



Schriftliche Anfrage

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

Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Unterfranken I

Die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland auf das 1,5-Grad-Ziel erfordert die Verkehrswende. Der Verkehrssektor hat bisher keinen signifikanten Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet.¹ Mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist daher seit Jahren immer wieder postuliertes politisches Ziel der Staatsregierung.² Vor diesem Hintergrund fragen wir die Staatsregierung:

Wir fragen die Staatsregierung:

- | | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie haben sich die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Unterfranken entwickelt (bitte nach Landkreisen und Jahren seit 1990 angeben)? | 3 |
| 1.2 | Wie haben sich die Fahrgastzahlen im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern in Unterfranken entwickelt (Modal Split; bitte ebenso nach Landkreisen und Jahren seit 1990 aufschlüsseln)? | 3 |
| 1.3 | Wie unterscheidet sich in Unterfranken die Nutzung des ÖPNV in Gemeinden, die vom Schienenverkehr bedient werden im Vergleich zu jenen, die lediglich durch Busse angefahren werden (Anteil am Modal Split)? | 3 |
| 2.1 | Welche Verbesserungen im Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Unterfranken hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt? | 4 |
| 2.2 | Welche konkreten Verbesserungen im Fahrtenangebot im SPNV in Unterfranken plant die Staatsregierung in den nächsten zehn Jahren (bitte mit Jahr des Inkrafttretens)? | 4 |
| 3.1 | Wie viele Bahnhaltspunkte in Unterfranken sind aktuell vollständig barrierefrei (bitte nach Landkreisen aufgeschlüsselt)? | 5 |
| 3.2 | Welche Maßnahmen und Mittel plant die Staatsregierung für den barrierefreien Umbau der bisher nicht barrierefreien Stationen? | 5 |
| 3.3 | In welchem Jahr rechnet die Staatsregierung mit vollständiger Barrierefreiheit der Stationen in Unterfranken? | 5 |
| 4.1 | Wie viele Kilometer öffentlicher außerörtlicher Straßen wurden in Unterfranken in den vergangenen zehn Jahren neu gebaut, geschlossen oder reaktiviert? | 5 |
| 4.2 | Wie viele Kilometer Eisenbahnstrecken wurden in Unterfranken in den vergangenen zehn Jahren neu gebaut, geschlossen oder reaktiviert? | 5 |

*) Berichtigung wegen Schreibfehler

1 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#minderungsziele-der-bundesregierung> (zusammenfassend im letzten Absatz)

2 <https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/index.php> (2. Absatz)

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.

5.1	Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Mainschleifenbahn?	6
5.2	Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Bachgaubahn?	6
5.3	Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Werntalbahn?	6
6.1	Wie ist der Zeitplan für das geplante Regional-S-Bahn-System in Mainfranken?	7
6.2	Welche Maßnahmen werden aktuell vorbereitet, also untersucht oder geplant (bitte aufschlüsseln nach Taktverdichtungen, Endpunkten sowie Reaktivierungen, Neuanlage von Haltepunkten und Strecken)?	7
6.3	Welche neuen innerstädtischen oder stadtnahen Haltepunkte im Stadtgebiet Würzburg sowie Landkreis Würzburg plant oder untersucht die Staatsregierung?	8
7.1	Welche Erkenntnisse zur Verkehrsbelastung im Bereich der Hochrhön und deren Entwicklung durch touristischen Ausflugsverkehr liegen der Staatsregierung vor?	8
7.2	Inwieweit kann die Reaktivierung der Bahnstrecke Mellrichstadt – Fladungen (Streitalbahn) in ein Konzept für nachhaltigen Tourismus im Biosphärenreservat Rhön eingebettet werden?	8
8.1	Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussichten einer Reaktivierung der Strecke Lohr-Bahnhof – Lohr-Stadt?	8
8.2	Welches Potenzial sieht die Stadt für eine Anbindung Lohrs über die Schnellfahrstrecke (Nantenbacher Kurve) nach Würzburg?	9

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 Wie haben sich die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Unterfranken entwickelt (bitte nach Landkreisen und Jahren seit 1990 angeben)?

Die vorhandenen Fahrgastzahlen sind in den beiliegenden Tabellen (Anlagen 1 und 2) dargestellt. Die Erhebung der Daten durch das Landesamt für Statistik erfolgt nach den bundesrechtlichen Vorgaben des Gesetzes über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG). Daher ist bei den Daten Folgendes zu beachten:

- Im Jahr 2004 hat sich die Rechtsgrundlage geändert (Novellierung VerkStatG 2004). Neben weiteren methodischen Änderungen ist ab 2004 vor allem der Schienennahverkehr neu hinzugekommen. Insofern sind die Zahlen von Anlage 1 (Daten für den Zeitraum 1990 bis 2003) und Anlage 2 (Daten für den Zeitraum 2004 bis 2019) nur eingeschränkt vergleichbar.
- Die regionale Zuordnung richtet sich in beiden Tabellen nach dem Unternehmenssitz, was die regionale Aussagekraft einschränkt. Das heißt, es besteht keine klare Aussagekraft zu den tatsächlich beförderten Fahrgästen in den Landkreisen. Veränderungen im Zeitverlauf können zudem auch aus einer Unternehmenssitzverlagerung zum Beispiel in ein anderes Bundesland, in einen anderen Regierungsbezirk oder Landkreis resultieren.

1.2 Wie haben sich die Fahrgastzahlen im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern in Unterfranken entwickelt (Modal Split; bitte ebenso nach Landkreisen und Jahren seit 1990 aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wurden in den Jahren 2002, 2008 und zuletzt 2017 Angaben zum Modal Split in Bayern erhoben (siehe Anlage 3).

Eine Auswertung auf Ebene der Bezirke und Landkreise bzw. kreisfreien Städte fand dabei erstmals 2017 statt. Die entsprechenden Zahlen für Unterfranken sind ebenfalls in Anlage 3 dargestellt. Weitere Daten zur Entwicklung des Modal Split in Unterfranken seit 1990 liegen der Staatsregierung nicht vor.

1.3 Wie unterscheidet sich in Unterfranken die Nutzung des ÖPNV in Gemeinden, die vom Schienenverkehr bedient werden im Vergleich zu jenen, die lediglich durch Busse angefahren werden (Anteil am Modal Split)?

Der Staatsregierung liegen keine Daten zum Modal Split auf Ebene der einzelnen Gemeinden vor. Auf die Antwort zu Frage 1.2 wird verwiesen.

2.1 Welche Verbesserungen im Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Unterfranken hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt?

Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) seit 2011 auf mehreren Strecken in Unterfranken deutlich ausgebaut und attraktiver gestaltet:

- Aschaffenburg – Babenhausen (– Darmstadt): Verdichtung der RB 75 (Mo.–Fr.) weitgehend zum Halbstundentakt, Umstellung auf Neufahrzeuge.
- Aschaffenburg – Hanau (– Frankfurt): stündliche Verlängerung der RB 58 im Osten ab/bis Laufach, im Westen via Frankfurt-Flughafen nach Rüsselsheim; Umstellung auf Neufahrzeuge.
- Schöllkrippen – Hanau: Verdichtung der RB 56 zum Stundentakt auch am Wochenende und Verlängerung der Bedienzeiten am Abend.
- Aschaffenburg – Wertheim: Ausweitung der Bedienzeiten beim RE 87 sowie verbesserter Abendverkehr bei RB 88, Umstellung auf moderne Niederflurfahrzeuge.
- Würzburg – Aschaffenburg (– Frankfurt): Neufahrzeuge, verbesserte Kapazitäten und zusätzliche Spätzüge bei RE 54 und RE 55.
- Würzburg – Lauda (– Stuttgart): Angebotsverdichtung zum Stundentakt bei RB 85 (Mo.–Fr.) und RE 8 (täglich); Umstellung auf moderne Niederflurfahrzeuge.
- Würzburg – Kitzingen (– Nürnberg): verbesserter Abendverkehr bei RE 10.
- Würzburg – Schweinfurt – Bamberg: nahezu durchgehender Stundentakt der RB 53 und Neufahrzeuge bei RE 20 und RE 54; Einrichtung neuer Halte bei RB 53 in Schonungen.
- Schweinfurt – Bad Neustadt: Stundentakt auch am Wochenende bei RB 40.
- Schweinfurt – Bad Kissingen – Gemünden: Verbesserung des Abendverkehrs bei RB 50.

2.2 Welche konkreten Verbesserungen im Fahrtenangebot im SPNV in Unterfranken plant die Staatsregierung in den nächsten zehn Jahren (bitte mit Jahr des Inkrafttretens)?

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 wird das Angebot im E-Netz Mainfranken weiter punktuell und bedarfsgerecht wie folgt verbessert:

- Würzburg – Schweinfurt – Bamberg:
Die an Samstagen und Sonntagen noch bestehende zweistündliche Angebotslücke bei RB 53 zwischen Schweinfurt Stadt und Haßfurt wird geschlossen. Schonungen wird dann täglich stündlich bedient. Ebenso wird das Zugangebot am Abend gegen 22.00 Uhr zugunsten eines lückenlosen Stundentaktes ausgeweitet.
- Würzburg – Lauda:
Die heute an Samstagen und Sonntagen noch zweistündlich verkehrende RB 85 fährt zukünftig täglich im Stundentakt.
- Würzburg – Gemünden – Schlüchtern/Lohr:
Die RB 53 bekommt eine neue Frühverbindung Montag bis Freitag ab Jossa gegen 6.30 Uhr nach Würzburg und eine Angebotslücke am Abend an Samstagen und Sonntagen wird geschlossen. Auch Lohr profitiert von einer neuen Frühverbindung Montag bis Freitag mit Abfahrt gegen 5.00 Uhr nach Würzburg.
- Ausweitung des Angebots im engeren Einzugsbereich Würzburgs:
In der Zeitspanne zwischen 13.00 und 19.00 Uhr besteht von Montag bis Freitag zukünftig ein ungefähr halbstündliches RB-Zugangebot von Würzburg nach Karlstadt, Kitzingen und Marktbreit.

Ab Mitte Dezember 2022 wird die RB-Linie Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen im Rahmen des Wettbewerbsprojekts Augsburgs Netze auf Neufahrzeuge umgestellt und zweistündlich via Augsburg nach München verlängert. Damit erhält u. a. die Region Ochsenfurt/Marktbreit erstmals Direktverbindungen in die Landeshauptstadt. Zusätzliche Züge im Berufs- und Schülerverkehr verbessern das Angebot der RB 80 zwischen Würzburg und Ansbach.

Ab Dezember 2023 erhält der zweistündliche RE 20 Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Nürnberg Neufahrzeuge mit erhöhten Platzkapazitäten. Unter anderem wird dabei samstags eine neue Frühverbindung ab Würzburg um 6.35 Uhr angeboten.

Mit der Neuvergabe der meisten elektrischen Verkehrsleistungen in Unterfranken ab 2027 sind weitere Verbesserungen insbesondere im engeren Nahverkehrsraum Würzburg abhängig von der Finanzierungssituation und der Verfügbarkeit der Fahrplantrassen in Prüfung.

3.1 Wie viele Bahnhaltdepunkte in Unterfranken sind aktuell vollständig barrierefrei (bitte nach Landkreisen aufgeschlüsselt)?

Im unterfränkischen Bahnnetz sind 52 Stationen komplett barrierefrei (Stand 1. Juni 2021). Die einzelnen Stationen und die Aufteilung auf die Landkreise und kreisfreien Städte können der Anlage 4 entnommen werden.

3.2 Welche Maßnahmen und Mittel plant die Staatsregierung für den barrierefreien Umbau der bisher nicht barrierefreien Stationen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Die Staatsregierung setzt jedes Jahr freiwillig einen beträchtlichen Millionenbetrag ein, um den barrierefreien Ausbau im bayerischen Bahnnetz zu beschleunigen. Allein in den letzten beiden Jahren hat die Staatsregierung rund 100 Mio. Euro investiert, darunter weit überproportional in Unterfranken mit dem Ausbau des Würzburger Hauptbahnhofs, des Schweinfurter Hauptbahnhofs und des Knotenbahnhofs Rottendorf als Schwerpunkte.

Zudem macht die Staatsregierung auch etliche rein bundesfinanzierte Bahnhofsneubauten wie zum Beispiel das laufende Ausbauprojekt beim Knotenbahnhof Gemünden erst möglich, indem sie der DB Station&Service einen Ausgleich zur Wirtschaftlichkeit der Investition und des sich dadurch vertuernden Unterhalts gewährt.

3.3 In welchem Jahr rechnet die Staatsregierung mit vollständiger Barrierefreiheit der Stationen in Unterfranken?

Hierzu ist der Staatsregierung keine seriöse Prognose möglich. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

4.1 Wie viele Kilometer öffentlicher außerörtlicher Straßen wurden in Unterfranken in den vergangenen zehn Jahren neu gebaut, geschlossen oder reaktiviert?

Der Freistaat führt keine Statistik für den Neubau, die Entwidmung oder die Neuwidmung von Straßen. Für die letzten zehn Jahre kann jedoch für Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen in Unterfranken Folgendes aus abgeschlossenen Maßnahmen ausgewertet werden:

- Es wurden keine neuen Autobahnabschnitte realisiert. Die bestehende Autobahn A3 wurde im Bereich Landesgrenze Hessen/Bayern – Autobahnkreuz Biebelried weiter verkehrssicher ausgebaut.
- Rund 7 km Bundesstraßen wurden neu gebaut.
- Rund 14 km Staatsstraßen wurden neu gebaut.

4.2 Wie viele Kilometer Eisenbahnstrecken wurden in Unterfranken in den vergangenen zehn Jahren neu gebaut, geschlossen oder reaktiviert?

In den letzten zehn Jahren wurde nach Kenntnis der Staatsregierung in Unterfranken die Bahnstrecke zur Umfahrung des Schwarzkopftunnels (Laufach – Heigenbrücken) auf rund 7 km neu trassiert (Inbetriebnahme Juni 2017).

Eine länderspezifische detaillierte Liste und Statistiken der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Internet unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html veröffentlicht. Demnach gab es in Unterfranken keine Streckenstilllegungen, weil

es sich im Fall der dort genannten Strecke Aschaffenburg Süd – Aschaffenburg-Nilkheim lediglich um einen Betreiberübergang handelte.

Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind in Unterfranken ca. 45 Streckenkilometer während der zurückliegenden zehn Jahre stillgelegt worden.

Streckenreaktivierungen sind in Unterfranken in den vergangenen zehn Jahren nicht erfolgt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5.1 Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Mainschleifenbahn?

Der Zeitplan für die Reaktivierung richtet sich primär nach dem Zeitplan der Instandsetzung der Infrastruktur auf der Reaktivierungsstrecke unter Berücksichtigung der betrieblich notwendigen zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen im Netz der DB. Dieser Zeitplan muss von den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstellt und dem Freistaat zur Verfügung gestellt werden. Sobald dieser Zeitplan dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bzw. der BEG vorliegt, können belastbare Aussagen zur Inbetriebnahme der Strecke durch den zu bestellenden SPNV getroffen werden.

Sollte eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 erfolgen, hätte das den Vorteil, dass die Ausschreibung der Verkehrsleistungen für die Mainschleifenbahn zusammen mit den Verkehrsdurchführungsverträgen „Main-Spessart“ und „E-Netz Mainfranken“ erfolgen könnte, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 auslaufen und für die Folgezeit nach entsprechenden Ausschreibungen neu vergeben werden müssen. Sofern der Ausbau der Infrastruktur deutlich vor Ende 2027 abgeschlossen werden kann, wird die Staatsregierung eine frühere Betriebsaufnahme im SPNV prüfen.

5.2 Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Bachgaubahn?

Eine Reaktivierung der Bachgaubahn wird derzeit im Auftrag der Region gutachterlich geprüft. Vom Ergebnis dieser Prüfung soll laut Aussage der Region abhängen, ob und in welcher Form die Reaktivierung weiterverfolgt werden soll.

Bisher liegen für diese Strecke keine Gremienbeschlüsse der zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – Landkreise oder kreisfreie Städte – vor, die als Einstieg in das Reaktivierungsverfahren notwendig sind. Diese müssen die Reaktivierung explizit befürworten und die vier bayernweit gültigen Reaktivierungskriterien vorbehaltlos anerkennen.

Ein Zeitplan für die Reaktivierung kann aus den oben genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.

Er wird maßgeblich davon bestimmt, bis wann die erforderlichen Gremienbeschlüsse dem Freistaat vorgelegt werden und bis wann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Infrastruktur in den für einen regelmäßigen SPNV-Betrieb geeigneten Zustand versetzen kann.

5.3 Welchen Zeitplan für eine Reaktivierung strebt die Staatsregierung an für die Werntalbahn?

Bisher liegen für diese Strecke keine Gremienbeschlüsse der zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV – Landkreise oder kreisfreie Städte – vor, die als Einstieg für den Reaktivierungsprozess notwendig sind. Diese müssen die Reaktivierung explizit befürworten und die vier bayernweit gültigen Reaktivierungskriterien vorbehaltlos anerkennen.

Ein Zeitplan für die Reaktivierung kann aus den oben genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.

Er wird maßgeblich davon bestimmt, bis wann die erforderlichen Gremienbeschlüsse dem Freistaat vorgelegt werden und bis wann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Infrastruktur in den für einen regelmäßigen SPNV-Betrieb geeigneten Zustand versetzen kann.

6.1 Wie ist der Zeitplan für das geplante Regional-S-Bahn-System in Mainfranken?

Zunächst ist eine grundlegende Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten und der infrastrukturellen Notwendigkeiten für ein langfristig angelegtes Regionalverkehrskonzept im Raum Würzburg vorgesehen. Ein Zeitplan für konkrete Umsetzungsschritte einer Regional-S-Bahn kann erst in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Gutachtens erstellt werden.

6.2 Welche Maßnahmen werden aktuell vorbereitet, also untersucht oder geplant (bitte aufschlüsseln nach Taktverdichtungen, Endpunkten sowie Reaktivierungen, Neuanlage von Haltepunkten und Strecken)?

Die unter 6.1 genannte Untersuchung zum Regionalverkehr im Raum Würzburg soll insbesondere die Strecken Richtung Lohr, Jossa, Lauda, Ansbach, Iphofen, Volkach und Bamberg umfassen. Die Umsetzung erster Maßnahmen ist ab Ende 2027 im Rahmen der Neuvergabe der meisten elektrischen Verkehrsleistungen im Raum Würzburg vorgesehen. Als Grundangebot ist ein Stundentakt geplant, wobei im engeren Einzugsbereich von Würzburg ein Halbstundentakt angestrebt wird. Geprüft wird auch die Möglichkeit neuer umsteigefreier Linien und deren infrastrukturelle Voraussetzungen. Die Fahrzeugflotte der RB-Linien soll auf einen möglichst einheitlichen Standard gebracht werden.

Bei der BEG werden derzeit zwei Reaktivierungsprojekte in Unterfranken konkret bearbeitet:

- Lohr Stadt – Lohr Bahnhof (vgl. Antwort zu Frage 8.1)
- Volkach-Astheim – Seligenstadt (Mainschleifenbahn, vgl. Antwort zu Frage 5.1)

Hinsichtlich des Ausbaus der Schieneninfrastruktur (u. a. Neuanlage von Haltepunkten und Strecken) wird grundsätzlich auf die Vorbemerkung verwiesen.

Nach Kenntnisstand der Staatsregierung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im August 2021 die DB mit den Planungen für das Schienenbedarfsplanprojekt „Blockverdichtung Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Siegelndorf; 3. Gleis Siegelndorf – Fürth“ beauftragt.

Im Schienenbedarfsplan enthalten, jedoch noch ohne konkreten Planungsauftrag, ist der Neubau eines Gleises mit höhenfreien Einbindungen der zweigleisigen Verbindungskurve Mainaschaff als Teil des Projekts „Knoten Frankfurt“.

Darüber hinaus sind nach Kenntnisstand der Staatsregierung im Rahmen des Schienenbedarfsplanvorhabens „Überholgleise für 740m-Züge“ Einzelmaßnahmen im Bereich der Bahnhöfe Aschaffenburg und Kahl am Main geplant.

Unter dem Sammeltitle „Deutschlandtakt“ hat das BMVI im August 2021 darüber hinaus folgende Projekte in Unterfranken in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen:

- zweigleisige Neubaustrecke (NBS) Heigenbrücken (Abzw. niveaufrei) – Abzw. Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h,
- viergleisiger Abschnitt Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf Ferngleisen auf 230 km/h im Abschnitt Großauheim – Steinerts, Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts niveaufrei (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff),
- NBS Würzburg – Nürnberg (Rottendorf – Fürth-Bislohe) inkl. Einbindung in den Knoten Nürnberg, Neu-/Ausbau auf bis zu 300 km/h,
- mindestens ein Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe,
- Veitshöchheim – Würzburg Rbf: mittiges Puffergleis für den Güterverkehr (Einfahrt Würzburg Rbf),
- Gemünden: mittiges Puffergleis für 740 m lange Güterzüge Würzburg – Aschaffenburg,
- Würzburg Hbf – Rottendorf: Ausbau durch viertes Gleis Überwerfung von Streckengleis aus Fürth auf Streckengleis aus Schweinfurt sowie fünf zusätzliche Weichenverbindungen Würzburg Hbf (z. T. mit Weichenrückbau und Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der Längenentwicklung) und
- mittiges Wendegleis Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung.

- Zur Verbesserung des SPNV plant die DB in Unterfranken nach Kenntnis der Staatsregierung folgende Ausbaumaßnahmen:
- Streckenbeschleunigung Miltenberg – Schneeberg – Grenze Baden-Württemberg,
- Streckenbeschleunigung Miltenberg – Hasloch – Grenze Baden-Württemberg,
- Umbau Bahnhof Obernburg-Elsfeld,
- Machbarkeitsstudie Optimierung Aschaffenburg Hbf.,
- Planungsvorrat Umbau Bahnhof Geroldshausen,
- Machbarkeitsstudie Streckenbeschleunigung Breitengüßbach – Ebern,
- Planungsvorrat Weichenverbindungen zwischen Karlstadt und Gemünden sowie
- Umbau Bahnhöfe Hammelburg, Elfershausen-Trimberg und Gräfendorf.

Neue Bahnstationen wird die DB Station&Service an folgenden Standorten errichten:

- Würzburg Heidingsfeld Ost,
- Würzburg Heidingsfeld West,
- Mainaschaff Nord und
- Aschaffenburg Ost.

Nach Kenntnis der Staatsregierung plant bzw. realisiert die DB aktuell den barrierefreien Ausbau folgender unterfränkischer Stationen:

- Dettingen
- Haßfurt
- Miltenberg
- Obernburg-Elsfeld
- Gemünden
- Partenstein
- Hösbach
- Laufach
- Iphofen

6.3 Welche neuen innerstädtischen oder stadtnahen Haltepunkte im Stadtgebiet Würzburg sowie Landkreis Würzburg plant oder untersucht die Staatsregierung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6.2 verwiesen.

7.1 Welche Erkenntnisse zur Verkehrsbelastung im Bereich der Hochrhön und deren Entwicklung durch touristischen Ausflugsverkehr liegen der Staatsregierung vor?

Für Unterfranken und im Speziellen die Landkreise Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld liegen die Zahlen der offiziellen Straßenverkehrszählung 2015 im Vergleich zum Jahr 2010 vor. Die Daten stehen im Internet unter <https://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/kennwerteundkarten.aspx> zur Verfügung. Zahlen speziell zum touristischen Verkehr im Bereich der Hochrhön liegen der Staatsregierung nicht vor.

7.2 Inwieweit kann die Reaktivierung der Bahnstrecke Mellrichstadt – Fladungen (Streutalbahn) in ein Konzept für nachhaltigen Tourismus im Biosphärenreservat Rhön eingebettet werden?

Da für die genannte Strecke bisher nicht die erforderlichen Gremienbeschlüsse vorliegen (siehe Antworten zu den Fragen 5.2 bzw. 5.3), gibt es hierzu bisher keine Überlegungen der Staatsregierung bzw. der BEG zu einer Reaktivierung.

8.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussichten einer Reaktivierung der Strecke Lohr-Bahnhof – Lohr-Stadt?

Derzeit läuft hierzu die Aktualisierung der Potentialprognose bei der BEG. Dabei werden momentan die Datenlieferungen mit der Region abgestimmt. Solange die Ergebnisse

dieser Prognose nicht vorliegen, kann die Staatsregierung keine Aussage zu den Aussichten einer Reaktivierung dieser Strecke für den SPNV treffen.

8.2 Welches Potenzial sieht die Stadt für eine Anbindung Lohrs über die Schnellfahrstrecke (Nantenbacher Kurve) nach Würzburg?

Dazu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

Anlage 1

Verkehrsleistungsstatistik der Personenbeförderung im Straßenverkehr (**Kraftomnibusse und Straßenbahnen**)**Beförderte Personen (in Tausend)**

Kreise	Berichtsjahr													
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Insgesamt	993.897	1.033.283	1.047.880	1.087.720	1.090.920	1.102.433	1.112.619	1.118.537	1.107.475	1.112.793	1.114.713	1.151.297	1.159.590	1.162.207
darunter:														
096 Unterfranken	79.459	77.041	77.701	82.498	84.148	82.992	84.879	85.361	77.022	77.259	78.171	78.622	78.136	80.123
09661 Aschaffenburg (Krfr.St)	10.969	12.395	13.441	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
09662 Schweinfurt (Krfr.St)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
09663 Würzburg (Krfr.St)	39.132	41.137	41.636	45.475	46.344	46.262	47.789	47.423	48.260	48.489	48.941	48.775	47.502	48.333
09671 Aschaffenburg (Lkr)	2.396	2.533	2.397	2.374	2.484	2.820	2.834	2.896	3.088	3.463	3.686	4.215	4.423	4.918
09672 Bad Kissingen (Lkr)	2.148	2.375	2.422	2.215	2.297	2.165	2.263	2.427	2.468	2.508	2.562	2.390	2.418	2.385
09673 Rhön-Grabfeld (Lkr)	965	918	800	872	812	789	893	1.000	836	1.287	1.059	841	984	909
09674 Haßberge (Lkr)	2.399	2.048	1.588	1.903	2.107	1.972	1.923	1.887	1.783	1.852	1.872	1.548	1.487	1.690
09675 Kitzingen (Lkr)	2.466	2.467	2.530	2.394	2.245	1.746	1.657	1.616	1.015	1.123	1.418	1.585	1.863	1.897
09676 Miltenberg (Lkr)	1.053	711	641	492	340	291	386	398	376	383	293	312	294	271
09677 Main-Spessart (Lkr)	581	871	969	880	744	717	636	578	633	584	636	680	682	631
09678 Schweinfurt (Lkr)	1.748	1.679	1.583	1.509	1.906	1.419	1.337	1.660	1.702	1.615	1.387	1.332	1.313	1.547
09679 Würzburg (Lkr)	674	806	722	696	525	668	588	648	686	728	846	879	813	882

Die regionale Zuordnung der Unternehmen, richtet sich nach dem Unternehmenssitz.

Die Aussagekraft von Veränderungen zum Vorjahr ist aufgrund möglicher Unternehmenssitzverlagerungen in andere Bundesländer grundsätzlich eingeschränkt. Fehlinterpretationen können vor allem zum Linienfernverkehr und Schienennahverkehr entstehen, da die Verkehrsleistungen überwiegend länderübergreifend erbracht werden. Die Daten werden dem Bundesland zugeordnet, in dem der Sitz des Unternehmens liegt.

©Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2021

Anlage 2

Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und Omnibusfernverkehrs (**Kraftomnibusse, Straßenbahnen (U-Bahnen), Eisenbahnen**)
 Fahrgäste im **Schiene- und Liniennahverkehr** (in 1000)

Kreise	Berichtsjahr															
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Insgesamt	1.381.102	1.414.329	1.248.338	1.260.300	1.288.671	1.298.702	1.308.347	1.314.516	1.325.348	1.322.971	1.361.927	1.346.276	1.378.996	1.371.352	1.374.114	1.393.488
darunter:																
096 Unterfranken	78.876	86.819	88.080	91.689	93.983	93.379	94.805	94.971	93.409	91.226	97.605	96.557	96.253	94.640	93.387	97.720
09661 Aschaffenburg (Krfr.St)	8.676	18.088	18.257	19.915	20.330	20.485	20.851	20.744	20.603	20.417	20.103	20.089	19.622	19.434	19.024	18.844
09662 Schweinfurt (Krfr.St)	9.047	8.965	9.000	8.764	8.876	7.746	7.898	7.747	7.479	7.397	7.686	7.620	8.059	7.777	7.393	7.401
09663 Würzburg (Krfr.St)	44.769	43.768	42.976	42.041	42.896	44.346	43.921	43.955	44.056	41.908	43.780	44.270	44.687	44.391	44.687	46.690
09671 Aschaffenburg (Lkr)	6.634	6.695	5.059	4.516	4.782	5.528	5.480	5.608	5.665	5.844	5.122	4.927	5.010	4.288	3.728	4.120
09672 Bad Kissingen (Lkr)	2.006	1.416	1.402	1.188	1.223	1.782	1.917	1.832	1.716	1.688	1.473	1.068	1.106	1.115	1.075	2.823
09673 Rhön-Grabfeld (Lkr)	1.185	834	828	757	1.170	1.144	1.061	1.326	1.025	1.029	1.869	1.809	2.157	2.406	2.336	2.200
09674 Haßberge (Lkr)	1.775	1.721	1.653	1.680	1.640	2.020	2.898	3.114	2.540	2.672	1.738	2.419	2.737	3.417	3.223	2.398
09675 Kitzingen (Lkr)	935	1.127	1.405	1.630	1.688	1.186	1.644	1.556	1.546	1.484	1.040	824	795	797	966	2.079
09676 Miltenberg (Lkr)	480	442	3.026	4.384	4.572	3.280	3.410	3.424	3.381	3.315	3.168	3.167	3.043	2.470	2.426	2.360
09677 Main-Spessart (Lkr)	1.024	1.040	1.140	3.309	3.321	2.401	1.988	1.875	1.816	1.734	5.512	5.619	4.420	3.694	3.736	3.691
09678 Schweinfurt (Lkr)	1.521	1.461	1.849	1.908	1.870	2.011	2.244	2.428	2.589	2.782	4.055	3.374	3.298	3.501	3.460	3.553
09679 Würzburg (Lkr)	823	1.262	1.487	1.597	1.614	1.449	1.493	1.363	993	956	2.060	1.373	1.319	1.351	1.333	1.561

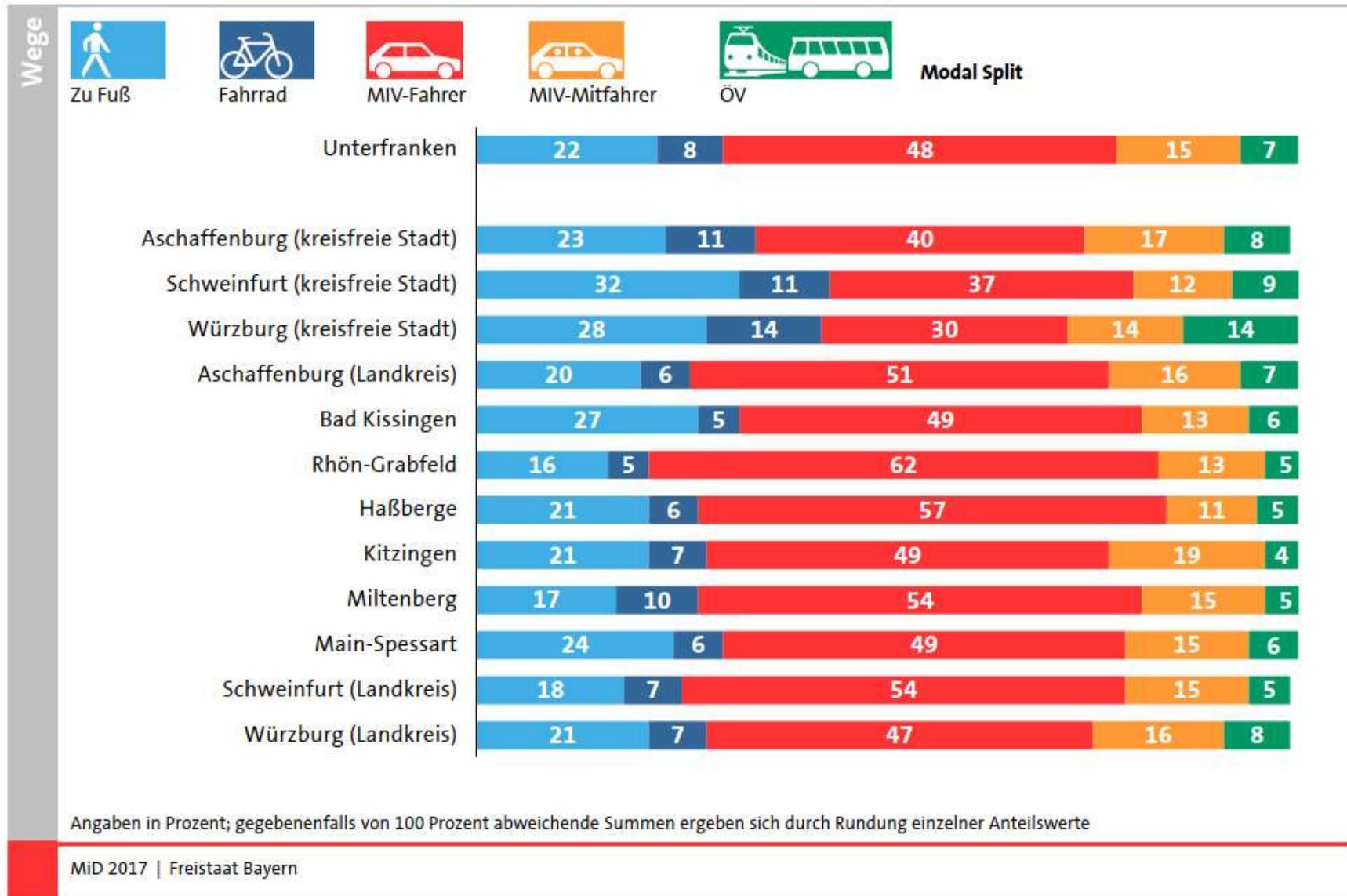
Die regionale Zuordnung der Unternehmen, richtet sich nach dem Unternehmenssitz.

Die Aussagekraft von Veränderungen zum Vorjahr ist aufgrund möglicher Unternehmenssitzverlagerungen in andere Bundesländer grundsätzlich eingeschränkt. Fehlinterpretationen können vor allem zum Linienfernverkehr und Schienennahverkehr entstehen, da die Verkehrsleistungen überwiegend länderübergreifend erbracht werden. Die Daten werden dem Bundesland zugeordnet, in dem der Sitz des Unternehmens liegt.

©Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2021

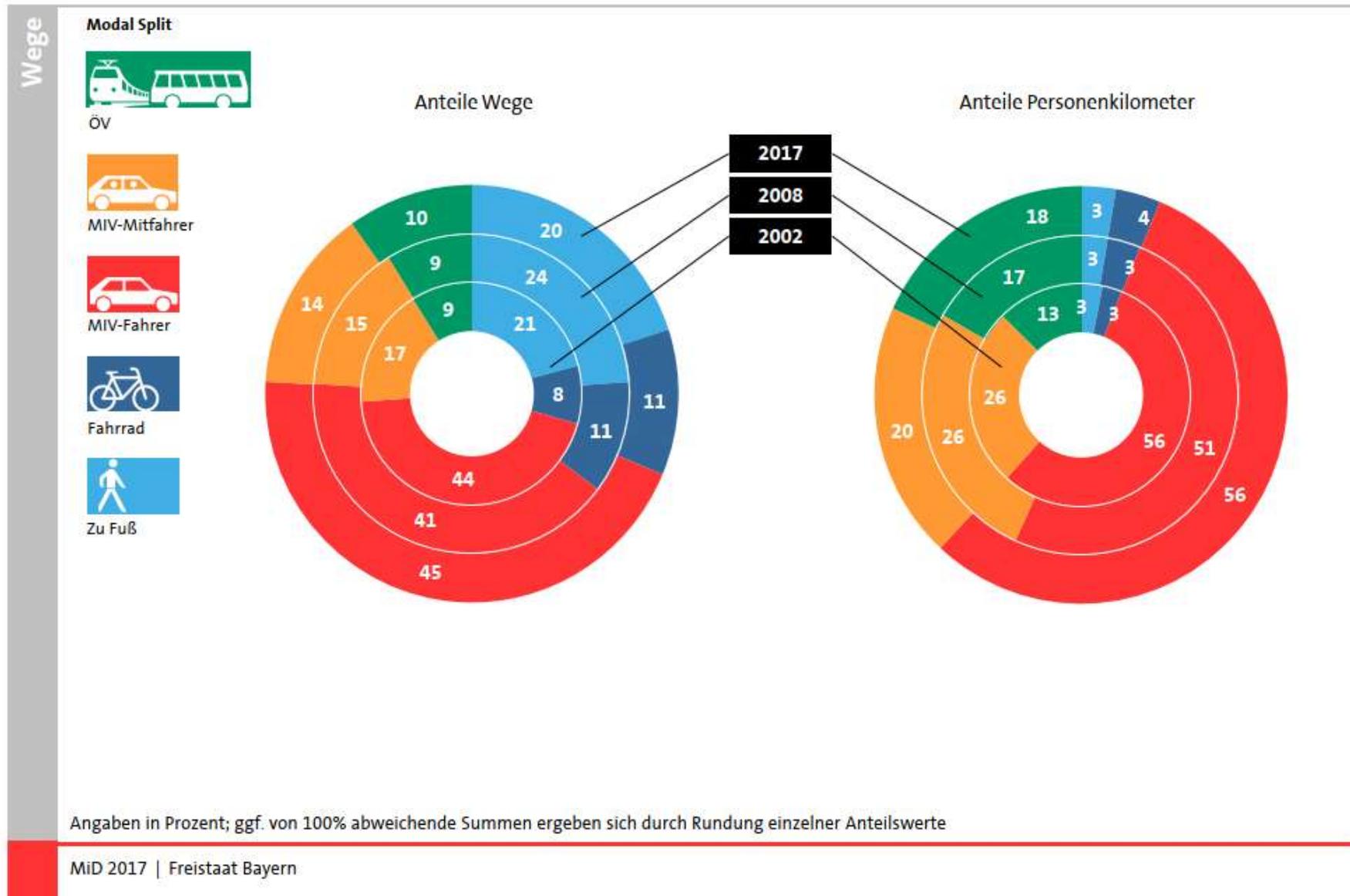
Anlage 3

Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Unterfranken:



Anlage 3

Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Zeitvergleich (Werte für ganz Bayern):



Anlage 4 - Übersicht barrierefreie Stationen in Unterfranken

Stand: 01.06.2021

Station	Regierungs- bezirk	Landkreis/kreisfreie Stadt
Alzenau (Unterfr)	Unterfranken	Aschaffenburg
Alzenau Burg	Unterfranken	Aschaffenburg
Alzenau Nord	Unterfranken	Aschaffenburg
Blankenbach	Unterfranken	Aschaffenburg
Heigenbrücken	Unterfranken	Aschaffenburg
Kahl Kopp/Heide	Unterfranken	Aschaffenburg
Kälberau	Unterfranken	Aschaffenburg
Königshofen (Kahl)	Unterfranken	Aschaffenburg
Michelbach (Unterfr)	Unterfranken	Aschaffenburg
Mömbris-Mensengesäß	Unterfranken	Aschaffenburg
Mömbris-Strötzbach	Unterfranken	Aschaffenburg
Niedersteinbach	Unterfranken	Aschaffenburg
Schimborn	Unterfranken	Aschaffenburg
Schöllkrippen	Unterfranken	Aschaffenburg
Aschaffenburg Hbf	Unterfranken	Stadt Aschaffenburg
Aschaffenburg Hochschule	Unterfranken	Stadt Aschaffenburg
Obernau	Unterfranken	Stadt Aschaffenburg
Ebenhausen (Unterfr)	Unterfranken	Bad Kissingen
Elfershausen-Trimberg	Unterfranken	Bad Kissingen
Hammelburg	Unterfranken	Bad Kissingen
Hammelburg Ost	Unterfranken	Bad Kissingen
Rottershausen	Unterfranken	Bad Kissingen
Ebern	Unterfranken	Haßberge
Rentweinsdorf	Unterfranken	Haßberge
Buchbrunn-Mainstockheim	Unterfranken	Kitzingen
Hasloch (Main)	Unterfranken	Main-Spessart
Wernfeld	Unterfranken	Main-Spessart
Amorbach	Unterfranken	Miltenberg
Breitendiel	Unterfranken	Miltenberg
Collenberg	Unterfranken	Miltenberg
Dorfprozelten	Unterfranken	Miltenberg
Erlenbach (Main)	Unterfranken	Miltenberg
Faulbach (Main)	Unterfranken	Miltenberg
Freudenberg-Kirschfurt	Unterfranken	Miltenberg
Glanzstoffwerke	Unterfranken	Miltenberg
Kleinheubach	Unterfranken	Miltenberg
Klingenberg (Main)	Unterfranken	Miltenberg
Laudenbach am Main	Unterfranken	Miltenberg
Schneeberg im Odenwald	Unterfranken	Miltenberg
Stadtprozelten	Unterfranken	Miltenberg
Sulzbach (Main)	Unterfranken	Miltenberg
Weilbach (Unterfr)	Unterfranken	Miltenberg
Wörth (Main)	Unterfranken	Miltenberg
Oberwerrn	Unterfranken	Schweinfurt
Schweinfurt Hbf	Unterfranken	Stadt Schweinfurt
Schweinfurt Mitte	Unterfranken	Stadt Schweinfurt
Gaubüttelbrunn	Unterfranken	Würzburg
Kirchheim (Unterfr)	Unterfranken	Würzburg
Reichenberg (Unterfr)	Unterfranken	Würzburg
Rottendorf	Unterfranken	Würzburg
Veitshöchheim	Unterfranken	Würzburg
Würzburg Hbf	Unterfranken	Stadt Würzburg