehrshalten ertüchtigt werden, und wie viele Bahnsteige sollen dabei fernverkehrstauglich gemacht werden?
19. Teilt die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie „Bewertung klimaneutraler Alternativen zu Dieseltriebzügen“ des Verbands der Elektrotechnik (vgl. <https://www.vde.com/resource/blob/1979350/95fc2c7b41e7ac076be17a955dc56e40/studie-klimaneutrale-alternative-zu-dieseltriebzuegen-d-ata.pdf>), wonach unter bestimmten Voraussetzungen batteriegetriebene Züge ähnlich wirtschaftlich wie Triebzüge mit Energie aus Oberleitung seien, und wenn ja, inwiefern?

20. Gibt es angesichts der beabsichtigten Antriebswende auf der Schiene ein verbindliches Enddatum zur Anschaffung neuer Dieseltriebzüge?
21. Ist es richtig, dass, wie den Fragestellerinnen und Fragestellern bekannt ist, von Seiten der Bundesregierung ein Planungsauftrag für die Bahnstromtrasse im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnlinie Obertraubling – Hof vergeben wurde und nicht als Bahnstromversorgung der Elektrifizierung, bzw. eines elektrischen Antriebs der Schienenfahrzeuge, sodass alternative Technologien im Rahmen der Planung geprüft werden würden?
22. Wird im Rahmen der Planung auch über alternative Technologien zur Bahnstromversorgung durch zusätzliche Leitungen im Rahmen der Elektrifizierung nachgedacht?
Wenn ja, über welche?
Wenn nein, warum nicht?
23. Inwiefern ist nach Auffassung der Bundesregierung für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Obertraubling – Hof eine zusätzliche Bahnstromversorgung von Westen (Einspeisepunkt Irrenlohe) erforderlich?
24. Inwiefern ist für den Oberleitungsbau der Bahnstrecke Obertraubling – Regensburg eine Stromversorgung aus dem öffentlichen Netz möglich, und wenn nein, warum nicht?
25. Inwiefern ist die Argumentation der Bürgerinitiative „Bahnstrom – So nicht!“ nach Auffassung der Bundesregierung plausibel, dass auch beim Ausbau der Strecke Lindau – München (ABS 48) statt einer neuen Bahnstromleitung Strom aus dem öffentlichen Netz in Bahnstrom umgewandelt wird und dies deshalb auch hinsichtlich der Elektrifizierung in Ostbayern umgesetzt werden sollte?
26. Inwiefern ist die Argumentation der Bürgerinitiative „Bahnstrom – So nicht!“ nach Auffassung der Bundesregierung plausibel, dass für die geplante Bahnstromversorgung zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Obertraubling – Hof eine Bündelung der Bahnstromleitung mit dem bestehenden Hochspannungsnetz geprüft werden sollte?
27. Ist der geplante Bahnstromausbau im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke – Obertraubling auch ausreichend, um zusätzlich
 - a) die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Schwandorf – Cham – Furth i. W. – Staatsgrenze D/CZ bewerkstelligen zu können,
 - b) die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Amberg – Schwandorf bewerkstelligen zu können?
28. Werden die beiden benannten Elektrifizierungen im Rahmen der geplanten Bahnstromversorgung für die Bahnstrecke Obertraubling – Regensburg mitgedacht, und wenn nein, warum nicht?
29. a) Hat die Bundesregierung Kenntnis vom Vorschlag des Amberger Oberbürgermeisters Michael Cerny, den Bahnstrom im Stadtgebiet von Amberg auf eigenem Gelände der Bahn zu führen (vgl. <https://www.onet.z.de/oberpfalz/gailoh-amberg/bahnstrom-trasse-gegenwind-gailoh-id3056214.html>)?
b) Ist dieser Vorschlag Gegenstand der Untersuchungen?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis bzw. mit welchem Zeithorizont ist mit einem Ergebnis zu rechnen?
Wenn nein, warum nicht?

30. a) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Positionspapier von Landrat Richard Reisinger, zwei Abgeordneten, Oberbürgermeister Michael Cerny und weiterer Bürgermeister der von der Bahnstromtrasse betroffenen Gemeinden im Landkreis Amberg-Weizsach (vgl. <https://www.ostbayern-kurier.de/bahnstromtrasse-positionspapier-der-buergermeister-und-des-landrats-im-kreis-amberg-sulzbach.html>), das zum Ausdruck bringt, dass kein Bahnstromnetz als Sicherheitsreserve durch die betroffenen Gemeinden geduldet werde?
- b) Inwiefern ist die Bundesregierung im Gespräch mit den Verfasserinnen und Verfassern des Positionspapiers?
31. a) Teilt die Bundesregierung die in der Resolution „Optimierung der Schienenachse Main-Donau im Zuge des Deutschlandtaktes 2030“ (vgl. <https://www.ihk-regensburg.de/blueprint/servlet/resource/blob/4830648/c6a54ed714c3b13fa87c7f33920ef41f/resolution-optimierung-der-schienenachse-main-donau-im-zuge-des-deutschland-taktes-2030--data.pdf>) geäußerte Auffassung von Industrie- und Handelskammern, wonach hinreichende Infrastrukturkapazitäten für ein durchgehendes Schienengüterverkehrssystem zur Bewältigung des steigenden Güterverkehrsaufkommens zu schaffen seien?
- Wenn ja, mit welcher Konsequenz?
- Wenn nein, warum nicht?
- b) Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Beseitigung der Engstelle zwischen Regensburg und Obertraubling?
- c) Mit welchem zeitlichen Horizont und mit welchen Maßnahmen rechnet die Bundesregierung bei der Beseitigung der Engstelle Obertraubling?
32. a) Inwiefern ist nach Abschluss der Vorplanung eine Entkopplung der weiteren Planung der Engstellenbeseitigung zwischen Regensburg – Obertraubling und der Elektrifizierung und Engstellenbeseitigung Hof – Regensburg vorgesehen?
- b) Inwiefern ist nach Abschluss der Vorplanung eine Entkopplung von Engstellenbeseitigung und Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof Obertraubling vorgesehen?
33. Sind die Vorgaben des Deutschlandtaktes bereits in den Planungen zur Beseitigung der Engstelle zwischen Regensburg und Obertraubling enthalten?
- Falls nein, inwiefern können die Ziele des Deutschlandtaktes zu Verzögerungen führen?
34. Für welche Bahnhöfe in der Oberpfalz findet eine Planung der Barrierefreiheit derzeit statt, und für welche Bahnhöfe ist dies vorgesehen (bitte aufschlüsseln)?
35. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Schaffung der Barrierefreiheit dieser Bahnhöfe unter Idealbedingungen?
36. a) Inwiefern trifft es zu, dass der Bahnhof Cham mit der Hochstufung der Metropolenbahn im Bundesverkehrswegeplan barrierefrei ausgebaut wird (vgl. <http://www.holmeier.de/news-berlin/metropolenbahn-im-vordringlichen-bedarf-des-bvwp.html>)?
- b) Inwiefern kann hierzu schon eine Aussage getroffen werden angesichts der Tatsache, dass der Planungsauftrag für die Metropolenbahn noch nicht vergeben ist?

- c) Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof Cham?
 - d) Inwiefern ist eine Barrierebefreiung des Bahnhofs Cham auch unabhängig von den Planungen der Metropolenbahn angedacht?
37. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung zur Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof Parsberg (vgl. <https://www.nordbayern.de/region/neumarkt/bahnhof-parsberg-barrierefreier-ausbau-ruckt-naher-1.9938439>), und wie ist der aktuelle Stand der Planung, und welcher Zeitplan wird verfolgt?
38. a) Wie viele Menschen nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung den Bahnhof Regensburg-Prüfening täglich?
- b) Gibt es konkrete Pläne, den Bahnhof barrierefrei auf allen Gleisen auszubauen?
- c) Aus welchen Gründen wird aktuell nur das Bahngleis 3 barrierefrei ausgebaut und nicht auch das nach Kenntnis der Fragestellerinnen und Fragesteller stärker frequentierte Gleis 2?
- d) Wie hoch sind die Kosten des aktuellen Ausbaus am Bahngleis 3, und wie hoch wären die Kosten für entsprechende Aufzugbauten an Gleis 1 und 2?
39. Steht die Bundesregierung bzw. die Deutschen Bahn in Kontakt mit der Stadt Regensburg, um neben der Barrierebefreiung des Bahnhofs auch eine barrierefreie Verbindung zwischen der Prüfening Schloßstraße und der Prüfening Straße über das Bahnhofsgelände Prüfening zu ermöglichen?
- a) Wenn ja, inwiefern sieht die Bundesregierung eine Chance, eine entsprechende Verbindung herzustellen?
- b) Wenn nein, warum nicht?
40. a) Welche Bahnhofsgebäude in der Oberpfalz sind im Eigentum der Deutschen Bahn 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?
41. a) Wie viele Güterzüge befahren die Strecke Hof – Regensburg – Obertraubling derzeit (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?
- b) Wie viele dieser Güterzüge haben den Bayernhafen in Regensburg als Start- oder Zielort?
42. a) Wie viele Güterzüge befahren derzeit die Strecke Regensburg – Neumarkt – Nürnberg (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?
- b) Wie viele dieser Güterzüge haben den Bayernhafen in Regensburg als Start- oder Zielort?

43. a) Wie viele Güterzüge sollen die Strecke Hof – Regensburg – Obertraubling laut den Prognosen im Jahr 2030 planmäßig befahren (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?
b) Wie viele dieser Güterzüge sollen den Bayernhafen in Regensburg als Start- oder Zielort haben?
44. Wie viele Güterzüge sollen die Strecke Hof – Regensburg – Obertraubling nach Abschluss der Elektrifizierung planmäßig befahren (bitte nach Abschnitten und beide Richtungen aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?
45. a) Wie viele Güterzüge sollen die Strecke Regensburg – Neumarkt – Nürnberg laut den Prognosen im Jahr 2030 planmäßig befahren (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln; jeweils samt Gegenrichtung)?
b) Wie viele dieser Güterzüge sollen den Bayernhafen in Regensburg als Start- oder Zielort haben?
46. In welchem Ausmaß erwartet die Bundesregierung durch die Elektrifizierung der Strecke Hof – Regensburg – Obertraubling eine konkrete Verlagerung des Güterverkehrs von der Strecke Regensburg – Neumarkt – Nürnberg (bitte Zugzahlen gemäß der Prognosen angeben)?
47. Wie ist das aktuelle Verhältnis zwischen Personen- und Güterzügen auf dem Streckenabschnitt Hof – Regensburg – Obertraubling heute, und wie soll das Verhältnis nach erfolgter Elektrifizierung sein (bitte nach Streckenabschnitten aufschlüsseln)?
48. Wie ist das aktuelle Verhältnis zwischen Personen- und Güterzügen auf dem Streckenabschnitt Regensburg – Neumarkt – Nürnberg heute, und wie soll das Verhältnis nach erfolgter Elektrifizierung der Strecke Obertraubling – Regensburg – Hof sein?
49. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in der Publikation „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ (vgl. <https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken.pdf>) mit Hinblick auf die Koalitionsvertrag gesteckten Ziele zur Verkehrsverlagerung von Menschen und Gütern auf die Schiene?
50. Inwiefern bestehen mit Hinblick auf die Publikation „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ (vgl. <https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken.pdf>) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für die nachfolgenden Strecken Überlegungen zu Streckenreaktivierung oder Neubau:
a) Wiesau – Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze,
b) Neumarkt (Oberpfalz) – Berching – Beilngries – Kinding,
c) Wiesau – Tirschenreuth,
d) Pressath – Grafenwöhr?
Wenn ja, mit welchem Zeithorizont?
Wenn nein, warum nicht?
51. a) Welche Kenntnis hat die Bundesregierung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld?
b) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des bayerischen Verkehrsministeriums, wonach die Strecke reaktivierungswürdig sei (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/streit-um-reaktivierung-von-bahnstrecken,Rd04YSE>)?

52. a) Gilt die Zusage (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 77 des Abgeordneten Stefan Schmidt auf Bundestagsdrucksache 19/20769) weiterhin, wonach die Bundesregierung beabsichtigt, den Planungsauftrag für die Metropolenbahn von München/Nürnberg – Schwandorf – Regensburg – Furth im Wald nach Prag, im ersten Quartal des kommenden Jahres an die DB Netz AG zu vergeben?
- b) Unter Maßgabe welcher Eckpunkte sollen die Planungen beauftragt werden?
- c) Inwiefern soll die Metropolenbahn ein- bzw. zweigleisig verlaufen (bitte nach Abschnitten aufschlüsseln und begründen)?
- d) Mit welchem zeitlichen Horizont rechnet die Bundesregierung für die Planung sowie die Realisierung der Metropolenbahn?
- e) Soll die Planung der Metropolenbahn ähnlich der Bahnstrecke Obertraubling – Hof als Pilotprojekt der Planungsbeschleunigung umgesetzt werden?
53. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Irrenlohe – Amberg – Schwandorf?
54. a) Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke?
- b) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke unter Idealbedingungen?
55. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Irrenlohe – Amberg – Schwandorf ein?
56. Gilt der Planungsauftrag für die Metropolenbahn zugleich für die Strecke Nürnberg – Schwandorf?
57. Inwiefern ist geplant, die Metropolenbahn parallel zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling zu planen?
58. Gibt es Überlegungen, bestimmte Haltepunkte in der Oberpfalz stillzulegen, und wenn ja, welche, warum, und mit welchem Zeithorizont?
59. Sind neue Bahnhalte in der Oberpfalz geplant?
60. Ist die den Fragestellerinnen und Fragestellern vorliegende Information richtig, dass ein neuer Bahnhof Neumarkt-Süd von einem dreigleisigen Ausbau der Strecken Feucht – Neumarkt und Regensburg – Obertraubling abhängig ist?
- Falls ja, welche konkreten Planungen verfolgt die Bundesregierung für den Abschnitt Feucht – Neumarkt, und wie sieht der Zeitplan dafür aus?
61. Inwiefern müsste ein Bahnhof Neumarkt-Süd zwingend von der bestehenden Bahnstrecke Regensburg – Neumarkt bedient werden, oder gibt es Überlegungen, einen Bahnhof Neumarkt-Süd z. B. ausschließlich als Verlängerung der S-Bahn von Nürnberg als zusätzliches Stichgleis zu betreiben?
62. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Inbetriebnahme des Bahnhofes an der Walhallastraße in Regensburg (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg/verkehr-nachrichten/wirtschaft-verzweifelt-an-verkehrschaos-23802-art1913942.html>)?

- b) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des Bahnhalt punktes Walhallastraße in Regensburg?
- c) Warum kam und kommt es trotz der langen Vorgeschichte und Planungszeit dieses Vorhabens zu den gegenwärtigen Verzögerungen (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/wird-unterfuehrung-2013-entschaerft-21179-art709992.html>)?
- d) Mit wie vielen Ein- und Ausstiegen rechnet die Bundesregierung am neuen Bahnhalt punkt?
- e) Welche Ausstattung ist für den neuen Bahnhalt vorgesehen (bitte nach Barrierefreiheit, Schließfach, WC, beheizbarer Wartebereich, Fahr-scheinverkauf aufschlüsseln)?
- f) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Empfangsgebäude nicht Bestandteil eines ordentlichen Bahnhofs sind, und wenn ja, inwiefern?
63. a) Welches Potenzial sieht die Bundesregierung für eine Wiedereröffnung des ehemaligen Bahnhalts in Neustadt auf der Linie Weiden – Wiesau (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/neustadt-waldnaab/neustadt-traeu mt-bahnhalt-id3056279.html>)?
- b) Würde in diesem Fall der bestehende Bahnhalt Neustadt aufgegeben oder zusätzlich betrieben werden?
64. Wie konkret sind die Planungen, die S-Bahn zwischen Nürnberg und Neu-markt ähnlich des VGN-Tarifbereichs bis Parsberg zu erweitern, und unter welchen Voraussetzungen wäre dies denkbar?
65. Besteht nach Meinung der Bundesregierung der Handlungsbedarf, für einen Ausbau von Radwegen auf Eisenbahnbrücken analog zu Radwegen an Bundesfernstraßen eine gesetzliche Grundlage zu verändern?
- Wenn ja, mit welchem Zeithorizont plant die Bundesregierung dahin-gehend eine Gesetzesinitiative?
- Wenn nein, warum nicht?
66. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass zur Förderung des Radver-kehrs, zur Schließung von Lücken im Radwegenetz und der Befriedigung der bestehenden Nachfrage nachfolgend genannte Eisenbahnbrücken in der Region Regensburg mit Fahrradspuren auszustatten sind:
- a) Eisenbahnbrücke Schwabelweis,
- b) Eisenbahnbrücke Großprüfening,
- c) Eisenbahnbrücke Sinzing,
- und wenn ja, inwiefern?
67. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung ggf. für die konkrete Ausge-staltung dieser Maßnahmen, und wie sieht der Zeitplan dafür aus?
68. Steht bereits fest, welche Bahnhöfe laut Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Corona-Konjunkturpaket der Bundesregierung profitieren sollen (vgl. https://www.weser-kurier.de/deut schland-welt/deutschland-welt-wirtschaft_ artikel,-scheuer-schlaegt-sanieru ngsprogramm-fuer-380-bahnhoe-fe-vor_ arid,1918051.html), und falls ja, an welchen Bahnhöfen in der Oberpfalz sind entsprechende Maßnahmen geplant (bitte nach Bahnhalt, Art der Maßnahme und voraussichtliche Rea-lisierung aufschlüsseln)?

69. Inwiefern verfolgt die Bundesregierung Pläne für einen Durchstich, also eine direkte Verbindung vom Bahnhof Weiden mit dem Lerchenfeld (vgl. <https://www.onetz.de/oberpfalz/weiden-oberpfalz/csu-spd-gemeinsam-fuer-bahnhof-durchstich-id2958668.html>)?

Und welche Kenntnis hat die Bundesregierung von Planungsstand, Kosten und Zeitplan?

70. a) Welche Konzepte und Maßnahmen für gemeinsame Initiativen des Schienensektors zur Gewinnung von Nachwuchs- und Fachkräften hat die Arbeitsgruppe 6 „Fachkräfte gewinnen“ des Zukunftsbündnisses Schiene bisher erarbeitet?
- b) Welche dieser Maßnahmen werden bzw. wurden bereits mit welchem Zeithorizont umgesetzt?
71. a) Inwiefern rechnet die Bundesregierung mit einer Zunahme der Ein- und Ausstiege am Bahnhof Neubäu im Landkreis Cham nach Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen (vgl. <https://www.mittelbayerrische.de/region/cham-nachrichten/neubaeus-geisterbahnhof-wird-modernisiert-20909-art1923560.html>)?
- b) Aus welchem Grund wird der Bahnhof Neubäu mit einem fernverkehrstauglichen Außenbahnsteig ausgestattet?
- c) Gibt es Überlegungen, angesichts der Höhe der Investitionen von knapp 900 000 Euro und der geplanten Attraktivitätssteigerung zumindest eine teilweise Barrierefreiheit zu bewerkstelligen?

Berlin, den 8. September 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

