

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/22739 –**

Zustand und Zukunft des Bahnverkehrs in der Oberpfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

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-hohe-waende-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.onetz.de/oberpfalz/landrat-oberbuergemeister-misstrauen-bahn-id3045346.html>).

www.ihk-regensburg.de/meine-ihk/presse/pressemeldungen/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 Elektrifizierung über zusätzliche Bahnhalte, einer besseren Taktung und zusätzlichen Fernverkehrshalten bis hin zu einer angemessenen Verbindung nach Tschechien.

Fahrgastzahlen, Pünktlichkeit und Zugausfälle

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)?

Die Fragen 1a und 1b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die zehn größten Bahnhöfe in der Oberpfalz (in Klammern durchschnittliche Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger): Regensburg Hbf (2019 – rund 20.000; 2009 – 15.500), Schwandorf (2019 – 5.500; 2009 – 4.800), Neumarkt (Oberpfalz) (2019 – 5.300; 2009 – 4.900), Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) (2019 – 3.700; 2009 – 2.800), Weiden (Oberpfalz) (2019 – 3.400; 2009 – 3.200), Amberg (2019 – 2.100; 2009 – 2.400, Tendenz aktuell wieder steigend), Cham (Oberpfalz) (2019 – 1.800; 2009 – 2.300, Tendenz aktuell wieder steigend), Pasberg (2019 – 1.600; 2009 – 2.500), Postbauer-Heng (2019 – 1.300; 2009 – 900) und Eggmühl (2019 – 1.200; 2009 -900).

Eine Prognose zur Entwicklung der Fahrgastzahlen bis 2030 ist der DB AG nicht möglich.

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?

Die Fragen 2a und 2b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind die zehn Bahnhöfe mit den meisten Zughalten in der Oberpfalz (in Klammern Anzahl der durchschnittlichen täglichen Halte): Regensburg Hbf (281), Schwandorf (180), Weiden (Oberpfalz) (145), Regensburg-Prüfening (109), Obertraubling (100), Neumarkt (Oberpfalz) (100), Postbauer-Heng (98), Cham (Oberpfalz) (86), Beratzhausen (78) und Parsberg (77).

Eine Prognose der Entwicklung der Zughalte bis 2030 ist der DB AG nicht möglich.

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)?

Nach Auskunft der DB AG betrug im Zeitraum von 2015 bis Ende September 2020 die Pünktlichkeit der von DB Fernverkehr AG betriebenen Züge am Hauptbahnhof Regensburg durchschnittlich 73,4 Prozent. Während die Pünktlichkeitswerte zwischen 2015 und 2017 konstant waren, ist die Pünktlichkeit nach einem zwischenzeitlichen Rückgang im Jahr 2018 seither kontinuierlich um insgesamt 16 Prozentpunkte von 61,4 auf 77,4 Prozent gestiegen. Zu den Hauptgründen der Verspätungen zählen die starke Streckenauslastung, technische Störungen an Fahrzeugen, infrastrukturelle Gründe und externe Gründe (z. B. Witterung oder Personenumfälle).

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

Nach Auskunft der DB AG sind die Fahrgastzahlen im Fernverkehr am Hauptbahnhof Regensburg zwischen 2014 und 2019 um 20 Prozent gestiegen. Für 2020 liegen der DB Fernverkehr AG noch keine Daten vor.

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)?

Nach Auskunft der DB AG stehen für die DB Fernverkehr AG die Daten erst seit 2018 zur Verfügung. Im Zeitraum von Januar 2018 bis September 2020 sind in Regensburg und Neumarkt insgesamt 0,7 Prozent der Züge ohne Ersatz ausgefallen. Die Ausfälle sind sowohl auf externe Gründe (z. B. Stürme, Schnee oder Personenumfälle) als auch auf technische und betriebliche Gründe zurückzuführen.

Im Zeitraum von 2015 bis 2020 betrug die Pünktlichkeit im Fernverkehr in Regensburg und Neumarkt durchschnittlich 74,3 Prozent. Seit 2018 ist die Pünktlichkeit um ca. 14 Prozentpunkte von 63,1 auf 77,3 Prozent gestiegen.

Für den Nahverkehr können zur Pünktlichkeit und dem Ausfall von Zügen nur Aussagen für die durch die DB Regio AG betriebenen Netze an den entsprechenden Bahnhöfen getroffen werden. Dies sind (Kilometerangaben auf Basis 2019):

Teilnetz Neitech Nordbayern mit rund 5,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr

Teilnetz S-Bahn Nürnberg mit rund 6,7 Millionen Zugkilometern pro Jahr

Teilnetz ÜFEX mit rund 1,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr

Übrige Teilnetze VB Oberbayern mit rund 2 Millionen Zugkilometern pro Jahr

Pünktlichkeit DB Regio AG nach Bahnhöfen:

Bahnhof/Teilnetz	2015	2016	2017	2018	2019
Regensburg Hbf	84,7 %	88,3 %	88,1 %	90,4 %	89,4 %
Schwandorf	88,5 %	91,5 %	94,2 %	93,1 %	94,6 %
Weiden (Oberpfalz)	92,2 %	94,3 %	92,6 %	96,4 %	97,3 %
Amberg	90,5 %	92,9 %	94,2 %	93,1 %	94,3 %
Neumarkt (Oberpfalz)	93,5 %	94,3 %	92,7 %	94,3 %	93,7 %
Cham (Oberpfalz)	89,7 %	93,9 %	95,0 %	91,9 %	95,0 %

Ausfallquote DB Regio AG nach Bahnhöfen (diese Daten liegen erst seit 2018 vor):

Bahnhof/Teilnetz	2018	2019
Regensburg Hbf	0,5 %	0,4 %
Schwandorf	0,3 %	0,3 %
Weiden (Oberpfalz)	0,3 %	0,4 %
Amberg	0,3 %	0,2 %
Neumarkt (Oberpfalz)	0,5 %	0,3 %
Cham (Oberpfalz)	0,2 %	0,8 %

Der überwiegende Teil der Ausfallursachen ist auf externe Einflüsse zurückzuführen. Diese sind Witterung, behördliche Anordnung, Fremdeinwirkung und gefährliche Ereignisse. Weitere Gründe für Ausfälle sind Fahrzeugstörungen (auch an anderen Zügen), Störung am Stellwerk, Störung am Signal oder Störung am Bahnübergang. Im geringen Maße sind einzelne Ausfälle auf Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens (kurzfristige Krankmeldung oder Personal nicht verfügbar nach Störung) zurückzuführen.

Elektrifizierung Hof – Obertraubling

6. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling?

Nach Auskunft der DB AG findet im Abschnitt Hof – Marktredwitz aktuell die Variantenuntersuchung zur Erreichung der verkehrlichen Ziele und der Lärmvorsorge statt (Fortschreibung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung; Leistungsphase 3/4).

Der Abschnitt Marktredwitz – Regensburg befindet sich in der Grundlagenermittlung/Vorplanung (Leistungsphase 1/2).

Im Abschnitt Regensburg Hbf bzw. Regensburg/Ost bis Obertraubling ist die vorhandene Strecke bereits elektrifiziert. Hier ist der Ausbauswerpunkt die Herstellung eines dritten Streckengleises. Der Abschnitt befindet sich in der Grundlagenermittlung/Vorplanung (Leistungsphase 1/2).

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 Maßnahmengesetze Baurecht schaffen kann (bitte nach Jahren und prozentual zur Gesamtzeit zwischen Planungsauftrag und Realisierung angeben)?

Die Evaluation des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes erfolgt sechs Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes.

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?

Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Elektrifizierung des Abschnitts Nürnberg – Hof der Franken-Sachsen-Magistrale ist im Deutschlandtakt vorausgesetzt.

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?

Die Fragen 9a bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Im Abschnitt Hof – Marktredwitz ist die DB Netz AG mit der Leistungsphase 3/4 beauftragt. Die Anträge auf Baurechtsverfahren sollen von der DB Netz AG in 2022/2023 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden. Eine parlamentarische Befassung ist nach § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung bei neuen Vorhaben durchzuführen. Der Streckenabschnitt ist bereits Bestandteil des laufenden Projekts Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale), sodass keine parlamentarische Befassung durchzuführen ist.

Im Abschnitt Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling ist die DB Netz AG mit der Leistungsphase 1/2 beauftragt. Diese wird voraussichtlich in 2024 abgeschlossen sein. Nach Abschluss der Leistungsphase 2 erfolgt die parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages.

Aufgrund der frühen Leistungsphase des Projekts ist eine Aussage zu Inbetriebnahmen der elektrifizierten Strecke derzeit konkret nicht möglich.

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)?

Die Fragen 10a und 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten der ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) werden nach Auskunft der DB AG gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 mit 790,2 Mio. Euro bewertet.

Ein detailliertes Erschütterungsgutachten wird im Rahmen der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) erarbeitet.

11. Unter welchen Voraussetzungen ist ein Vorziehen der Schaffung der Barrierefreiheit im Rahmen der Elektrifizierung möglich?

Sobald belastbare Planungen, einschließlich Baurecht zur Elektrifizierung und eine gesicherte Finanzierung zur Schaffung der Barrierefreiheit vorliegen, wäre dies nach Auskunft der DB AG 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)?

Zu folgenden Bahnhöfen in der Oberpfalz wird nach Auskunft der DB AG der barrierefreie Ausbau planerisch untersucht: Altenstadt (Waldnaab), Irrenlohe, Luhe, Luhe-Wildenau, Nabburg, Obertraubling, Regenstauf, Schwandorf, Weiden (Oberpfalz), Wernberg, Wiesau (Oberpfalz) und Windieschenbach.

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?

Die Fragen 13a und 13b werden gemeinsam beantwortet.

Die Möglichkeiten zur Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge werden nach Auskunft der DB AG untersucht. Zum Bahnhof Wernberg erfolgt aktuell die Entwurf-/Genehmigungsplanung. Die Stationen Irrenlohe und Nabburg befinden sich in der Vorplanung. Im Ergebnis der Planungen ist über das weitere Vorgehen zu befinden. Zum Bahnhof Schwarzenfeld wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

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/naburger-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?

Die Fragen 14a bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit liegt nach Auskunft der DB AG noch kein detailliertes Schallgutachten vor. Es werden nach ersten Abschätzungen voraussichtlich über 100 km Lärmschutzwandlänge an der Strecke Hof – Obertraubling zu planen sein.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15345 verwiesen.

Die DB Netz AG untersucht in Nabburg verschiedene Varianten des Lärmschutzes. Konkrete Ergebnisse liegen erst nach Abschluss der Vorplanung vor.

Die DB Netz AG prüft in schutzbedürftigen Bereichen den Einsatz von Lärmschutzwänden.

15. Sind entlang der Strecke Hof – Regensburg Neutrassierungen geplant, und wenn ja, warum (bitte aufschlüsseln)?
Falls ja, in welchen Abschnitten?

Die DB Netz AG legt den Planungen das Betriebsprogramm zugrunde und prüft, ob es vereinzelter Optimierungen der Trassenführung bedarf. Ergebnisse liegen mit Ende der Vorplanung vor.

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?

Die Fragen 16a bis 16d werden gemeinsam beantwortet.

Der Deutschlandtakt sieht auf der Strecke Dresden – Hof – Regensburg – München nach erfolgter Elektrifizierung eine Direktverbindung mit einer Fahrzeit von 5:51 Stunden vor. Heute benötigt man auf derselben Strecke mit Umsteigen in Hof 6:26 Stunden.

Die Fahrzeit auf der Strecke Regensburg – München wird sich von 1:25 Stunden auf 1:18 Stunden verkürzen, die Fahrzeit auf der Strecke Regensburg – Hof von 2:06 Stunden auf 1:46 Stunden. Die Fahrzeit von Dresden nach Hof bleibt mit 2:39 Stunden gleich.

Nach Fertigstellung der Elektrifizierung des Teilstücks Regensburg – Hof sehen nach Auskunft der DB AG die Planungen der DB Fernverkehr AG einen Zweistundentakt vor. Dieser soll nach Auskunft der DB AG gegebenenfalls durch eine Verlängerung der jetzigen IC-Linie Warnemünde – Berlin – Dresden bis nach München bedient werden.

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)?

Im Abschnitt Hof – Marktredwitz existieren nach Auskunft der DB AG im Bestand drei Bahnübergänge. Bei zwei Bahnübergängen haben die Kommunen als Straßenbaulastträger die Auflösung und den Ersatz der Bahnübergänge gefordert. Ein Bahnübergang soll durch eine Wegeanbindung an eine benachbarte Straßenüberführung in km 83,754 und ein Bahnübergang durch den Neubau einer Straßenüberführung in km 74,239 ersetzt werden. Nach aktuellem Planungsstand verbleibt nach dem Projekt ein Bahnübergang in km 70,909 im Streckenabschnitt.

Im Abschnitt Marktredwitz – Regensburg existieren nach Auskunft der DB AG 28 Bahnübergänge. Bei zwei Bahnübergängen gibt es Bestrebungen der Straßenbaulastträger zu höhenfreien Lösungen, davon eine Straßenüberführung bei

Wiesau für den Bahnübergang in km 30,515 und eine Eisenbahnüberführung in Nabburg für den Bahnübergang in km 58,861. Alle weiteren Bahnübergänge müssen bei den Planungen zur Elektrifizierung betrachtet höhenfreie Lösungen geprüft werden.

Im Abschnitt Regensburg Hbf – Obertraubling sind keine Bahnübergänge vorhanden.

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?

Derzeit untersucht die DB Netz AG den Ausbau der folgenden Stationen für den Fernverkehr: Regensburg, Regenstauf, Schwandorf, Weiden, Wiesau, Marktredwitz sowie Hof Hbf.

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-dieseltriebzu-egen-data.pdf>), wonach unter bestimmten Voraussetzungen batteriegetriebene Züge ähnlich wirtschaftlich wie Triebzüge mit Energie aus Oberleitung seien, und wenn ja, inwiefern?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist es nachvollziehbar, dass batteriegetriebene Triebfahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen ähnlich wirtschaftlich sein können, wie Fahrzeuge, die ausschließlich durch Oberleitungen mit Energie versorgt werden. Welches Antriebskonzept wirtschaftlicher ist, muss für jeden Anwendungsfall unter Beachtung der topographischen und betrieblichen Anforderungen ermittelt werden.

20. Gibt es angesichts der beabsichtigten Antriebswende auf der Schiene ein verbindliches Enddatum zur Anschaffung neuer Dieseltriebzüge?

Um die Mobilität in Deutschland attraktiver und klimafreundlicher zu gestalten, wurde im Koalitionsvertrag eine deutliche Steigerung der Elektrifizierung des deutschen Eisenbahnnetzes vereinbart. Auf Strecken, die nicht elektrifiziert werden, setzt der Bund auf die Förderung umweltfreundlicher Antriebe.

Geplante Bahnstromversorgung zur Elektrifizierung Hof – Obertraubling

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?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG plant die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg. Dazu gehört auch eine leistungsfähige Versorgung der Bahnstrecken mit Bahnstrom. Im Rahmen der Planung wird nach Auskunft der DB AG geprüft, ob an einzelnen Standorten eine kombinierte Einspeisung aus dem öffentlichen Netz möglich und sinnvoll ist.

Zur ausfallsicheren und zuverlässigen Versorgung von Bahnstrecken mit Strom besteht das gesamte deutsche Bahnstromnetz aus Ringstrukturen. Auch für Nordostbayern soll ein Ringschluss hergestellt und der Einspeisepunkt Irrenlohe aus dem Süden und vom Westen ausgehend redundant versorgt werden.

24. Inwiefern ist für den Oberleitungsbau der Bahnstrecke Obertraubling – Regensburg eine Stromversorgung aus dem öffentlichen Netz möglich, und wenn nein, warum nicht?

Die Bahnstrecke Obertraubling – Regensburg ist nach Auskunft der DB AG bereits elektrifiziert und wird vom Unterwerk Burgweinting aus mit Strom versorgt.

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?

Nach Auskunft der DB AG besteht die Bahnstromversorgung der ABS München – Lindau aus einem Autotransformersystem mit einem dezentralen Umrichter. Dieses System ist nur unter bestimmten Voraussetzungen sinnvoll. Nach Auskunft der DB Netz AG ist es insbesondere für die Überbrückung kleinerer Versorgungslücken im Netz zwischen bestehenden starken Knotenpunkten oder an Grenzstrecken ohne weitere Ausbauperspektiven geeignet. Für die Strecke im Allgäu existieren bereits leistungsfähige Unterwerke in München und Geltendorf, die einen Großteil der Strecke in Richtung österreichische Grenze versorgen können. Die dazwischen bestehende verhältnismäßig kleine Lücke konnte überbrückt werden.

Die Strecke München – Lindau ist zudem eingleisig und weist eine deutlich geringere Kapazität aus. In Nordostbayern soll eine ganze Metropolregion mit ca. fünfhundert Kilometern Bahnstrecken elektrifiziert werden. Eine Adaption der Lösung aus dem Allgäu kann die Anforderungen für die geplanten Strecken elektrifizierungen in Nordostbayern scheidet daher aus.

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?

Eine räumliche Bündelung der Bahnstromleitung mit anderen Stromleitungen ist nach Auskunft der DB AG an vielen Stellen im Leitungsentwurf bereits vorgesehen. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind seit Juni 2020 die Bürger sowie Träger öffentlicher Belange aus der Region aufgerufen, weitere Vorschläge zum Trassenführungsverlauf zu machen. Dabei wurden an einzelnen Stellen ergänzende Bündelungen vorgeschlagen, die im nächsten Schritt durch die DB Netz AG zu prüfen sind.

27. Ist der geplante Bahnstromausbau im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke – Obertraubling auch ausreichend, um zusätzlich
- die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Schwandorf – Cham – Furth i. W. – Staatsgrenze D/CZ bewerkstelligen zu können,
 - 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?

Die Fragen 27 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Konzept zur Bahnstromversorgung von Nordostbayern ist nach Auskunft der DB AG kompatibel für weitere Elektrifizierung in der Region. Für die Strecke Nürnberg – Amberg – Schwandorf wird ein Grundversorgungsbedarf durch die parallelen Projekte bereitgestellt, so dass zusätzlich erforderliche Einspeisepunkte mit relativ wenig Aufwand ergänzt werden können. Die Strecke Schwandorf – Furth im Wald partizipiert ebenfalls von der perspektivisch vorhandenen Einspeisung in Schwandorf. Die weiteren Versorgungspunkte müssen nur noch in Richtung Grenze Tschechische Republik geplant werden, ohne Änderungen im Bestand durchzuführen.

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.onetz.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?

Die Fragen 29 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Verlauf der Bahnstromleitung mit der Bahnstrecke ist nach Auskunft der DB AG ein Vorschlag, der im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurde. Diese Variante hat die DB Netz AG in die Variantenprüfung aufgenommen. Sie wird auch Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sein.

Engstellenbeseitigung Regensburg – Obertraubling

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?

Die Fragen 31a bis 31c werden gemeinsam beantwortet.

Mit den Maßnahmen des Deutschlandtakts wird ein deutliches Wachstum des Schienengüterverkehrs (SGV) ermöglicht.

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die Engstelle zwischen Regensburg und Obertraubling und die Engstelle Obertraubling in der Vorplanung. Maßnahmenbestandteil der derzeitigen Planung zur Beseitigung der Engstelle Obertraubling ist ein Überwerfungsbauwerk zur höhenfreien Überführung von Gleisen. Eine Angabe der Inbetriebnahmetermine kann aufgrund des frühen Planungsstands nicht erfolgen.

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?

Die Fragen 32a und 32b werden gemeinsam beantwortet.

Die Planungsabschnitte Hof – Regensburg und Regensburg – Obertraubling sind nach Auskunft der DB AG planerisch sowie zeitlich trennbar. Auch bei alleiniger Realisierung haben sie eine positive verkehrliche Wirkung. Eine Entscheidung kann erst nach Abschluss der Vorplanung erfolgen.

Die Schaffung der Barrierefreiheit an der Verkehrsstation Obertraubling ist im Zusammenhang mit der Anpassung der Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur vorgesehen. Sollten die bestehenden Anlagen der Verkehrsstation nicht erhalten werden können, ist eine Erneuerung im Zuge der Realisierung des Streckenausbaus erforderlich.

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?

Dies wird in den laufenden planungsbegleitenden Gesprächen geprüft. Verzögerungen werden nicht erwartet.

Barrierefreiheit

34. Für welche Bahnhöfe in der Oberpfalz findet eine Planung der Barrierefreiheit derzeit statt, und für welche Bahnhöfe ist dies vorgesehen (bitte aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG findet für nachfolgende Bahnhöfe derzeit eine Planung zur Barrierefreiheit statt beziehungsweise ist vorgesehen: Altstadt (Waldnaab), Amber, Cham (Oberpfalz), Irrenlohe, Luhe, Luhe-Wildenau, Nabburg, Obertraubling, Regenstauf, Schwandorf, Weiden (Oberpfalz), Wernberg, Wiesau (Oberpfalz), Windieschenbach, Furth im Wald, Schwarzenfeld (Oberpfalz) und Sünching.

35. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Schaffung der Barrierefreiheit dieser Bahnhöfe unter Idealbedingungen?

Eine konkrete Umsetzung ist nach Auskunft der DB AG für die Stationen Furth im Wald (2021), Schwarzenfeld (Oberpfalz) (2022) und Sünching (2023) geplant. Für die übrigen Stationen kann seitens der DB AG aktuell kein konkreter Zeithorizont genannt werden.

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?

Die Fragen 36a bis 36d werden gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Bayern hat die DB Station&Service AG gebeten, Planungen für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Cham zunächst – ungeachtet der Auf-

nahme der Strecke Schwandorf – Furth im Wald, in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) – vorzunehmen. Dazu wird nach Auskunft der DB AG derzeit ein Planungsvertrag verhandelt.

37. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung zur Schaffung der Barrierefreiheit am Bahnhof Parsberg (vgl. <https://www.nordbayern.de/region/nueumarkt/bahnhof-parsberg-barrierefreier-ausbau-rueckt-naeher-1.9938439>), und wie ist der aktuelle Stand der Planung, und welcher Zeitplan wird verfolgt?

Nach Auskunft der DB AG befindet sich der Bahnhof Parsberg auf der Vorschlagliste des Freistaats Bayern zur Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und weitreichenden Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) Säule II (Bahnhöfe zwischen 1.000 und 4.000 Ein- und Aussteiger). Eine abschließende Festlegung zur Platzierung der Maßnahmen in diesem Programm ist noch nicht erfolgt.

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?

Die Fragen 38a bis 38d werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird der Bahnhof Regensburg-Prüfening von ca. 1.100 Ein- und Aussteigern täglich frequentiert. Konkrete Ausbaupläne liegen nicht vor. Derzeit wird eine Eisenbahnüberführung gebaut, durch die ein höhen gleicher Fußgängerüberweg, der nur mit Umlaufsperrung gesichert ist, auf dem Gleis Regensburg – Ingolstadt aufgelassen werden kann. Nach Auskunft der DB AG dient dies aber nicht der Herstellung der Barrierefreiheit des Bahnsteigs Gleis 3.

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?

Die Fragen 39 bis 39b werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu besteht kein Kontakt zwischen der DB AG und der Stadt Regensburg oder der Bundesregierung mit der Stadt. Es handelt sich hier um städtebauliche Aspekte.

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?

Die Fragen 40a bis 40d werden gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat hierzu eine Tabelle übersandt. Es wird auf die Anlage verwiesen.

Güterverkehr

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?

Die Fragen 41a und 41b werden gemeinsam beantwortet.

Relevanter Knoten für den betrachteten Korridor ist der Knoten Regensburg (Rbf). Keiner der aus Richtung Hof kommenden/fahrenden Züge hat als Start/Ziel Bayernhafen. Es handelt sich jeweils um die Anzahl an Zügen pro Tag (Basis Fahrplan 2021, gemittelte Werte, aufgeteilt in Montag bis Freitag und Sa +So). Nicht enthalten sind Sonderverkehre. Es gibt momentan und im nächsten Fahrplan keinen aus Richtung Obertraubling – also aus Richtung Süden kommenden – Güterzug mit Start/Ziel Bayernhafen.

Abschnitt	Hof – Marktredwitz	Marktredwitz – Weiden	Weiden – Irrenlohe	Irrenlohe – Schwandorf	Schwandorf – Maxhütte-H.	Maxhütte-H. – Regensburg Ost/Rbf	Regensburg Ost/ – Rbf - Obertraubling
SGV Nord->Süd Montag bis Freitag	6	6	3	7	8	6	69
SGV S->N Montag bis Freitag	4	5	3	6	6	5	70
SGV N->S Sonnabend und Sonntag	2	3	1	2	3	3	50
SGV S->N Sonnabend und Sonntag	2	3	1	1	1	1	43

Die Verbindung nach Obertraubling liegt laut DB Netz AG nicht auf dem Korridor Hof-Regensburg, sondern ist Bestandteil des Korridors Richtung Passau bzw. München. Daher wurde dieser Teil nicht berücksichtigt.

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?

Die Fragen 42a und 42b werden gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Tabelle gibt nach Auskunft der DB AG die Anzahl an Güterzügen pro Tag in den jeweiligen Streckenabschnitten an (Basis Fahrplan 2021, gemittelte Werte, aufgeteilt in Montag bis Freitag und Sonnabend und Sonntag) (Basis Fahrplan 2021, gemittelte Werte, aufgeteilt in Montag bis Freitag und Sonnabend und Sonntag). Nicht enthalten sind Sonderverkehre. Im Netzfahrplan 2021 verkehren nach aktuellem Stand vier Güterzüge pro Tag, pro Richtung an Montag bis Freitag von/ab Regensburg Bayernhafen.

Abschnitt	Nürnberg – Neumarkt	Neumarkt – Parsberg	Parsberg – Regensburg Bbf	Regensburg Bbf – Regensburg Ost/Rbf
SGV N->S Montag bis Freitag	66	65	65	72
SGV S->N Montag bis Freitag	69	68	68	76
SGV N->S Sonnabend und Sonntag	51	50	50	53
SGV S->N Sonnabend und Sonntag	44	42	42	47

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)?

Die Fragen 43 bis 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Projektdossiers im Projektinformationssystem zum BVWP 2030 verwiesen (abrufbar unter: www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-019-V01/2-19-V01.html und https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-014-V01/2-014-V01.html). Zugzahlen mit Start und Ziel Bayernhafen wurden im Rahmen der Bewertung nicht ermittelt.

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind die aktuellen Zugzahlen, nach Wochentagen aufgeteilt und gehen aus nachfolgender Tabelle hervor (Stand: 19. Oktober 2020):

Ab-schnitt	Hof – Marktred- witz Güterver- kehr (GV)/ Personen- verkehr (PV)	Markt redwitz – Weiden GV/PV	Weiden – Irrenlohe GV/PV	Irrenlohe – Schwandorf GV/PV	Schwandorf – Maxhütte- H. GV/PV	Maxhütte-H. – Regensburg Ost/Rbf GV/PV	Regensburg Ost/Rbf – Obertraubling
N->S Montag bis Freitag	6/34	6/28	3/32	7/56	8/44	6/44	69/85
S->N Montag bis Freitag	4/35	5/29	3/33	6/57	6/42	5/42	70/84
N->S Sonn- abend und Sonntag	2/31	3/26	1/26	2/45	3/34	3/34	50/73
S->N Sonn- abend und Sonntag	2/32	3/25	1/27	1/46	1/35	1/35	43/73

Die aktuelle Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den BVWP 2030 sieht zwischen Obertraubling – Regensburg und Hof nachstehende Anzahl an Güter- und Personenzügen vor. Unterstellt ist dabei neben der Elektrifizierung Regensburg – Hof auch die Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding (– Eger/CZ).

Tatsächliche Zugzahlen, keine Prognosen, Clusterung nach Wochentagen
(Stand: 19. Oktober 2020):

Abschnitt	Personenzüge	Güterzüge	Gesamt
Regensburg Hbf – Regensburg-Hafenbrücke	120	8	128
Regensburg-Hafenbrücke – Regensburg-Wutzlhofen	120	68	188
Regensburg-Wutzlhofen – Schwandorf	120	64	184
Schwandorf – Irrenlohe	174	67	241
Irrenlohe – Weiden	86	55	141
Weiden – Neustadt (Waldnaab)	134	52	186
Neustadt (Waldnaab) – Wiesau	80	52	132
Wiesau – Marktredwitz	80	54	134
Marktredwitz – Oberkotzau	104	55	159
Oberkotzau – Hof	248	57	305

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die aktuellen Zugzahlen, nach Wochentagen aufgeteilt und gehen aus nachfolgender Tabelle hervor (Stand: 19. Oktober 2020):

Abschnitt	Nürnberg – Neumarkt GV/PV	Neumarkt – Parsberg GV/PV	Parsberg – Regensburg Bbf GV/PV	Regensburg Bbf – Regensburg Ost/Rbf GV/PV
N->S Montag bis Freitag	66/69	65/45	65/50	72/77
S->N Montag bis Freitag	69/69	68/44	68/49	76/79
N->S Sonnabend und Sonn- tag	51/59	50/38	50/38	53/59
S->N Sonnabend und Sonn- tag	44/59	42/38	42/38	47/59

Die Eisenbahnverkehrsprognose 2030 unterstellt zwischen Regensburg und Nürnberg die folgenden Zugzahlen für den Personen und Güterverkehr. Dabei ist die vollumfängliche Umsetzung der ABS Nürnberg – Passau, sowie alle weiteren Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (VB) BVWP 2030 unterstellt:

Abschnitt	Personenzüge	Güterzüge	Gesamt
Regensburg Hbf – Regensburg-Bbf	144	228	372
Regensburg-Bbf – Regensburg-Prüfening	102	193	295
Regensburg-Prüfening – Mausheim	102	192	294
Mausheim – Neumarkt (Oberpf)	102	193	295

Abschnitt	Personenzüge	Güterzüge	Gesamt
Neumarkt (Oberpf) – Feucht	148	201	349
Feucht – Nürnberg Reichswald	54	198	252
Nürnberg Reichswald – Nürnberg-Dutzendteich	184	17	201
Nürnberg-Dutzendteich – Nürnberg Hbf	184	26	210

Streckenreaktivierung

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?

Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 doppelt so viele Bahnkunden zu gewinnen und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.

Bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehren kann. Die Prüfung und Entscheidung über die Bestellung von Verkehren liegt in der Zuständigkeit der Länder bzw. Aufgabenträger. Der Bund stellt Finanzierungsmittel zur Verfügung, die für den Zweck der Reaktivierung verwendet werden können.

Durch die Reaktivierung einer im Gesamtverkehr stillgelegten Strecke im SPNV kann sich Unternehmen die Möglichkeit eröffnen, diese reaktivierten Strecken auch für den Gütertransport auf der Schiene zu nutzen. Eine Reaktivierung nur für den Schienengüterverkehr (SGV) dürfte häufig nicht wirtschaftlich sein. Der Bund wirbt dafür, dass bei der Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken die Wiederaufnahme von Schienengüterverkehr stärker berücksichtigt wird.

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:
- Wiesau – Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze,
 - Neumarkt (Oberpfalz) – Berching – Beilngries – Kinding,
 - Wiesau – Tirschenreuth,
 - Pressath – Grafenwöhr?

Wenn ja, mit welchem Zeithorizont?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG sind die Überlegungen des VDV zur Reaktivierung der hier genannten Strecken der DB Netz AG bekannt. Eine vertiefte Analyse der Potentiale und Kosten der Reaktivierungen setzt eine Beschlusslage und die Beauftragung durch den Aufgabenträger voraus. Eine Reaktivierung der Strecken für langlaufenden Güterverkehr ist nicht vorgesehen; für örtliche Güterverkehre auf der Schiene müssten entsprechende Verkehrskonzepte entwickelt, abgestimmt und finanziert werden, die derzeit nicht bekannt sind.

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>)?

Die Fragen 51a und 51b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Bahnstrecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld derzeit ohne Personenverkehr in Betrieb. Der Vorschlag zur Wiederaufnahme des SPNV in Verbindung mit einer Aufwertung der vorhandenen Infrastruktur ist der DB Netz AG bekannt. Vertragliche Vereinbarungen sind mit dem Freistaat Bayern nicht vorhanden.

Zur Reaktivierungswürdigkeit des Personenverkehrs der Strecke liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Fragen 52 bis 54 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die haushalterischen Voraussetzungen für das Bedarfsplanprojekt ABS Nürnberg/ Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ werden voraussichtlich im Jahr 2021 vorliegen. Die Bahnstrecke Nürnberg – Amberg – Irrenlohe – Schwandorf ist Teil der ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ. Angaben zur Realisierung sind derzeit konkret nicht möglich.

Im Rahmen des BVWP 2030 wurde das Projekt durch die Bundesgutachter als volkswirtschaftlich positiv bewertet. Nach Auskunft der DB AG sieht die Maßnahmenbeschreibung eine Elektrifizierung und punktuelle kapazitätssteigernde Maßnahmen vor.

Das Projekt ist nicht im Katalog des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes enthalten. Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Weitere Elektrifizierung

55. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Irrenlohe – Amberg – Schwandorf ein?

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse für den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden für den Ausbau Nürnberg/Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ 705,5 Mio. Euro (netto) mit Preisstand 2012 ermittelt. Die Kosten stehen erst nach Abschluss der Leistungsphase 2 (HOAI) fest.

56. Gilt der Planungsauftrag für die Metropolenbahn zugleich für die Strecke Nürnberg – Schwandorf?

Nach Auskunft der DB AG sieht das Bedarfsplanvorhaben ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ u. a. die Elektrifizierung der Abschnitte Nürnberg-Mögelsdorf – Nürnberg-Dutzendteich und Hartmannshof – Amberg – Schwandorf vor.

57. Inwiefern ist geplant, die Metropolenbahn parallel zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Obertraubling zu planen?

Nach Auskunft der DB AG können die Planungen nach Vereinbarung zur Aufnahme der Planungen für die ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ parallel zur ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) ausgeführt werden. Der überschneidende Bereich der beiden Projekte kann gemeinsam geplant werden.

Zusätzliche Bahnhalte

58. Gibt es Überlegungen, bestimmte Haltepunkte in der Oberpfalz stillzulegen, und wenn ja, welche, warum, und mit welchem Zeithorizont?

Nein.

59. Sind neue Bahnhalte in der Oberpfalz geplant?

Nach Auskunft der DB AG bestehen konkrete planerische Überlegungen für den Bau des neuen Haltepunktes Regensburg Walhallastraße. Zu weiteren Stationen, die im Rahmen des SPNV-Gutachtens Großraum Regensburg voruntersucht wurden, bestehen noch keine abschließenden Festlegungen für konkrete Planungen.

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?
64. Wie konkret sind die Planungen, die S-Bahn zwischen Nürnberg und Neumarkt ähnlich des VGN-Tarifbereichs bis Parsberg zu erweitern, und unter welchen Voraussetzungen wäre dies denkbar?

Die Fragen 60, 61 und 64 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Aufgabenträger ist hierfür der Freistaat Bayern zuständig.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

62. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Inbetriebnahme des Bahnhaltepunktes an der Walhallastraße in Regensburg (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg/verkehr-nachrichten/wirtschaft-verzweifelt-an-verkehrschao-23802-art1913942.html>)?
- b) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des Bahnhaltepunktes 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 Bahnhaltepunkt?
- e) Welche Ausstattung ist für den neuen Bahnhof vorgesehen (bitte nach Barrierefreiheit, Schließfach, WC, beheizbarer Wartebereich, Fahrscheinverkauf aufschlüsseln)?
- f) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Empfangsgebäude nicht Bestandteil eines ordentlichen Bahnhofs sind, und wenn ja, inwiefern?

Die Fragen 62a bis 62f werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die verkehrliche Aufgabenstellung und ein Planungsvertrag für den Haltepunkt Walhallastraße in der Abstimmung zwischen der Stadt Regensburg, dem Freistaat Bayern und der DB Station&Service AG. Derzeit wird eine Nutzungsaufnahme für voraussichtlich Ende 2027 geplant. Es liegen keine Verzögerungen vor.

Nach Prognose der Bayerischen Eisenbahngesellschaft werden zwischen 1.300 und 2.000 Ein- und Aussteiger die neue Station frequentieren. Für den neuen Haltepunkt sind folgende wesentlichen Ausstattungselemente vorgesehen: Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante (Option auf Erhöhung auf 76 cm ü. SO), taktiles Leitsystem an den Bahnsteigen und Zuwegungen, höhenfreie Erschließung der Bahnsteige mittels Rampe oder Aufzüge angebunden an das öffentliche Wegenetz, einer neu zu bauenden Unter-/ Überführung und einer bedarfsgerechten Bahnsteigausstattung. Dazu zählen Wetter-schutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, dynamische Fahrgastinformation und Aushangflächen.

Der Bau beziehungsweise die Reaktivierung eines Empfangsgebäudes ist von der DB Station&Service AG nicht vorgesehen. Nach Auffassung der Bundesregierung ist ein Empfangsgebäude kein zwingender Bestandteil einer Verkehrsstation. Sorge zu tragen ist dafür, dass die Reisenden keinen Witterungseinflüssen ausgesetzt sind. Insofern finanziert der Bund einen bedarfsgerechten Wetterschutz mit Bundesmitteln.

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-traeumt-bahnhalt-id3056279.html>)?
- b) Würde in diesem Fall der bestehende Bahnhof Neustadt aufgegeben oder zusätzlich betrieben werden?

Die Fragen 63a und 63b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde durch den Bau des neuen Halts Neustadt (Waldnaab) der Halt Neustadt auf der Strecke verlegt. Aus Sicht der DB Station&Service AG besteht kein weiteres Potential für einen zusätzlichen Halt.

Diverses

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 dahingehend eine Gesetzesinitiative?
- Wenn nein, warum nicht?

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz besteht die Möglichkeit, Radwege auf Eisenbahnbrücken zu bauen. Eine Änderung dieser Regelung ist derzeit nicht vorgesehen.

66. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass zur Förderung des Radverkehrs, 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 Ausgestaltung dieser Maßnahmen, und wie sieht der Zeitplan dafür aus?

Die Fragen 66 und 67 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Lückenschlüsse und die Herstellung flächendeckender Radverkehrsnetze ist für die Bundesregierung ein wichtiges Anliegen, weshalb sie die zuständigen Länder und Kommunen unter anderem im Rahmen des Finanzhilfe-Sonderprogramms „Stadt und Land“ unterstützt. Es wird auf die Antwort der Bundesre-

gierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16283 verwiesen.

Die Fördersätze betragen bis zu 75 Prozent bzw. 90 Prozent bei finanzschwachen Kommunen. Befristet bis zum 31. Dezember 2021 erhöht sich der Regel-fördersatz vor dem Hintergrund konjunktureller Entwicklungen auf 80 Prozent.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

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/deutschland-welt/deutschland-welt-wirtschaft_artikel,-scheuer-schlaegt-sanierungsprogramm-fuer-380-bahnhoefe-vor-_arid,1918051.html), und falls ja, an welchen Bahnhöfen in der Oberpfalz sind entsprechende Maßnahmen geplant (bitte nach Bahnhof, Art der Maßnahme und voraussichtliche Realisierung aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden in der Oberpfalz aus dem laufenden Sofortprogramm die Bahnhöfe Regensburg Hbf (Verschönerung der Wände und Verbesserung der Aufenthaltsqualität), Regensburg-Prüfening (Ausbesserung von Schraffuren an Bahnsteigen), Schwandorf (Verschönerung der Wände und Verbesserung der Aufenthaltsqualität) sowie Weiden (Oberpfalz) (Verschönerung der Wände und Verbesserung der Aufenthaltsqualität) berücksichtigt. Alle Maßnah sollen voraussichtlich bis Ende des Jahres 2020 abgeschlossen werden.

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?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 70a und 70b werden gemeinsam beantwortet.

Die von der Arbeitsgruppe 6 „Fachkräfte gewinnen“ erarbeiteten Konzepte und Maßnahmen sind Teil des „Masterplans Schienenverkehr“, der vom Lenkungskreis des Zukunftsbündnisses Schiene beschlossen und am 30. Juni 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Es wird auf den „Masterplan Schienenverkehr“ verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile).

Die Vergabe der dort angekündigten Studie „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Bahnsektors auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ ist erfolgt, die Studie ist in Arbeit. Der dort ebenfalls angekündigte „Tag der Eisenbahn“ und die „Zukunftskonferenz Eisenbahn“ werden der-

zeit vorbereitet. Die übrigen Maßnahmen werden gemäß Zeitplan und Kapazitäten schrittweise bearbeitet.

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.mittelbaerische.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?

Die Fragen 71a bis 71c werden gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Randlage der Station Neubäu ist nach Auskunft der DB AG nur mit einem geringfügigen Fahrgastzuwachs zu rechnen. Der Außenbahnsteig diene zur beschleunigten betrieblichen Abwicklung des Regelverkehrs. Ziel der Bundesregierung ist, perspektivisch eine nachhaltige Barrierefreiheit an allen Verkehrsstationen herzustellen. Dafür stellt der Bund der DB Station&Service AG Bundesmittel zur Verfügung. Der DB Station&Service AG obliegt die Priorisierung aller Verkehrsstationen, die noch nicht barrierefrei sind.

Anlage 1 zu Frage 40

k.A. 19-22739 - Bahnverkehr Oberpfalz

Bahnhof	BM	Landkreis	Regierungsbezirk	Empfangsgebäude	Eigentümer	Zeitpunkt Veräußerung	Bahnschalter	öffentlich zugängliche Toiletten	beliezter Warenbereich	Kiosk/Geschäft für Reisebedarf	Angebote in den letzten 10 Jahren neu/wieder angeschafft/abgeschafft
Altenstadt (Waldnaab)	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt	x	x	x	x	Umbau Yoma's zu ServiceStore DB, Wegfall Buchhandlung Wittmann zu Buchhandlung Sabathil
Amberg	Nürnberg	kreisfreie Stadt Amberg	Oberpfalz	Ja	DE St&S	entfällt					
Arnschwang	Regensburg	Cham	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Bad Kötzting	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Ja	Stadt Bad Kötzting	2007					
Balzersdorf	Regensburg	Cham	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Batzhausen	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	Funktions-/Zweckbau	DE St&S	vsf. 2027					
Beratzhausen	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	DE St&S	vsf. 2022					
Bleibach (Oberpf)	Regensburg	Cham	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Bodenwohr Nord	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Cham (Oberpf)	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Ja	DE St&S	entfällt	x	x		x	Wegfall Restaurant Lok -> neu Restaurant Olandini
Chamerau	Regensburg	Cham	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Denning (Oberpf)	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	Ja	Dritter	23.3.2017					
Deuring	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	DE St&S	vsf. 2025					
Eggmühl	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	Markt Scheifling	10.05.2004					
Eitzrhäusen	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	Dritter	14.04.2010					
Eberwang	Nürnberg	Amberg-Weizbach	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Ebermicht	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Freibols	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	Ja	Dritter	30.09.2011					
Freihung	Nürnberg	Amberg-Weizbach	Oberpfalz	Ja	Dritter	1.1.2004					
Furth im Wald	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt	x				
Geigant	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Gub (Oberpf)	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Hagensstadt	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	Gemeinde	03.04.2001					
Immenreuth	Bamberg	Tirschenreuth	Oberpfalz	Ja	Dritter	29.11.2014					
Imreibe	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	Ja	Dritter	30.11.2014					
Kemnath-Neustadt	Regensburg	Tirschenreuth	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Kölering	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	Dritter	n.b.					
Kornmaling	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Ja	Dritter	06.03.2015					
Laaber	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	Dritter	24.09.2012					
Lüne	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Lüne-Weidensau	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Mausheim	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Maxhütte-Haidhof	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	Ja	Dritter	13.02.2004					
Milach	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Nabburg	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	Ja	DE St&S	vsf. 2024					
Neubäu	Regensburg	Cham	Oberpfalz	Ja	Dritter	09.11.1999					
Neukirchen (b. Sulzbach-Rosenberg)	Nürnberg	Amberg-Weizbach	Oberpfalz	Ja	DE St&S	vsf. 2021					
Neumarkt (Oberpf)	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	Ja	DE St&S	entfällt	x	x		x	
Neusorg	Bamberg	Tirschenreuth	Oberpfalz	Ja	Kommune	06.12.2001					
Neustadt (Waldnaab)	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Ja	Dritter	22.04.2014					
Obertraubling	Regensburg	Regensburg	Oberpfalz	Ja	DE St&S	vsf. 2021					
Parberg	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	Ja	Stadt	31.12.2012					
Pechornum	Regensburg	Tirschenreuth	Oberpfalz	Abbruch	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Pfeimd	Regensburg	Schwandorf	Oberpfalz	Ja	Dritter	24.09.2012					
Pfolling	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Posing	Regensburg	Cham	Oberpfalz	nein	kein Empfangsgebäude vorhanden	entfällt					
Postbauer-Heng	Nürnberg	Neumarkt i.d.OPf.	Oberpfalz	Ja	Dritter	1.1.2012					
Pressath	Regensburg	Neustadt a. d. Waldnaab	Oberpfalz	Ja	Stadt Pressath	04.04.2014					
Regensburg Hbf	Regensburg	kreisfreie Stadt Regensburg	Oberpfalz	Ja	DE St&S	entfällt	x	x		x	Wegfall Meditterano-> neu Asia Gourmet, Wegfall Ditsch -> neu LeCrobag, Wegfall Norma -> neu/zukünftig EDEKA

