



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Kerstin Celina, Patrick Friedl, Paul Knoblach**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 16.08.2021

Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Unterfranken II

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Unterstützt die Staatsregierung Bestrebungen zu netzweiten Monats- und Jahrestickets in den unterfränkischen Verkehrsverbänden? 2
- 1.2 Inwieweit wird diese Sichtweise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geteilt? 3
- 1.3 Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, um eine ggf. notwendige Zustimmung der EVU zu erreichen und so eine Integration des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sicherzustellen? 3

- 2.1 Welche Maßnahmen zum vollständig barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Würzburg-Süd plant oder untersucht die Staatsregierung vor dem Hintergrund dessen steigender Bedeutung als Umsteigepunkt im Zuge des Baus der Straßenbahnlinie 6 (Innenstadt-Hubland)? 3
- 2.2 Welche Maßnahmen sind an diesem Haltepunkt zur kurzfristigen Verbesserung des Zugangs (barrierearm) geplant? 3
- 2.3 Wie beurteilt die Staatsregierung, dass an diesem Haltepunkt ein Betretungsverbot des Bahnsteigs für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer besteht, da an allen Zugängen Schilder mit durchgestrichenem Rollstuhl-Piktogramm sowie dem Hinweis „Durchfahrt für Rollstuhlfahrer nicht geeignet“ angebracht sind? 3

- 3.1 Welche Strecken in Unterfranken sind derzeit noch nicht elektrifiziert? 4
- 3.2 Wann ist deren Elektrifizierung geplant und 4
- 3.3 welche Mittel stellt der Freistaat dafür bereit (ggf. zur Vorfinanzierung)? 4

- 4.1 Wieviele Zugkilometer bestellt der Freistaat aktuell in Bayern (bitte Auflistung nach Bezirken sowie in Unterfranken auch nach Landkreisen; Angabe bitte in absoluten Zahlen sowie Zugkilometer je Einwohner)? 4
- 4.2 Wie viele Zugkilometer plant der Freistaat im Jahr 2030 zu bestellen (Prognose; bitte Auflistung wie oben nach Bezirken und für Unterfranken nach Landkreisen, in absoluten Zahlen sowie Zugkilometer/Einwohner)? 5
- 4.3 Wie viele Zughalte je Einwohner gibt es in Bayern und Unterfranken (bitte Auflistung nach Bezirken sowie für Unterfranken nach Landkreisen/kreisfreien Städten)? 5

- 5.1 Wie ist die aktuelle Bedienung auf den Bahnstrecken in Unterfranken? 5
- 5.2 Werden damit die Zielvorgaben der Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zum Bayerntakt (stündliches Grundangebot) erfüllt (bitte um Auflistung aller Bahnstrecken in Unterfranken und Abgleich mit Vorgabe der BEG)? 6
- 5.3 Welche unterfränkischen Strecken, die noch nicht den Bayerntakt bedienen, sind sogenannte priorisierte Strecken der BEG (bitte Zeitplan der Angebotsverdichtung angeben)? 6

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

6. Wieviele Haltepunkte wurden in den Bayern seit 1990 stillgelegt (bitte nach den Regierungsbezirken getrennt angeben)? 6

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 30.09.2021

Vorbemerkung:

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur sowie den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr zuständig. Der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur nichtbundeseigener Schieneninfrastrukturunternehmen ist eine freiwillige unternehmerische Aufgabe. Der Freistaat ist zuständig für die Planung, Organisation und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern.

1.1 Unterstützt die Staatsregierung Bestrebungen zu netzweiten Monats- und Jahrestickets in den unterfränkischen Verkehrsverbänden?

In Unterfranken stehen den Fahrgästen drei Verkehrsverbände zur Verfügung: Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken (VVM), Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und Verkehrsgemeinschaft am bayerischen Untermain (VAB).

Im VVM wurde zum 1. August 2020 das 365-Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eingeführt. Der Freistaat beteiligt sich an einem angemessenen finanziellen Ausgleich niedrigerer Fahrgelderlöse im VVM-Tarif, die sich aus der Einführung des 365-Euro-Ticket ergeben.

Zudem fördert der Freistaat innovative und nachhaltige Projekte im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen des Mobilitätsfonds. Im VVM wird durch den Freistaat die Vereinheitlichung des Bartarifs und die Einführung der Preisstufe 10 als Höchsttarif im Rahmen einer Projektförderung als Anteilsfinanzierung an den entstehenden Mindereinnahmen beziehungsweise Aufwendungen befristet bis Ende 2024 gefördert. Ein weiterer Anteil ist von den Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV zu finanzieren. Verkehrsunternehmen im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind sowohl die Verkehrsunternehmen im allgemeinen ÖPNV nach § 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Im VVM existieren bereits folgende weitere Monats- und Jahrestickets, die netzweit gültig sind:

- „Jugendfreizeitkarte“: Monatskarte für Schülerinnen, Schüler und Azubis; gültig von Montag bis Freitag ab 14 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztags und in den bayerischen Schulferien ab 9 Uhr.
- „Semesterticket“ für Studierende der Würzburger Hochschulen; gültig für das jeweilige Semester.

In der VAB existieren bereits folgende Monats- und Jahrestickets, die netzweit gültig sind:

- „Netzkarte Azubi“: Monatskarte für Schülerinnen, Schüler, Studierende und Azubis.
- „U18Ticket“: Monatsnetzkarte für Schülerinnen, Schüler und Jugendliche von 6 bis 17 Jahren; gilt an bayerischen Schultagen ab 14 Uhr und an allen anderen Tagen ab 9 Uhr.
- „AboAktivPlus“ für alle ab 65 Jahren.
- „Jahreskarte AboPlus“, mit der Buslinie 977 bis nach Würzburg gültig.
- „TicketEasy“: Jahreskarte für Schülerinnen, Schüler, Studierende und Azubis; auch bis nach Würzburg gültig.
- „GrüneNeun“: Jahreskarte; gilt ab 9 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ohne Zeitbeschränkung; auch bis nach Würzburg gültig.

Im VGN wurde zum 1. August 2020 das 365-Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eingeführt. Der Freistaat beteiligt sich an einem angemessenen Ausgleich niedrigerer Fahrgelderlöse im VGN-Tarif, die sich aus der Einführung des 365-Euro-Ticket ergeben.

Im VGN existieren zudem folgende weitere Monats- und Jahrestickets, die netzweit gültig sind:

- „Semesterticket“ für Studierende am Hochschulstandort Erlangen/Nürnberg; gültig für das jeweilige Semester.
- Ferienticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende, gültig für die Sommerferien.

1.2 Inwieweit wird diese Sichtweise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geteilt?

Sowohl die Verkehrsunternehmen im allgemeinen ÖPNV als auch die EVU werden bei den Planungen zur Einführung von 365-Euro-Tickets und sonstiger netzweiter Monats- und Jahrestickets in den Entscheidungsprozess miteinbezogen. Durch den Ausgleich der durch die Einführung von netzweiten Verbundtickets entstehenden Mindereinnahmen werden die finanziellen Interessen der EVU gewahrt.

1.3 Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, um eine ggf. notwendige Zustimmung der EVU zu erreichen und so eine Integration des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sicherzustellen?

Die Staatsregierung gleicht den EVU im Rahmen einer Ausgleichsberechnung die entstandenen Mindereinnahmen aus und stellt hiermit sicher, dass die EVU das Vorhaben der Einführung von 365-Euro-Tickets und ggf. weiterer Verbundtickets unterstützen. Darüber hinaus fördert der Freistaat Verbundraumerweiterungen. Zweck der Förderung ist es, die vollständige Abdeckung des Freistaats mit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden in den regionalen Verkehrsräumen zu erreichen. Leistungsfähige Verbände aus Bus und Bahn bieten den Fahrgästen im jeweiligen regionalen Verkehrsraum ein über kommunale Grenzen hinweg abgestimmtes Fahrplanangebot mit einem einheitlichen Tarif, attraktive Fahrgastinformationen und innovative Vertriebswege. Der Freistaat unterstützt die Kommunen hierzu bei der Durchführung vorbereitender Grundlagenstudien, bei verbundintegrationsbedingten Investitionen sowie bei verbundintegrationsbedingten Dauerlasten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

2.1 Welche Maßnahmen zum vollständig barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Würzburg-Süd plant oder untersucht die Staatsregierung vor dem Hintergrund dessen steigender Bedeutung als Umsteigepunkt im Zuge des Baus der Straßenbahnlinie 6 (Innenstadt-Hubland)?

2.2 Welche Maßnahmen sind an diesem Haltepunkt zur kurzfristigen Verbesserung des Zugangs (barrierearm) geplant?

Der Staatsregierung liegen keine Informationen zu entsprechenden Überlegungen des Stationsbetreibers DB Station&Service vor. Die Staatsregierung plant derzeit keine freiwilligen Aktivitäten an diesem Haltepunkt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2.3 Wie beurteilt die Staatsregierung, dass an diesem Haltepunkt ein Betretungsverbot des Bahnsteigs für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer besteht, da an allen Zugängen Schilder mit durchgestrichenem Rollstuhl-Piktogramm sowie dem Hinweis „Durchfahrt für Rollstuhlfahrer nicht geeignet“ angebracht sind?

Der vom Stationsbetreiber DB Station&Service angebrachte Hinweis stellt keinen Ausschluss eines Personenkreises oder ein Verbot dar, sondern ist vielmehr ein Sicherheitshinweis der DB, der auf die noch nicht gegebene Barrierefreiheit an diesem Haltepunkt hinweist.

- 3.1 Welche Strecken in Unterfranken sind derzeit noch nicht elektrifiziert?**
3.2 Wann ist deren Elektrifizierung geplant und
3.3 welche Mittel stellt der Freistaat dafür bereit (ggf. zur Vorfinanzierung)?

Nach Angaben der DB sind nachfolgende bundeseigene Eisenbahnstrecken noch nicht elektrifiziert:

- Aschaffenburg – Miltenberg,
- Miltenberg – Wertheim,
- Miltenberg – Schneeberg (Walldürn – Seckach),
- Schweinfurt Hbf – Schweinfurt-Sennfeld (nur Güterverkehr),
- Schweinfurt – Bad Neustadt – Rentwertshausen (– Erfurt),
- Ebenhausen – Bad Kissingen,
- Gemünden – Bad Kissingen,
- Lohr Bahnhof – Lohr Stadt (nur Güterverkehr) und
- Breitengüßbach (Oberfranken) – Ebern (Unterfranken).

Von den nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken sind nach Kenntnisstand der Staatsregierung nachfolgende betriebene Strecken nicht elektrifiziert:

- Seligenstadt – Volkach/Main (Mainschleifenbahn),
- Kahl – Schöllkrippen (Kahlgrundbahn),
- Mellrichstadt – Fladungen (Streutalbahn),
- Hafeneisenbahn Aschaffenburg,
- Mainländebahn Ochsenfurt und
- Hafeneisenbahn Würzburg.

Oberste Priorität hat aus Sicht der Staatsregierung in Unterfranken die Elektrifizierung der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg (Maintalbahnhof). Sie ist zusammen mit der Hafeneisenbahn Aschaffenburg in der 2018 beschlossenen Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) als besonders vordringliches Vorhaben bestimmt worden. Aktuell läuft die Ausschreibung des Freistaats über eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Maintalbahnelektrifizierung im Hinblick auf eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG-Bundesprogramm). Die Elektrifizierung der Hafeneisenbahn Aschaffenburg baut auf die Elektrifizierung der Maintalbahn auf. Ein Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ist im aktuellen Status nicht seriös zu prognostizieren.

Für die weiteren genannten Strecken gibt es derzeit keine Planungen für eine Elektrifizierung. Ein lokal emissionsfreier Bahnverkehr erscheint dort zumindest übergangsweise über den Einsatz alternativer Antriebe zweckdienlicher und wird auf den Strecken des Schienenpersonenverkehrs derzeit untersucht.

Der Freistaat finanziert in einem ersten Schritt die vorher erwähnte NKU zur Maintalbahn. Bei einem positiven Ergebnis und einer Förderung über das GVFG-Bundesprogramm müsste der Freistaat den in diesem Programm erforderlichen Kofinanzierungsanteil tragen, der derzeit noch nicht zu beziffern ist. Die Vorfinanzierung von DB-eigenen Bahnstrecken durch den Freistaat lässt der Bund nicht zu. Die Elektrifizierung der Hafeneisenbahn Aschaffenburg müsste der Freistaat als Eigner grundsätzlich selbst finanzieren.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Beantwortung der Schriftlichen Anfragen Drs. 18/10756 und 18/4506 verwiesen.

- 4.1 Wieviele Zugkilometer bestellt der Freistaat aktuell in Bayern (bitte Auflistung nach Bezirken sowie in Unterfranken auch nach Landkreisen; Angabe bitte in absoluten Zahlen sowie Zugkilometer je Einwohner)?**

Die Verkehrsleistungen im SPNV in Bayern werden von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) im Auftrag des Freistaats geplant und bestellt. Das Leistungs-

volumen im bayerischen SPNV wird bei der BEG bis auf Regierungsbezirksebene dargestellt und ergibt sich aus der folgenden Tabelle; eine Darstellung auf Landkreisebene liegt nicht vor:

Reg.Bez.	Mio. Zugkilometer 2021
Niederbayern	8,6
Schwaben	18,1
Oberfranken	12,2
Unterfranken	10,7
Mittelfranken	18,0
Oberbayern	50,5
Oberpfalz	11,1
Bayern	129,2

Das Leistungsvolumen je Einwohner hätte aufgrund der sehr unterschiedlichen spezifischen Rahmenbedingungen in den Regionen (Siedlungsstruktur, Netzwirkung, Ausbaustandard, Leistungsfähigkeit der Infrastruktur etc.) keine Aussagekraft für die Planung des SPNV und wird daher von der BEG nicht gesondert berechnet.

4.2 Wie viele Zugkilometer plant der Freistaat im Jahr 2030 zu bestellen (Prognose; bitte Auflistung wie oben nach Bezirken und für Unterfranken nach Landkreisen, in absoluten Zahlen sowie Zugkilometer/Einwohner)?

In der Mittelfristplanung der BEG wird zurzeit unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit für das Jahr 2030 ein Leistungsvolumen von ca. 144 Millionen Zugkilometern pro Jahr hinterlegt. Für den Planungshorizont existiert keine Aufschlüsselung des Leistungsvolumens nach Regierungsbezirken. Für den Regierungsbezirk Unterfranken wird unter den genannten Prämissen das Leistungsvolumen für das Jahr 2030 grob geschätzt bei rund 11 Millionen Zugkilometern pro Jahr liegen.

4.3 Wie viele Zughalte je Einwohner gibt es in Bayern und Unterfranken (bitte Auflistung nach Bezirken sowie für Unterfranken nach Landkreisen/kreisfreien Städten)?

In Bayern werden jährlich rund 22,6 Mio. Zughalte bestellt. An einem Werktag außerhalb der Ferien sind es bayernweit 83 274 Halte, wobei Halte der Zugspitzbahn und Halte der S-Bahn Salzburg im Netz der Berchtesgadener Land Bahn (BLB) nicht berücksichtigt worden sind. Diese dürften aber zahlenmäßig für die Bestimmung der Größenordnung für ganz Bayern nicht ins Gewicht fallen. Berücksichtigt sind aber 27 190 Halte der S-Bahn München und 6 413 Halte der S-Bahn Nürnberg pro Werktag. Die BEG erfasst diese Zahlen im Rahmen der Abrechnung der Stationsentgelte, die pro Netz erfasst werden, für die jeweils die Verkehrsleistungen im Rahmen von Vergabeverfahren gesamthaft vergeben werden. Eine Erfassung der Halte bzw. deren Zuordnung zu Regierungsbezirken, Landkreisen oder kreisfreien Städten ist nicht vorhanden und ist für die Erfüllung der Aufgaben der BEG nicht erforderlich.

5.1 Wie ist die aktuelle Bedienung auf den Bahnstrecken in Unterfranken?

Alle unterfränkischen Bahnstrecken mit Ausnahme der Strecke Gemünden – Bad Kissingen verfügen über ein stündliches Grundangebot mindestens montags bis freitags für alle Stationen. Teilweise ist dieses Grundangebot in den Hauptverkehrszeiten nachfrageabhängig zusätzlich verdichtet. Auf Relationen mit überregionaler Verbindungsfunktion verkehren zusätzlich nur an größeren Stationen haltende RegionalExpress-Linien, insbesondere auf folgenden Strecken:

- Würzburg – Gemünden – Aschaffenburg – Frankfurt (stündlich)
- Würzburg – Schweinfurt – Bamberg (stündlich)
- Würzburg – Schweinfurt – Bad Kissingen/Bad Neustadt – Erfurt (zweistündlich)

- Würzburg – Lauda – Heilbronn – Stuttgart (stündlich)
- Aschaffenburg – Miltenberg (zweistündlich)
- Auf der Strecke Gemünden – Waigolshausen (– Schweinfurt) verkehren an Wochenenden zusätzlich zwei auf den Freizeitverkehr ausgerichtete überregionale RegionalExpress-Zugpaare Frankfurt – Bamberg.

5.2 Werden damit die Zielvorgaben der Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zum Bayerntakt (stündliches Grundangebot) erfüllt (bitte um Auflistung aller Bahnstrecken in Unterfranken und Abgleich mit Vorgabe der BEG)?

Die meisten Strecken in Unterfranken verfügen über ein attraktives Angebot mit mindestens stündlichen Fahrten im Bayern-Takt von frühmorgens bis zum späten Abend:

- Aschaffenburg – Babenhausen – Darmstadt
- Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt
- Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim
- Würzburg – Gemünden – Aschaffenburg
- Würzburg – Lauda
- Würzburg – Marktbreit – Ansbach
- Würzburg – Kitzingen – Nürnberg
- Würzburg – Schweinfurt – Bamberg
- Schweinfurt – Bad Kissingen/Mellrichstadt

Die bayernweit angestrebten Bedienrichtwerte sind in Unterfranken auf folgenden Strecken noch nicht erreicht:

- Schöllkrippen – Hanau: Taktlücken am Abend
- Miltenberg – Wertheim: Taktlücken am Abend
- Miltenberg – Waldürn: Taktlücken am Abend
- Gemünden – Jossa: Taktlücken am Abend
- Gemünden – Bad Kissingen: mehrere Taktlücken tagsüber und nur Zweistudentakt am Wochenende
- Würzburg – Lauda: Zwischenhalte am Wochenende derzeit nur im Zweistudentakt.

5.3 Welche unterfränkischen Strecken, die noch nicht den Bayerntakt bedienen, sind sogenannte priorisierte Strecken der BEG (bitte Zeitplan der Angebotsverdichtung angeben)?

Eine Priorisierung von bestimmten Strecken ist der BEG nicht bekannt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird das Regionalbahn-Angebot zwischen Würzburg und Lauda auf einen täglichen Studententakt verdichtet.

6. Wieviele Haltepunkte wurden in den Bayern seit 1990 stillgelegt (bitte nach den Regierungsbezirken getrennt angeben)?

Es wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage auf der Drs. 18/9742 verwiesen. Der Stand hinsichtlich der stillgelegten Haltepunkte ist unverändert.