

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Neue Bahnstationen im Rahmen des Schienenverkehrsnahverkehrskonzepts Regensburg

In der Oberpfalz werden aktuell große Veränderungen im Bereich der Bahninfrastruktur geplant. Hierzu zählt die Elektrifizierung dreier bedeutender Schienenverbindungen:

Erstens die Elektrifizierung der Bahnstrecke Obertraubling – Hof, mit deren Hilfe zusätzlich erheblich mehr Güterverkehr abgewickelt werden kann und auch Fernverkehrsverbindungen auf dieser Nord-Süd Strecke ermöglicht werden.

Zweitens die Anbindung in Richtung Tschechien über Schwandorf via Cham und Furth im Wald nach Prag. Diese Verbindung wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und der Planungsauftrag inzwischen ebenfalls erteilt.

Drittens soll auch die nördliche Anbindung Richtung Tschechien, die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Cheb, in den nächsten Jahren entscheidende Schritte vorankommen.

Für alle drei Elektrifizierungsvorhaben sind umfassende Planungen und Veränderungen notwendig, unter anderem neben der Bahnstromversorgung und den Oberleitungen auch zusätzliche Gleise, die Anpassung von Bahnhöfen, Lärmschutz und vieles mehr.

Gerade der Nahverkehrsbereich rund um Regensburg stellt hierbei eine bedeutende Herausforderung dar, da hier verschiedene Strecken zusammenlaufen und auch der Nahverkehr deutlich ausgebaut werden soll. Ein im letzten Jahr veröffentlichtes Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft schlägt hierbei als langfristiges Ziel zwei Züge pro Stunde und Richtung auf allen Achsen vor. Die verschiedenen Regio-S-Bahn-Linien werden in dem Gutachten mit parallelen Regionalexpressverbindungen u. a. nach Nürnberg, Ingolstadt, Landshut und Fernverkehrslinien konzipiert (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>).

In diesem Zusammenhang empfiehlt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) neben der Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld auch die Einrichtung von insgesamt zehn neuen Bahnstationen in und um Regensburg (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/bayeris>

che-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bah
n-regensburg-vor).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern wird das Gutachten der BEG bereits in die aktuellen Überlegungen zur Elektrifizierung der oben genannten Bahnstrecken mit einbezogen?
2.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Neumarkt Süd?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Neumarkt Süd bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Neumarkt Süd?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Neumarkt Süd unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
3.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regenstauf-Diesenbach unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
4.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Pontholz?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Pontholz bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Pontholz?

- e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Pontholz unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
5. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Teublitz Ost?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Teublitz Ost bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Teublitz Ost?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Teublitz Ost unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
6. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Teublitz West?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Teublitz West bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Teublitz West?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Teublitz West unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
7. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Burglengenfeld Ost?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Burglengenfeld Ost bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Burglengenfeld Ost?

- e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Burglengenfeld Ost unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
8. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Burglengenfeld?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Burglengenfeld bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Burglengenfeld?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Burglengenfeld unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
9. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Wutzlhofen?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Wutzlhofen bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Wutzlhofen?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Wutzlhofen unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
10. Ist es richtig, dass für einen Haltepunkt Wutzlhofen bereits eine Zusage besteht (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-land-nachrichten/suedostlink-schweiger-aeussert-verstaendnis-21364-art1999934.html>)?
11. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Regensburg-Klenzebrücke?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regensburg-Klenzebrücke bereits begonnen?

- c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regensburg-Klenzebrücke?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regensburg-Klenzebrücke unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
12. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Regensburg-Walhallastraße?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regensburg-Walhallastraße bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regensburg-Walhallastraße?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regensburg-Walhallastraße unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
13. a) Inwiefern gab es seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft auch Gespräche mit der Bahn über die Haltepunkte Klardorf, Regenstau-Süd/Laub, Zeitlarn, Riegling, Mangolding, Moosham, Regensburg-Kumpfmühler Brücke, Regensburg-Innerer Osten und Regensburg-Aufeldstraße, für die eine Umsetzung im Gutachten der BEG nicht empfohlen wurde?
- b) Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die genannten Haltepunkte nicht zur Umsetzung empfohlen wurden (bitte einzeln aufschlüsseln)?
14. Woran scheiterte nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils konkret die technische Umsetzbarkeit
- a) beim verkehrlich empfohlenen Haltepunkt Regensburg-Straubinger Straße,
 - b) beim verkehrlich empfohlenen Haltepunkt Regensburg-Odessa-Ring?

Berlin, den 19. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

