

# ANTRAG

Antragsteller\*in: *Stefan Schmidt (KV Regensburg)*

Tagesordnungspunkt: *9 Sonstiges, Termine*

## **A3: Bahninfrastruktur in der Oberpfalz**

### **Antragstext**

1 Die Schiene ist der Schlüssel, um den noch immer viel zu hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß im  
2 Verkehrssektor zu vermindern und unsere Klimaziele zu erreichen. Als Grüne  
3 wollen wir in die klimafreundliche Schiene investieren, damit Bahnverbindungen  
4 wieder pünktlich werden und mehr Menschen und Güter mit dem Zug zuverlässig  
5 ankommen.

6 Die Oberpfalz hat bei der Schiene einen erheblichen Nachholbedarf. Während  
7 Bayern mit einem Elektrifizierungsgrad von lediglich rund der Hälfte des  
8 Streckennetzes im Vergleich zum Bundesdurchschnitt bereits unterdurchschnittlich  
9 aufgestellt ist, erreicht die Oberpfalz innerhalb des Freistaats nur eine  
10 Elektrifizierungsquote von unter einem Viertel des Streckennetzes. Damit ist  
11 unsere Region abgeschlagen auf dem letzten Rang der Bayerischen  
12 Regierungsbezirke. Nicht umsonst ist von der „Dieselinsel“ Oberpfalz die Rede,  
13 weil bei uns mangels Elektrifizierung nach wie vor umweltschädliche Dieselloks  
14 fahren müssen, um Personen und Güter auf dem umweltfreundlichen Verkehrsträger  
15 Schiene zu transportieren.

16 Die aktuelle Bundesregierung hat das Schienennetz mit einem Sanierungsstau von  
17 etwa 90 Milliarden Euro von der schwarz-roten Vorgängerkoalition übernommen. Die  
18 Ampelkoalition hat nach Jahren des Stillstands und der Bahn-Versäumnisse unter  
19 den CSU-Verkehrsministern Ramsauer, Dobrindt und Scheuer endlich wieder eine  
20 zukunftsfähige Bahnpolitik aufgelegt und sich bei Ausbau, Sanierung und der  
21 Verkehrsverlagerung auf die Schiene ambitionierte Ziele gesetzt. Die  
22 ursprüngliche Planung, die Schiene mit 39 Milliarden Euro zusätzlich  
23 auszustatten, davon etwa 12,5 Milliarden Euro aus dem Klimatransformationsfonds  
24 (KTF), musste nach dem KTF-Urteil des Bundesverfassungsgerichts angepasst  
25 werden. Denn auch das Bundesverkehrsministerium muss einen Teil der nun  
26 notwendigen Einsparungen im Bundeshaushalt leisten. Es ist vorgesehen, der DB  
27 trotz der nötigen Sparmaßnahmen im Haushalt weiterhin ungefähr 30 Milliarden  
28 Euro zu Verfügung zu stellen. Dennoch ergibt sich im Vergleich zur

29 ursprünglichen Planung ein Fehlbetrag in der Finanzierung einer zukunftsfähigen  
30 Schiene.

31 Die dadurch notwendigen Einsparungen machen auch vor der Oberpfalz nicht Halt!

32 Deshalb ist es notwendig, auf allen Ebenen auf die Bedeutung dieser Strecken  
33 aufmerksam zu machen und für die Vorhaben zu werben. Viele dieser Vorhaben, wie  
34 der mehrgleisige Ausbau zwischen Regensburg und Obertraubling, die  
35 Elektrifizierung zwischen Hof und Regensburg, der Bau des neuen Güterbahnhofs in  
36 Regensburg-Burgweinting und die Planung der Metropolenbahn über Schwandorf und  
37 Furth im Wald nach Prag haben überregionale Bedeutung für die Mobilitätswende.  
38 Dazu gehört auch die Schaffung von Barrierefreiheit. Auch hier besteht gerade in  
39 der Oberpfalz erheblicher Nachholbedarf, weil auch die  
40 Bahnhöfe in kreisfreien und großen Städten wie Weiden, Amberg und Schwandorf  
41 bislang nicht barrierefrei ausgebaut sind und der Ausbau auch frühestens nach  
42 Abschluss der Planung der Elektrifizierung vorgezogen werden kann.

43 Diese Planungsverfahren sind sehr langwierig. Viele Bürger\*innen, aber auch wir  
44 als Bündnis 90/ Die Grünen in der Oberpfalz kämpfen seit Jahren, teilweise seit  
45 Jahrzehnten dafür. Dennoch ist ein konkreter Baubeginn bei den meisten dieser  
46 Vorhaben in den nächsten Jahren nicht absehbar. Umso mehr dürfen wir in unserem  
47 Engagement nicht nachlassen.

48 Jede dieser Maßnahmen ist für sich ein wichtiger Baustein für eine  
49 zukunftsfähige Schiene mit Bedeutung über die Oberpfalz hinaus. Der Abschnitt  
50 zwischen Regensburg und Obertraubling ist eine der schlimmsten Engstellen im  
51 bayerischen Schienennetz. Auf dem nur wenige Kilometer langen Abschnitt  
52 überlagert sich der Fernverkehr in Richtung Passau, der Nahverkehr in Richtung  
53 München und Passau und die Güterzüge auf beiden Strecken mit unterschiedlichen  
54 Geschwindigkeiten. Gleichzeitig kommt hier noch zusätzlicher Güterverkehr aus  
55 angrenzenden Betrieben auf die Schiene. Auf den aktuell zwei Gleisen kommt es  
56 aufgrund zu geringer Kapazität logischerweise regelmäßig zu Verzögerungen und  
57 Verspätungen. Hier beabsichtigt die Bundesregierung die Schiene mit weiteren  
58 Gleisen leistungsfähig und attraktiv zu machen, gleichzeitig sorgt die Bahn für  
59 modernen Lärmschutz.

60 Die Elektrifizierung zwischen Hof und Regensburg spart rund 39.700t CO2 pro Jahr  
61 ein, die Reisezeit verkürzt sich um rund eine halbe Stunde. Noch größere  
62 Bedeutung gewinnt die Strecke für den Gütertransport. Denn nur eine  
63 elektrifizierte Bahnstrecke ist für den Güterverkehr wirklich attraktiv. Die  
64 entsprechende Trasse ist für den sogenannten Seehafenhinterlandverkehr von  
65 herausragender Bedeutung und gleichzeitig eine Entlastung für bestehende  
66 Güterverkehrswege in der Region. Auch Fernverkehr in Form von Intercitys wird

67 dann erstmals möglich sein. Der Nahverkehr wird dadurch ebenfalls attraktiver,  
68 zum Beispiel durch einen S-Bahn ähnlichen Verkehr im Großraum Regensburg. Die  
69 Elektrifizierung der Metropolenbahn von Nürnberg über Schwandorf, Regensburg und  
70 Furth im Wald nach Prag wird rund 21.900t CO2 pro Jahr einsparen. Die  
71 Elektrifizierung macht die Dieselloks überflüssig und die Schiene ebenfalls  
72 leistungsfähiger und attraktiver. Der Güterverkehr zwischen Deutschland und  
73 Tschechien wird dann umfassend möglich sein, bisher gibt es nur in Sachsen eine  
74 leistungsstarke elektrifizierte Verbindung zwischen den beiden Ländern. Der  
75 Personenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien ist leider eine Zumutung mit  
76 anfälliger Infrastruktur und regelmäßigen Verspätungen. Mit der Elektrifizierung  
77 muss der Eiserne Vorhang auch auf der Schiene endlich der Vergangenheit  
78 angehören. Insbesondere für die Pendler\*innen im Grenzraum, aber auch für viele  
79 Städtetourist\*innen und Ausflügler\*innen ist das eine attraktive Alternative.

80 Der geplante neue Güterbahnhof in Regensburg-Burgweinting trägt dem  
81 Wirtschaftswachstum in der Region Rechnung. Der Umschlagbahnhof wird rund  
82 36.000t CO2 pro Jahr einsparen – das entspricht ungefähr 48,7 Millionen Lkw-  
83 Kilometern pro Jahr.

84 Deswegen ist geschlossener politischer Wille nötig, um zu verhindern, dass bei  
85 der Anschlussfinanzierung von Planungsvorhaben das Bundesverkehrsministerium den  
86 Rotstift in der Oberpfalz ansetzt. Das gilt vor allem für Vorhaben, die schon in  
87 Planung sind. Denn es wäre völlig widersinnig, schon begonnene Planungen  
88 künstlich in die Länge zu ziehen oder sogar auf Eis zu legen! Ein Sparkurs bei  
89 der ohnehin maroden Bahninfrastruktur und bei Neu- und Ausbau der Schiene ist  
90 ein Fehler. So wird sich an Verspätungen, mäßigen Bahnangeboten und langen Lkw-  
91 Kolonnen auf Autobahnen nichts ändern.

92 Bündnis 90/ Die Grünen in der Oberpfalz setzt sich dafür ein, die Bahn in den  
93 kommenden Jahren endlich auf einen verlässlichen Finanzierungspfad für eine  
94 bessere und leistungsfähigere Infrastruktur zu führen. Investitionen in die  
95 Schiene helfen den Menschen und fördern unseren Wohlstand, Denn so unterstützen  
96 wir funktionierenden Klimaschutz und eine gut laufende Wirtschaft gleichermaßen.

97 Ein Sondervermögen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Deutschland  
98 würden wir begrüßen und setzen uns dafür ein. Aber auch ohne Sondervermögen  
99 werden wir uns mit allen Kräften und in enger Abstimmung mit den Menschen vor  
100 Ort für diese Maßnahmen einsetzen und die Bedeutung und Notwendigkeit  
101 untermauern.