

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/26859 –**

Fahrplan für das Regio-S-Bahn-Netz Regensburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Großraum Regensburg könnte laut einem von der regionalen Politik und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in Auftrag gegebenen Gutachten bis Mitte der 2030er-Jahre im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) über einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr verfügen (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/regio-s-bahn-regensburg-soll-ab-mitte-2030-fahren,SHSGuLS>). Dazu soll eine ganze Reihe mittel- und langfristiger Maßnahmen beitragen. Bei der Bewältigung der bestehenden Verkehrsprobleme der Region Regensburg stellt ein attraktiver und konkurrenzfähiger SPNV einen wichtigen Hebel für eine sowohl bedarfsgerechte als auch umweltfreundliche Form der Mobilität dar. Angesichts der zahlreichen in Planung oder Vorplanung befindlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben wie die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93, der geplante Bau der Sallerner Regenbrücke oder eine verbesserte Anbindung der Osttangente Regensburg an die B 16 bei Wenzelbach, stellt sich in Verbindung mit der Schaffung eines Regio-S-Bahn-Netzes Regensburg auch die Frage nach einer Gesamtbetrachtung und zweckmäßigen Abstimmung der verschiedenen Maßnahmen aufeinander.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis vom Gutachten der regionalen Politik sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu einem Regio-S-Bahn-Netz Regensburg (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/mitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>)?
2. Falls ja, inwiefern war die Bundesregierung an der Ausgestaltung des Gutachtens beteiligt?
3. Wie bewertet die Bundesregierung den verkehrlichen Nutzen dieses Regio-S-Bahn-Netzes, wie es im Gutachten skizziert wird mit Blick auf mögliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur des Bundes?
5. Schließt sich die Bundesregierung der Schlussfolgerung des Gutachtens an, wonach für die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen im SPNV

umfangreiche Verbesserungen bei der Eisenbahninfrastruktur des Bundes notwendig sind?

- a) Falls ja, welche konkreten Maßnahmen auch mit Hinblick auf den dafür nötigen Infrastrukturausbau sowohl an Stationen als auch an Schieneninfrastruktur ergeben sich daraus aus Sicht der Bundesregierung für die Umsetzung und Kosten?
 - b) Falls nein, warum nicht?
7. Welchen der im Gutachten als zwingend notwendig für ein Regio-S-Bahn-Netz genannten Maßnahmen räumt die Bundesregierung Priorität ein, und warum?
8. Inwiefern besteht mit Hinblick auf die Aussage der bayerischen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer, wonach der Freistaat Bayern seinen Beitrag für ein Regio-S-Bahn-Netz leiste (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>) und dabei aber als Vorbedingung auf die Schaffung der notwendigen Schieneninfrastruktur auf die Zuständigkeit des Bundes verweist, ein Austausch zwischen Land und Bund?
- a) Sofern noch kein Austausch besteht, gibt es einen Zeitplan für die Aufnahme solcher Gespräche, und in welchem Rahmen und in welcher Regelmäßigkeit sollen diese Gespräche stattfinden?
 - b) Welche Rolle spielt dabei der Mobilitätspakt für die Region Regensburg?

Die Fragen 1 bis 3, 5, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für ein Projekt zu einem Regio-S-Bahn-Netz Regensburg ist das Land Bayern beziehungsweise die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zuständig. Die laufenden Planungen für den Deutschlandtakt erfolgen in enger Abstimmung mit den zuständigen Ländern und regionalen Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs. Nach Auskunft der Bundesgutachter wurde zum Zeitpunkt der Erstellung des dritten Gutachterentwurfs des Zielfahrplans auch ein Arbeitsstand zum Regio-S-Bahn-Netz Regensburg seitens der BEG gemeldet. Die im Deutschlandtakt zugrunde gelegten Elemente können in der Netzgrafik zum Deutschlandtakt eingesehen werden (abrufbar unter: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4a1CIJy0z0LBDymEcyVjuK/3896e797066dbe7631381c9e2b70f491/Netzgrafik_3_Entwurf_Bayern.pdf). Die innerhalb des Deutschlandtakts erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen werden derzeit im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Gesamtplanfalls geprüft.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

4. Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse des Gutachtens auf die geplanten anderen verkehrstechnischen Maßnahmen wie die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93, der geplante Bau der Sallerner Regenbrücke und eine verbesserte Anbindung der Osttangente Regensburg an die B 16 bei Wenzelbach?

Ob die Auswirkungen des Gutachtens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu einem Regio-S-Bahn-Netz Regensburg auf die genannten Maßnahmen der Straßeninfrastruktur mit untersucht wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Unabhängig von einem Gutachten zu einem Regio-S-Bahn-Netz Regensburg hat die Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH des Bundes eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Betrachtet werden verschiedene Verkehrsführungen auf der Autobahn zu möglichen Instandsetzungsvarianten für den Tunnel Pfaffenstein während der Bauzeit.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

6. Erfolgte bereits eine Anmeldung des Vorhabens bzw. der geplanten Infrastrukturmaßnahmen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm)?

Das Vorhaben ist nicht für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm angemeldet worden.

9. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den Plänen des SPNV-Aufgabenträgers für die im Gutachten zur Umsetzung empfohlenen neuen Stationen
 - a) Neumarkt-Süd,
 - b) Teublitz West und Ost,
 - c) Burglengenfeld-Ost,
 - d) Burglengenfeld,
 - e) Ponholz,
 - f) Regenstauf-Diesenbach

im Umland von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn-ähnlichen SPNV, und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?

13. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den Plänen des SPNV-Aufgabenträgers für die im Gutachten zur Umsetzung empfohlenen neuen Stationen
 - a) Klenzebrücke,
 - b) Walhallastraße,
 - c) Wutzlhofen

im Stadtgebiet von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn-ähnlichen SPNV, und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?

Die Fragen 9 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm ist nicht erfolgt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5, 7 und 8 verwiesen.

10. Hat der Freistaat Bayern nach Kenntnis der Bundesregierung die Ankündigung zur Vorleistung bei der Planung für die Halte Regensburg-Wutzlhofen, Regenstauf-Diesenbach und Ponholz (vgl. <https://beg.bahnl-and-bayern.de/de/pressemitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>) bereits mit einem konkreten Planungsauftrag hinterlegt, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss dieser Planung?

11. Falls der Planungsauftrag noch nicht erteilt wurde, liegen der Bundesregierung Informationen für den beabsichtigten Zeitplan zur Beauftragung der DB mit den Planungen für die in Frage 9 genannten Stationen vor?
12. Trifft es zu, dass für einen neuen Bahnhof „Wackersdorf Innovationspark“ frühestens im Zusammenhang mit der Planung der Metropolenbahn nach Prag eine Chance auf Realisierung besteht, und hat die Bundesregierung die Absicht, den dafür im Gutachten als nötig erachteten Ausbau der Infrastruktur zielgerichtet zu verfolgen?
 - a) Falls ja, mit welchem zeitlichen Horizont?
 - b) Inwiefern besteht hierzu ein Austausch mit dem Freistaat Bayern und den betroffenen Kommunen?
 - c) Falls nein, warum nicht?
14. Falls die Bundesregierung in ihrem Zuständigkeitsbereich eine Realisierung der genannten Halte verfolgt, welcher zeitliche Horizont wird jeweils bei der Planung und Umsetzung verfolgt (bitte nach Station aufschlüsseln)?
 - a) Inwiefern besteht hierzu ein Austausch mit dem Freistaat Bayern und der Stadt Regensburg?
 - b) Falls nein, warum nicht?
15. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die zwar als verkehrlich empfohlenen neuen Stationen „Straubinger Straße“ und „Odessa Ring“ in Regensburg im Gutachten aus technischen Gründen aber als nicht umsetzbar bewertet wurden?
 - a) Gibt es Überlegungen, diese Hindernisse ggf. zusammen mit dem Freistaat Bayern und der Stadt Regensburg zu beheben?
 - b) Wenn ja, welche Hindernisse wären dazu nach Kenntnis der Bundesregierung konkret zu beseitigen, und mit welchem zeitlichen Horizont?
18. Mit welchem Verlagerungspotenzial von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene rechnet die Bundesregierung bei Realisierung eines Regio-S-Bahn-Netzes Regensburg, wie es im Gutachten skizziert wird (bitte nach Verkehrsträgern und der Entwicklung des Transportaufkommens aufschlüsseln)?

Die Fragen 10 bis 12, 14, 15 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann hinsichtlich des Gutachtens zur S-Bahn im Regensburger Raum noch keine Auskunft gegeben werden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

16. Inwiefern liegen der Bundesregierung Schätzungen vor, in welchem Zeitrahmen und mit welchem finanziellen Aufwand die im Gutachten als notwendige Voraussetzung erachteten Infrastrukturmaßnahmen
 - a) mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling,
 - b) Umbau Gleisvorfeld Hbf Regensburg,
 - c) zusätzliche Bahnsteige Hbf Regensburg,
 - d) Blockverdichtung Neumarkt–Regensburg,

- e) Güterzugüberholgleise Neumarkt–Regensburg,
- f) dreigleisiger Ausbau Neumarkt–Feucht,
- g) Reaktivierung Maxhütte–Haidhof–Burglengenfeld,
- h) Güterzugüberholgleise Regensburg–Hof,
- i) zweigleisiger Ausbau Cham–Cham-Schwedenschanze,
- j) Blockverdichtung Regensburg–Plattling,
- k) Güterzugüberholgleise Regensburg–Plattling,
- l) Ertüchtigung Gleis 1 Eggmühl,
- m) Blockverdichtung Donautalbahn

im Umland von Regensburg geplant und umgesetzt werden können und inwiefern jeweils zusätzliche Bahnsteige und Gleise nötig sind (bitte entsprechend aufschlüsseln, bitte ggf. Planungsstand angeben)?

Zu den auch zum Bedarfsplanvorhaben Ausbaustrecke (ABS) Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling gehörenden Teilmaßnahmen ist die Vorplanung für die Abschnitte Marktredwitz – Regensburg und Regensburg – Obertraubling noch nicht abgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3, 5, 7 und 8 verwiesen.

17. Inwiefern besteht zu den in der in Frage 16 genannten Maßnahmen ein Austausch mit dem Freistaat Bayern, und wie ist der letzte Sachstand?

Nach Auskunft der DB AG werden seit Januar 2019 im Rahmen eines Koordinierungsrates die Planungsfortschritte des Vorhabens Ostkorridor Süd halbjährig beraten. Auf Einladung der DB Netz AG sind Teilnehmer der Landes- und Kommunalpolitik sowie Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen in den Gremien vertreten.

19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus hinsichtlich der Frage, welche Maßnahmen prioritär umzusetzen sind?
21. Welchen Infrastrukturmaßnahmen im Norden von Regensburg räumt die Bundesregierung hier mit Hinblick auf die Planung und Bereitstellung entsprechender Mittel im Haushalt Priorität ein, und warum?

Die Fragen 19 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Infrastrukturmaßnahmen für den Straßenbau im Norden von Regensburg haben gleichwertig hohe Priorität. Der Bedarfsplan Schiene enthält in der Region um Regensburg die Vorhaben ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) sowie die ABS Nürnberg – Passau und die ABS Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ. Für den Ostkorridor Süd laufen bereits die Planungen durch DB Netz AG. Im Sommer 2020 kam die Zusage der tschechischen Seite für die ABS Strecke Nürnberg/Regensburg – Furth i.W. – Grenze D/CZ, sodass die Planungen für das Bedarfsplanprojekt durch die DB Netz AG in diesem Jahr aufgenommen werden können. Bezüglich der Planungsaufnahme zur ABS Nürnberg – Passau sind noch Absprachen mit Österreich über die notwendigen Maßnahmen auf beiden Seiten erforderlich.

20. Inwiefern erfolgt durch den Bund eine Koordinierung der verschiedenen geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Raum Regensburg, namentlich die Sanierung und ggf. Erweiterung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93, der Bau der Sallerner Regenbrücke, eine verbesserte Anbindung der Osttangente Regensburg an die B 16 bei Wenzelbach und das Regio-S-Bahn-Netz, und welche Rolle spielt dabei der Mobilitätspakt für die Region Regensburg?

Die Planungen für die Sanierung des Tunnels Pfaffenstein werden den Partnern in der Region im Rahmen der vorhandenen Netzwerkformate wie dem Mobilitätspakt Regensburg vorgestellt und abgestimmt.

22. Von welchem Modal Split geht die Bundesregierung für den Raum Regensburg innerhalb der kommenden 15 Jahre aus (bitte nach Verkehrsträgern und der angenommenen Entwicklung im Vergleich zum aktuell vorliegenden Modal Split für den Raum Regensburg aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

23. Falls keine Prognose für den Modal Split vorliegt, auf welcher Basis trifft die Bundesregierung ihre Entscheidungen für die Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen im Norden von Regensburg?

Grundlage für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan 2030, der wiederum auf der Verkehrsprognose 2030 basiert.

24. Liegt das, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/25262 „Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93“, für Anfang dieses Jahres erwartete Machbarkeitsgutachten zum Pfaffensteiner Tunnel inzwischen vor?

Falls ja, was ist das Ergebnis des Machbarkeitsgutachtens?

25. Falls nein, wann rechnet die Bundesregierung konkret mit dem Vorliegen des genannten Gutachtens?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da es sich bei den Planungen für die Sanierung des Tunnels Pfaffenstein um eine komplexe Aufgabenstellung handelt, werden ergänzend zu den laufenden Verkehrsuntersuchungen weitere Untersuchungen für das weitere Vorgehen und die weiteren Planungsschritte erforderlich. Die Ergebnisse der laufenden Verkehrsuntersuchung liegen noch nicht vor.

26. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen auf der A 93 zwischen den Anschlussstellen Regenstau und Bad Abbach nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Anschlussstellen, Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws und nach Wochentag (DTV-Wert) aufschlüsseln)?

Angaben zum Verkehrsaufkommen nach Wochentagangaben liegen der Bundesregierung für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Regenstau und Bad Abbach für die Dauerkontrollstellen Regensburg-Pfaffenstein, Regensburg-Königswiesen und Autobahnkreuz Regensburg Nord vor.

Regensburg-Pfaffenstein:

	FR1***	FR2***
DTV* [Kfz]	35.015	36.096
davon Lkw	3.341	3.820
Lkw-Anteil	9,5 %	10,6 %
DTVw5** [Kfz]	38.247	38.773
davon Lkw	4.689	5.307
Lkw-Anteil	12,3 %	13,7 %

* DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

** DTVw 5 = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage)

*** FR1 = Fahrtrichtung 1 und FR2 = Fahrtrichtung 2

Regensburg-Königswiesen:

	FR1	FR2
DTV [Kfz]	33.092	33.638
davon Lkw	3.553	3.617
Lkw-Anteil	10,7 %	10,8 %
DTVw5 [Kfz]	35.483	35.773
davon Lkw	4.925	5.055
Lkw-Anteil	13,9 %	14,1 %

Autobahnkreuz Regensburg Nord:

	FR1	FR2
DTV [Kfz]	38.363	33.069
davon Lkw	3.680	3.466
Lkw-Anteil	9,6 %	10,5 %
DTVw5 [Kfz]	41.284	34.924
davon Lkw	5.066	4.804
Lkw-Anteil	12,3 %	13,8 %

27. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen auf der B 8 zwischen Kneiting in der Gemeinde Pettendorf bei Regensburg und der Walhalla-Allee in Regensburg (bitte nach Anschlussstellen, Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws und nach Wochentag (DTV-Wert) aufschlüsseln)?

Das Verkehrsaufkommen auf der früheren B 8 östlich Kneiting, die seit dem 1. Januar 2016 St 2660 ist, beträgt nach der letzten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015:

- Gesamtverkehr 16.035 Kfz/24 Std. (in beiden Richtungen)
- Schwerverkehr 628 Kfz/24 Std. (in beiden Richtungen)

Ab der Einmündung Winzer ist die Stadt Regensburg Straßenbaulastträger.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

28. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Bedeutung und den verkehrlichen Nutzen der Sallerner Regenbrücke als Ausweichroute zur Umfahrung des Pfaffensteiner Tunnels?

Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Sallerner Regenbrücke ist beklagt. Eine zeitgerechte Realisierungsperspektive vorausgesetzt, könnte die Sallerner Regenbrücke gegebenenfalls bei der Erneuerung des Tunnels Pfaffenstein in die Überlegungen für ein mögliches Umleitungskonzept miteinbezogen werden.