



Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, **09. März 2021**
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan
Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Fahrplan für das Regio-S-Bahn-Netz Regensburg“
- Drucksache 19/26859

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Fahrplan für das Regio-S-Bahn-Netz Regensburg“
- Drucksache 19/26859

- Frage 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>)?*
- Frage 2:** *Falls ja, inwiefern war die Bundesregierung an der Ausgestaltung des Gutachtens beteiligt?*
- Frage 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?*
- Frage 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 im Hinblick auf den dafür nötigen Infrastrukturausbau sowohl an Stationen, als auch an Schieneninfrastruktur ergeben sich daraus aus Sicht der Bundesregierung für Umsetzung und Kosten?
b) Falls nein, warum nicht?
- Frage 7:** *Welchen der im Gutachten als zwingend notwendig für ein Regio-S-Bahn-Netz genannten Maßnahmen räumt die Bundesregierung Priorität ein und warum?*
- Frage 8:** *Inwiefern besteht mit Hinblick auf die Aussage der bayerischen Verkehrsministerin Schreyer, wonach der Freistaat Bayern seinen Beitrag für ein Regio-S-Bahn-Netz leiste (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/presse-mitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>)?) und dabei aber als Vorbedingung auf die Schaffung notwendiger 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 welcher Regelmäßigkeit sollen diese Gespräche stattfinden?
b) Welche Rolle spielt dabei der Mobilitätspakt für die Region Regensburg?

Antwort:

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.

Frage 4: *Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse des Gutachtens auf die geplanten anderen verkehrstechnischen Maßnahmen wie die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93, dem geplanten Bau der Sallerner Regenbrücke und einer verbesserten Anbindung der Osttangente Regensburg an die B 16 bei Wenzelbach?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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

Frage 9: *Welche Kenntnis hat die Bunderegierung von den Plänen des SPNV-Aufgabenträgers für die im Gutachten zur Umsetzung empfohlenen neuen Stationen im Umland von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn ähnlichen SPNV und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?*

- a) Neumarkt-Süd
- b) Teublitz West + Ost

- c) Burglengenfeld-Ost
- d) Burglengenfeld
- e) Ponholz
- f) Regenstauf-Diesenbach

Frage 13: *Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den Plänen des SPNV-Aufgabenträgers für die im Gutachten zur Umsetzung empfohlenen neuen Stationen im Stadtgebiet von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn ähnlichen SPNV und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?*

- a) Klenzebrücke
- b) Wallhallastraße
- c) Wutzlhofen

Antwort:

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.

Frage 10: *Hat der Freistaat Bayern nach Kenntnis der Bundesregierung die Ankündigung zur Vorleistung bei der Planung für die Halte Regensburg-Wutz-Ihofen, Regenstauf-Diesenbach und Ponholz (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/presse-mitteilungen/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?*

Frage 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 zuvor genannten Stationen vor?*

Frage 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?

Frage 14: *Falls die Bundesregierung in ihrem Zuständigkeitsbereich eine Realisierung der genannten Halte verfolgt, welcher zeitliche Horizont wird jeweils bei 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?

Frage 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 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?

Frage 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 Entwicklung des Transportaufkommens aufschlüsseln)?*

Antwort:

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.

Frage 16: *Inwiefern liegen der Bundesregierung Schätzungen vor, in welchem Zeitrahmen und mit welchem finanziellen Aufwand die im Gutachten als notwendige Voraussetzungen erachteten Infrastrukturmaßnahmen 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)?*

- 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- Burglengensfeld
- 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

Antwort:

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.

Frage 17: *Inwiefern besteht zu den in der vorigen Frage genannten Maßnahmen ein Austausch mit dem Freistaat Bayern und wie ist der letzte Sachstand?*

Antwort:

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.

Frage 19: *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus hinsichtlich der Frage, welche Maßnahmen prioritär umzusetzen sind?*

Frage 21: *Welchen Infrastrukturmaßnahmen im Norden von Regensburg räumt die Bundesregierung hier im Hinblick auf Planung und Bereitstellung entsprechender Mittel im Haushalt Priorität ein und warum?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.

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

Antwort:

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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

Antwort:

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

Frage 24: *Liegt das in der Bundestagsdrucksache 19/24859 „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?*

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

Antwort:

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.

Frage 26: *Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen an der A 93 zwischen den Anschlussstellen Regenstauf und Bad Abbach nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Anschlussstellen, Fahrrichtungen, Pkw und Lkw aufschlüsseln und nach Wochentag angeben (DTV-Wert))?*

Antwort:

Angaben zum Verkehrsaufkommen nach Wochentagangaben liegen der Bundesregierung für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Regenstauf und Bad Abbach für die Dauerzählstellen 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%

Frage 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, Pkw und Lkw aufschlüsseln und nach Wochentag angeben (DTV-Wert))?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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.