

## **Antrag an die Bezirksversammlung Bündnis 90/ Die Grünen SCHIENENINFRASTRUKTURINITIATIVE für die Oberpfalz**

Antragsteller: Stefan Schmidt, MdB

Unterstützter: Tina Winklmann; Margit Kunc; Jürgen Mistol, MdL

Der Bezirksverband Oberpfalz von Bündnis 90/ Die Grünen fordert angesichts des völlig ungenügenden Zustands der Bahnhöfe und Zugverbindungen in der Region eine schnelle und umfassende Infrastrukturinitiative für die Schiene.

Eine funktionierende Infrastruktur ist die Voraussetzung für unser soziales und wirtschaftliches Zusammenleben. Schiene, Straße und Wasserstraße stellen den Austausch von Waren und Dienstleistungen sowie unsere Mobilität sicher. Vor allem die Schiene musste aufgrund einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik über viele Jahre von der Substanz leben, notwendige Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen wurden nicht in die Wege geleitet. Die Folge ist ein riesiger Sanierungsstau unter anderem bei der kompletten Bahnhofs- und Schieneninfrastruktur. Diese Defizite müssen Bahnkund\*innen und auch Mitarbeiter\*innen der Bahngesellschaften nun zwangsweise mittragen. Für einen konkurrenzfähigen Verkehrsträger Schiene in der Oberpfalz ist eine deutliche Erhöhung der Investitionen unabdingbar. Es existiert lediglich ein einziger Fernverkehrshalt für den kompletten Bezirk, Züge fallen u.a. aufgrund von Personalmangel aus, die Vertaktung der Züge ist unzureichend und häufig unattraktiv, rund ein Viertel der Züge ist unpünktlich, zahlreiche Bahnhöfe sind nur wenig kundenfreundlich gestaltet und nicht barrierefrei, viele Strecken sind nicht elektrifiziert, es mangelt an einer angemessenen Schienenverbindung nach Tschechien - die bestehenden Mängel der Schieneninfrastruktur in der Oberpfalz sind zahlreich.

### Schieneninfrastruktur

Wir wollen eine moderne und zeitgemäße Schieneninfrastruktur in der Oberpfalz. Unser Ziel ist, die Schiene zur attraktiven und konkurrenzfähigen Alternative zur Straße aufzuwerten. Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung hat die Bundesregierung den akuten Handlungsbedarf und massiven Investitionsstau bei der

Bahn erkannt und pumpt mit der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung endlich zusätzliches Geld in Schienen und Bahnhöfe. Das ist auch bitter nötig, um zumindest den bereits stark verbesserungswürdigen Status quo zu erhalten. Um eine Attraktivitätssteigerung zu erreichen, müssen Verbesserung bei der Taktung und der Pünktlichkeit der Zugverbindungen erreicht, neue Bahnhalte geschaffen und stillgelegte Strecken wie etwa der Abschnitt zwischen Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof reaktiviert werden. Auch der S-Bahnähnliche Verkehr im Großraum Regensburg muss tatsächliche Verbesserungen für die Kund\*innen schaffen. Bei den Anfang dieses Jahres vom damaligen bayerischen Verkehrsminister Reichhart in Aussicht gestellten Änderungen handelt es sich um längst überfällige und teilweise schon vorhandene Verbindungen. Ohne die in diesem Antrag geforderten, flankierenden Infrastrukturmaßnahmen wie den Gleisausbau, die Elektrifizierung und die Barrierefreiheit von Bahnhöfen bleiben etwaige Verbesserungen in der Taktung nur ein Flickwerk. Neben der Sanierung von Bahnstrecken muss auch der Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur Bestandteil der Strategie sein. Dazu müssen Engpässe behoben und Schienenkapazitäten für den Personen- und Güterverkehr ausgebaut werden.

### Fern- und Regionalverkehr

Wir wollen eine verbesserte Ausstattung der Oberpfalz mit Fernverkehrshalten und -angeboten. Die gegenwärtige Situation mit dem einzigen Fernverkehrshalt in Regensburg – und das auch nur auf der Strecke zwischen Passau und Nürnberg - ist für die Oberpfalz absolut nicht zufriedenstellend. Dass es anders geht zeigt der Blick auf das benachbarte und vergleichbar strukturierte Niederbayern, das mit Passau, Plattling und jetzt teilweise auch Straubing über eine deutlich bessere Ausstattung mit Fernverkehrshalten verfügt. Tatsächlich hat sich mit dem Wegfall des IC-Halts in Neumarkt die Angebotssituation im Bereich Fernverkehr in der Oberpfalz sogar noch weiter verschlechtert. Um die Mobilitätswende zu bewerkstelligen und die Schiene attraktiv zu machen, sind weitere Fernverkehrshalte und sinnvolle, schnelle Anbindungen in der Oberpfalz zwingend notwendig. Die Knotenbahnhöfe in Schwandorf und Weiden brauchen eine konkrete Fernverkehrs-Perspektive. Für die Bahnhöfe in Neumarkt, Amberg und Cham gibt es nicht einmal Überlegungen seitens der Bundesregierung, diese wieder zu Fernverkehrshalten zu machen. Auch die

Ankündigung von lediglich zweistündlichen Intercity-Zügen auf einer Nord-Süd-Verbindung nach Abschluss der Elektrifizierung Hof-Regensburg überzeugt für die Oberpfalz nicht. Dass mit einem vernünftigen Angebot auch die Fahrgastzahlen steigen, zeigen positive Beispiele: In Regensburg ist die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr zwischen 2013 und 2018 um rund 20 Prozent gestiegen. Noch deutlicher zeigt sich das am Beispiel der Neubaustrecke von Ebensfeld nach Erfurt. Hier haben sich die Zahlen laut Bundesregierung hauptsächlich aufgrund der Inbetriebnahme der Schnellstrecke auf 350 Prozent gesteigert.

Im Regionalverkehr besteht ebenso akuter Handlungsbedarf. Die Bedürfnisse der Bahnkund\*innen werden hier nicht berücksichtigt, wie die mangelhafte Ausstattung mit Mobilfunk beispielhaft zeigt. Dazu wurde auch viel Vertrauen aufs Spiel gesetzt. Beim Alex und der Oberpfalzbahn ist es in der Vergangenheit zu teils massiven Zugausfällen und damit verbunden zu Schienenersatzverkehr gekommen. Dazu kommen bedauerlicherweise schon Verspätungen mit notorischer Regelmäßigkeit durch Zugteilungen, Kopplungen und Richtungswechsel. Selbst lang erwartete Verbesserungen wie der Flughafenexpress Üfex gehen im Vergleich zu den früheren Agilis-Verbindungen nicht ohne den teilweisen Wegfall von Zwischenhalten einher. Für die Orte nördlich von Regensburg existiert nach wie vor keine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen.

## Bahnhöfe

Wir wollen Bahnhöfe mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einen Ausbau der Haltepunkte in der Oberpfalz. Zu attraktiven und einladenden Bahnhöfen gehören zumindest Fahrkartenautomaten, Toiletten und im Winter beheizte Warteräume, sowie eine funktionierende Infrastruktur. Mangelnde Parkplätze wie in Neumarkt, eine völlig chaotische Fahrradabstellsituation wie in Regensburg oder Aufzüge, deren Reparatur ein Vierteljahr dauert, sind leider Realität für Bahnkund\*innen, wie aus der Kleinen Anfrage „Bahn und Bahnhöfe in der Oberpfalz“ des Abgeordneten Stefan Schmidt hervorgeht. Statt öffentlich gezündeter Nebelkerzen wie im Fall eines vermeintlich möglichen neuen Bahnhalts Wackersdorf müssen in der Oberpfalz neue Bahnhalte ernsthaft geprüft und mit dem ÖPNV verwoben werden, um die Zugangsmöglichkeiten für die Kund\*innen zu erleichtern und so Potentiale für die Schiene zu erschließen. Bereits beschlossene neue Bahnhalte wie z.B. der Bahnhalt

Walhallastraße in Regensburg müssen zügig umgesetzt werden, um die angespannte Verkehrslage zu entzerren. Dazu gehört auch die Prüfung von Bahnhaltungen am Dörnberg-Viertel, Candis und Wutzlhofen in Regensburg, sowie der Bahnhaltungen Woffenbach und Neumarkt-Süd.

### Barrierefreiheit

Wir wollen, dass Bahnreisen für alle Menschen ohne erheblichen Mehraufwand und Stress möglich ist. Leider sind in der Oberpfalz zahlreiche Bahnhöfe auch in größeren Städten nicht barrierefrei. Dazu gehören selbst ein Umsteigebahnhof wie Schwandorf oder die beiden kreisfreien Städte mit hohem Potential wie Weiden und Amberg. Der Mobilitätsservice für Menschen mit eingeschränkter Mobilität funktioniert zwar überwiegend, ist aber umständlich, macht spontane Reisen unmöglich und schränkt die Autonomie der Betroffenen ein. Dieser Zustand ist für Menschen mit einer Behinderung, für Ältere, Reisende mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen eine unhaltbare Zumutung und verhindert eine erhöhte Akzeptanz der Schiene als echte Alternative zu anderen Mobilitätsangeboten bei. Welchen Stellenwert die Barrierefreiheit für die Bayerische Staatsregierung tatsächlich zu haben scheint, unterstreicht die lapidare Aussage der neuen Sozialministerin Trautner vom März dieses Jahres, wonach der Freistaat sein Ziel der Barrierefreiheit bis 2023 nicht eingehalten wird. Kein Wort dazu, welche Anstrengungen nun unternommen werden sollen, welches neue Ziel man mit verstärkten Bemühungen erreichen möchte oder auch nur ein Wort des Bedauerns gegenüber den betroffenen Bürger\*innen zum gescheiterten Ziel der Barrierefreiheit. Wir wollen, dass möglichst viele Menschen mit der Bahn reisen können. Die bestehenden Programme zur Schaffung von Barrierefreiheit haben diese Mängel in der Oberpfalz nicht abstellen können und sind offensichtlich weitestgehend wirkungslos. Um das Ziel der Barrierefreiheit zu erreichen, müssen bestehende Barrieren abgebaut und die Barrierefreiheit auch mit Hinblick auch auf die formulierten politischen Ziele zur Teilhabe mit Priorität geplant und gebaut werden. Der Bund hat im Rahmen seiner Zuständigkeit dafür die nötigen finanziellen Mittel und Planungskapazitäten bereitzustellen.

### Elektrifizierung

Wir wollen eine zügige Elektrifizierung der Schiene in der Oberpfalz. Die Elektrifizierung ermöglicht den Bahnkund\*innen schnellere Verbindungen, eine engere Taktung und leisere Züge und sorgt damit für eine Aufwertung des ökologischen Verkehrsträgers Schiene im Zuge der Mobilitätswende. Damit die Schiene in der Oberpfalz eine konkurrenzfähige Mobilität für Menschen und Güter anbieten kann, muss die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Regensburg wie im Bundesverkehrswegeplan bestimmt, ambitioniert vorangetrieben werden. Die Planungen der Streckenabschnitte sollen dabei nicht wie vorgesehen von Nord nach Süd, sondern parallel erstellt werden, um eine Beschleunigung der Gesamtplanung zu gewährleisten. Dazu müssen die beteiligten Behörden mit ausreichend Planungspersonal ausgestattet werden. Dabei kommt dem bereits elektrifizierten Abschnitt zwischen Regensburg und Obertraubling eine besondere Bedeutung zu. Auf dieser wichtigen Pendlerstrecke im Personenverkehr auf den Verbindungen Nürnberg-Regensburg-Passau sowie Hof-Regensburg-München kommt es aufgrund der Überlastungen des Abschnitts schon heute zu verspäteten Ein- und Ausfahrten in die Bahnhöfe. Auch im Güterverkehr wird dieser bereits elektrifizierte Abschnitt entsprechend aktiv genutzt. Dieser Bereich muss daher aufgrund seiner Bedeutung dringend mit mehr Schienenkapazität ausgestattet werden. Die Planungen dafür sind prioritär zu behandeln.

Auch für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Nürnberg, Amberg und Schwandorf bis Cham muss aufgrund ihrer Bedeutung, auch mit Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr und die Anstrengungen zur Elektrifizierung in Tschechien endlich eine Perspektive geschaffen werden.

Bei der Planung und Umsetzung der Elektrifizierung fordern wir analog zum Schallschutz im Interesse der Betroffenen auch einen Erschütterungsschutz entlang der Strecke.

### Verbindung nach Tschechien

Wir wollen eine schnelle und komfortable Schienenverbindung zu den Nachbarn in Tschechien. Zwischen Bayern und Tschechien existiert auch rund 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs noch immer keine attraktive Bahnverbindung. Das ist ein Armutszeugnis für die Infrastruktur im Bereich Schiene. Selbst die Bahn schlug in der Vergangenheit in ihrem eigenen Angebot den Verkehrsträger Straße für die Reise

nach Prag mittels IC Bus vor! Und auch der IC-Bus nach Prag über Regensburg wurde Anfang dieses Jahres leise, still und heimlich von der Bahn gestrichen. Umso dringlicher ist eine zeitgemäße Schienenverbindung nach Tschechien. Obwohl die sogenannte Metropolenbahn von München/Nürnberg über Schwandorf, Regensburg und Furth i.W. nach Prag Ende 2018 endlich in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hochgestuft wurde, ist seitdem nichts mit Hinblick auf die gebotene rasche Realisierung geschehen. Die Deutsche Bahn hat noch nicht einmal einen Planungsauftrag vom verantwortlichen Bundesverkehrsministerium bekommen. Die nach wie vor fehlende Schienenverbindung zwischen Bayern und dem direkten Nachbarn Tschechien ist eine gravierende und strukturelle Benachteiligung unserer Region in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht. Das wiegt vor dem Hintergrund einer langen gemeinsamen Geschichte, des europäischen Gedankens und zahlreicher grenzüberschreitender Projekte umso gravierender und ist ein schwerer Fehler, der dringend behoben werden muss. Denn während die Angebote auf der Straße und im Flugverkehr mit Hinblick auf zeitliche Ersparnis und die Kosten attraktiv sind, fristet die Schiene lediglich ein Schattendasein. Wir wollen, dass der Bund zusammen mit dem Freistaat Bayern hier koordiniert agiert und endlich geeignete Maßnahmen trifft, um den gegenwärtig völlig unbefriedigenden Zustand schnellstmöglich abzustellen. Denn eine konkurrenzfähige Schienenverbindung nach Prag dient neben den offensichtlichen ökologischen Vorteilen des Verkehrsträgers Schiene auch einer dringend gebotenen Entlastung der Straße.