



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 07.09.2024

- mit Drucklegung -

Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau

Über 700 Bahnkilometer im Freistaat Bayern sollen durch die DB InfraGO saniert werden, damit nach 2030 die Züge auf sieben wichtigen Fernverkehrsstrecken in Bayern nahezu reibungslos fahren können. Im Rahmen dieser Sanierung stehen planmäßig die Korridore Nürnberg – Regensburg im ersten Halbjahr 2026 und Obertraubling – Passau im zweiten Halbjahr 2026 an. Hierfür werden die Strecken über den gesamten Zeitraum von fünf Monaten voll gesperrt (Nürnberg – Regensburg) bzw. über einen Zeitraum von sechs Monaten abschnittsweise gesperrt (Obertraubling – Passau).

Der von der BEG bestellte SPNV ist nicht nur auf den oben genannten Hochleistungskorridoren betroffen, sondern auch auf einer Vielzahl von Umleitungsstrecken.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Inwieweit ist die Staatsregierung bzw. die BEG in die Planungen der DB InfraGO eingebunden?
2. Welche von der BEG bestellten SPNV-Linien sind von der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau betroffen?
 - 3.a) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen Augsburg und Donauwörth max. 2 Züge je Stunde und Richtung fahren?
 - 3.b) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen Augsburg und Friedberg max. 2 Züge je Stunde und Richtung fahren?
 - 4.a) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen Neustadt (Donau) und Regensburg die RB 17 nur im 2-Stundentakt fährt?

4.b) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen München und Ingolstadt der RE 1 nur im 2-Stundentakt fährt?

5.a) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau die RB 40 zwischen München Hbf und München Ost ausfällt?

5.b) Inwieweit ist es zutreffend, dass es während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau keine HVZ-Fahrten der RB 48 zwischen München Ost und Grafing gibt?

6.a) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen München und Landshut der RE 3 nur im 2-Stundentakt fährt und bei der RB 33 nur die bisherigen Fahrten in der HVZ von und nach München Hbf fahren?

6.b) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen Landshut – Plattling der RE 3 nur im 2-Stundentakt fährt bzw. nur bis Wallersdorf fährt?

7.a) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen München und Rosenheim die RB 54 nur im 2-Stundentakt fährt

7.b) Inwieweit ist es zutreffend, dass während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau zwischen München und Salzburg keine HVZ-Fahrten des RE 5 fahren?

8.a) Wer ist für die Organisation und Finanzierung des Schienenersatzverkehrs während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau verantwortlich?

8.b) Inwieweit unterstützt der Freistaat die Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Schienenersatzverkehr?

8.c) Inwieweit wird der Schienenersatzverkehr leistungsfähig genug sein, um Fahrgastspitzen in HVZ (ausfallende Züge) und Freizeitverkehr aufzufangen?