

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93

Der 1977 in Betrieb genommene Autobahntunnel „Pfaffensteiner Tunnel“ an der A 93 bei Regensburg ist sanierungsbedürftig (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/tunnel-angst-vor-dem-verkehrskollaps-21179-art1935566.html>). Für die Sanierung des 880 m langen Tunnels, der aus zwei Röhren mit jeweils zwei Fahrstreifen ohne Standstreifen besteht, werden drei Optionen diskutiert: Die Sanierung des Bestands, die Sanierung des Bestands bei gleichzeitiger Verbreiterung der beiden Röhren beispielsweise um jeweils einen weiteren Fahrstreifen oder der Bau einer dritten Röhre mit zwei bis drei weiteren Fahrstreifen vor der Sanierung. Bei der erstgenannten Option befürchten einige erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen, weil in diesem Fall die beiden Röhren nacheinander saniert werden müssten, sodass beide Fahrrichtungen während der mehrjährigen Sanierungsarbeiten durch eine einzige Röhre führen würden. Die zweite Option hätte einen fünf- oder sechsspurigen und die letzte Option einen sechs- bis siebenspürigen Ausbau der A 93 an dieser Stelle zur Folge (vgl. ebd.).

Als Entscheidungshilfe erarbeitet die Autobahndirektion Südbayern aktuell ein Machbarkeitsgutachten im Auftrag der Bayerischen Straßenbauverwaltung. Obwohl die Ergebnisse des Gutachtens ursprünglich für Mitte 2019 angekündigt waren (vgl. <https://www.wochenblatt.de/politik/regensburg/artikel/267193/maroder-pfaffensteiner-tunnel-die-kuh-ist-noch-laengst-nicht-vom-eis>), verzögern sie sich und werden voraussichtlich erst Ende 2020 vorliegen (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-stadt-nachrichten/tunnel-angst-vor-dem-verkehrskollaps-21179-art1935566.html>).

Letztlich liegt die Entscheidung über die Vorgehensweise bei der Sanierung und einem möglichen Ausbau des Pfaffensteiner Tunnels beim letztendlich zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Der Oberpfälzer Regierungspräsident Axel Bartelt deutete bei einer Diskussionsrunde im Juli 2020 an, dass das Bundesverkehrsministerium aus Kostengründen verstärkt die Möglichkeit prüfe, die beiden Röhren aus- statt eine dritten Tunnelröhre neu zu bauen (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/politik-nachrichten/pfaffensteiner-tunnel-erhitzt-gemueter-21771-art1924897.html>). Die Bestandssanierung, die nach Ansicht der Fragesteller einfachste und kostengünstigste Variante, findet in der regionalen Diskussion hingegen kaum Beachtung (vgl. ebd.).

Offiziell hält sich das Bundesverkehrsministerium in der Diskussion weitgehend zurück und möchte erst nach Abschluss der Untersuchungen eine Bewer-

tung vornehmen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 202 des Abgeordneten Stefan Schmidt auf Bundestagsdrucksache 19/24261).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen am Pfaffensteiner Tunnel an der A 93 zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Pfaffenstein und Regensburg-Nord nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln und nach Wochentag angeben (DTV-Wert))?
b) Wie viele Fahrzeuge, die den Pfaffensteiner Tunnel zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Nord und Regensburg-Pfaffenstein passieren, starten oder beenden ihre Fahrt nach Kenntnis der Bundesregierung in Regensburg (bitte nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln, nach Wochentag und in Relation zu allen Fahrzeugen, die den Pfaffensteiner Tunnel passieren, angeben)?
c) Welche weiteren Erkenntnisse über die Fahrziele der Benutzerinnen und Benutzer des Pfaffensteiner Tunnels liegen der Bundesregierung vor (bitte nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln und nach Wochentagen angeben)?
2. a) Wie hoch ist das „Stauaufkommen“ am Pfaffensteiner Tunnel zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Pfaffenstein und Regensburg-Nord nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Fahrtrichtungen aufschlüsseln, die Staulänge und Staudauer nach Wochentag angeben)?
b) Wie häufig kommt zählfließender Verkehr am Pfaffensteiner Tunnel zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Pfaffenstein und Regensburg-Nord nach Kenntnis der Bundesregierung vor (bitte nach Fahrtrichtungen aufschlüsseln, die Geschwindigkeit und Länge des zählfließenden Verkehrs nach Wochentag angeben)?
3. a) In welche Qualitätsstufe (QSV) wird der Pfaffensteiner Tunnel eingeordnet?
b) Wie hoch ist der Schwerverkehrsanteil im Pfaffensteiner Tunnel?
c) Welcher Entwurfsklasse entspricht die A 93 in diesem Abschnitt?
4. Welche Optionen zur Durchführung der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels prüft und welche weiteren Fragen klärt das Machbarkeitsgutachten im Auftrag der Bayerischen Straßenbauverwaltung nach Kenntnis der Bundesregierung?
5. Aus welchen Gründen hat der Bund kein eigenes Gutachten in Auftrag gegeben, um unterschiedliche Möglichkeiten zur Durchführung der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels zu untersuchen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 202 des Abgeordneten Stefan Schmidt auf Bundestagsdrucksache 19/24261)?
6. Auf wessen Initiative, wie, und wann kam es zur Beauftragung des Machbarkeitsgutachtens durch die Bayerische Straßenbauverwaltung nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte den Beauftragungsprozess erläutern)?

7. Gab es Gespräche zwischen dem Bund und dem Bayerischen Straßenverkehrsamt bzw. den zuständigen Stellen auf Landesebene zu dem Machbarkeitsgutachten und den verschiedenen Möglichkeiten zur Durchführung der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels?
 - a) Wenn ja, wann, zwischen welchen Behörden bzw. welchen Personen, und zu welchen konkreten Themen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Ist der Bund an der konkreten Ausgestaltung und Zielsetzung des Machbarkeitsgutachtens beteiligt?
 - a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Ist der Bund an den Kosten des Machbarkeitsgutachtens beteiligt?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
10. Welche weiteren Untersuchungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels werden derzeit unternommen, und welche staatliche Ebene bzw. Behörde ist dafür zuständig (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 202 des Abgeordneten Stefan Schmidt auf Bundestagsdrucksache 19/24261)?
11. Welche konkreten Arbeitsschritte im Zusammenhang mit der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels wurden bisher vonseiten des Bundes unternommen (bitte zusätzlich den jeweiligen Zeitpunkt angeben)?
12. Wann wird das Machbarkeitsgutachten nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen?
13. Wann soll nach Zeitplan der Bundesregierung eine Entscheidung über die Art und Weise der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels getroffen werden?
14. Bis wann muss der Pfaffensteiner Tunnel nach Einschätzung der Bundesregierung spätestens saniert werden, um Baufähigkeit bzw. eine eingeschränkte Nutzung zu verhindern?
15.
 - a) Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung grundsätzlich bei der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels (bitte Beginn und voraussichtliche Fertigstellung angeben)?
 - b) Wie lange würde die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels nach Kenntnis der Bundesregierung dauern, wenn lediglich der Bestand saniert würde (bitte auch angeben, wie lange die beiden Tunnelröhren jeweils gesperrt werden müssten)?
 - c) Wie lange würde die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels nach Kenntnis der Bundesregierung dauern, wenn die beiden Tunnelröhren verbreitert würden (bitte auch angeben, wie lange die beiden Tunnelröhren jeweils gesperrt werden müssten)?
 - d) Wie lange würde die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels nach Kenntnis der Bundesregierung dauern, wenn eine dritte Tunnelröhre bebaut würde (bitte auch angeben, wie lange die beiden Tunnelröhren jeweils gesperrt werden müssten)?

16. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die verkehrlichen Beeinträchtigungen am Pfaffensteiner Tunnel durch die Sanierung des Tunnels und weitere Infrastrukturmaßnahmen knapp zwei Jahrzehnte dauern könnte (vgl. Mobilitätspakt für die Region Regensburg, Resolution für eine zukunftsfähige und störungsarme Erneuerung des Pfaffensteiner Tunnels und der Donaubrücke Pfaffenstein, vom 23. November 2020), und wenn ja, warum, und welche konkreten verkehrlichen Beeinträchtigungen erwartet die Bundesregierung?
17.
 - a) Welche Kostenberechnungen zur Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels sind der Bundesregierung bekannt?
 - b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung grundsätzlich bei der Sanierung des bestehenden Pfaffensteiner Tunnels?
 - c) Welche Kosten würde die Sanierung des reinen Bestands nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen?
 - d) Welche Kosten würde die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels bei gleichzeitiger Verbreiterung der beiden Tunnelröhren nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen?
 - e) Welche Kosten würde die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels bei gleichzeitigem Bau einer zwei- bis dreispurigen dritten Tunnelröhre nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen (bitte getrennt für den zwei- und dreispurigen Tunnelbau angeben)?
18. Haben sich seit der Inbetriebnahme des Pfaffensteiner Tunnels 1977 die gesetzlichen Anforderungen an die Breite von Autobahntunneln verändert, und wenn ja, inwiefern muss die Tunnelbreite angepasst werden?
19. Welche Anforderungen nach den gültigen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) müssen bei der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels eingehalten werden, und welche konkreten baulichen Veränderungen zur Verbesserung des Brandschutzes sind aufgrund der RABT vorzunehmen?
20. Ist beim Pfaffensteiner Tunnel nach der RABT ein zusätzlicher Fluchtweg anzurichten, und wenn ja, in welcher Form soll dieser angelegt werden?
21. Ist der Bau von Querschlägen zwischen den beiden Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels geplant, und wenn ja, in welchen Abständen sollen diese angeordnet werden?
22. Inwiefern gibt es seitens des Bundes die Überlegung, nur eine der beiden Tunnelröhren zu verbreitern und drei auszubauen (bitte erläutern)?
23. Wie viel Zeit würden die Planung und der Bau einer dritten Tunnelröhre in Anspruch nehmen, bevor mit der Sanierung der beiden vorhandenen Röhren begonnen werden kann?
24. Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen an der A 93 und in der Region Regensburg müssten nach Kenntnis der Bundesregierung vorgenommen werden,
 - a) wenn die vorhandenen beiden Röhren des Pfaffensteiner Tunnels verbreitert würden,
 - b) wenn eine dritte Tunnelröhre mit jeweils zwei bis drei Fahrstreifen gebaut würde?

25. Inwiefern plant die Bundesregierung die zeitgleiche Sanierung der Donaubrücke Pfaffenstein an der A 93 mit der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels (vgl. Mobilitätspakt für die Region Regensburg, Resolution für eine zukunftsfähige und störungsarme Erneuerung des Pfaffensteiner Tunnels und der Donaubrücke Pfaffenstein, vom 23. November 2020)?
26. Wie weit würde der sechs- bis siebenspürige Ausbau der A 93 im Falle der Verbreiterung der Tunnelröhren oder des Baus einer dritten Tunnelröhre nach Kenntnis der Bundesregierung fortgeführt werden, bis die A 93 zurück auf vier Fahrstreifen verengt wird (bitte für beide Optionen und für beide Fahrtrichtungen angeben)?
27. Wofür könnten die zusätzlichen Fahrstreifen im Falle des sechs- bis siebenspürigen Ausbaus des Pfaffensteiner Tunnels nach abgeschlossener Sanierung nach Plänen der Bundesregierung genutzt werden?
28. a) Ist es aus Sicht der Bundesregierung notwendig, den Pfaffensteiner Tunnel sechs- bis siebenspürig auszubauen, indem entweder die beiden vorhandenen Tunnelröhren verbreitert werden oder eine dritte Tunnelröhre gebaut wird (bitte begründen)?
b) Sind aus Sicht der Bundesregierung erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen während der Sanierungsarbeiten am Pfaffensteiner Tunnel zu erwarten, wenn lediglich der Bestand des Pfaffensteiner Tunnels saniert und der Tunnel nicht durch die Verbreiterung der Tunnelröhren oder den Bau einer dritten Röhre sechs- bis siebenspürig ausgebaut würde (bitte für beide Optionen einzeln begründen)?
29. a) Mit welchen Veränderungen beim Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung im Fall eines sechs- bis siebenspürigen Ausbaus des Pfaffensteiner Tunnels durch die Verbreiterung der Tunnelröhren oder den Bau einer dritten Tunnelröhre in der Zeit nach der erfolgreichen Sanierung (bitte für beide Optionen angeben, nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln und nach Wochentag angeben)?
b) Mit welchen Veränderungen beim „Stauaufkommen“ rechnet die Bundesregierung im Fall eines sechs- bis siebenspürigen Ausbaus des Pfaffensteiner Tunnels durch die Verbreiterung der Tunnelröhren oder den Bau einer dritten Tunnelröhre in der Zeit nach der erfolgreichen Sanierung (bitte für beide Optionen angeben, nach Fahrtrichtungen aufschlüsseln, die Staulänge und Staudauer nach Wochentag angeben)?
c) Mit welchen Veränderungen beim Aufkommen eines zählfließenden Verkehrs rechnet die Bundesregierung im Fall eines sechs- bis siebenspürigen Ausbaus des Pfaffensteiner Tunnels durch die Verbreiterung der Tunnelröhren oder den Bau einer dritten Tunnelröhre in der Zeit nach der erfolgreichen Sanierung (bitte für beide Optionen angeben, nach Fahrtrichtungen aufschlüsseln, die Staulänge und Staudauer nach Wochentag angeben)?
30. Welche den Pfaffensteiner Tunnel entlastenden ÖPNV-Angebote und geplanten ÖPNV-Maßnahmen (z. B. Stadtbahnausbau in den Landkreis, S-Bahn-Ausbau, P&R mit Expressbuslinien im Norden, neuer Bahnhof Regensburg-Walhallastraße) wurden bei den Prognosen zur Entwicklung der Verkehrsbelastung im Pfaffensteiner Tunnel herangezogen?
31. Mit welcher der Optionen zur Durchführung der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels wird von der Bundesregierung aktuell vorrangig geplant?

32. a) Wie hoch waren die Gesamtkosten und die Gesamtbauzeit für den Bau der bereits vorhandenen beiden Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels?
- b) Welche geologischen und ökologischen Gegebenheiten und Hindernisse mussten beim Bau der beiden vorhandenen Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels berücksichtigt bzw. ausgeräumt werden?
- c) Welche geologischen und ökologischen Gegebenheiten und Hindernisse erwartet die Bundesregierung bei dem möglichen Bau einer dritten Röhre?
33. a) Wie häufig kam es in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung zur Sperrung einer der beiden Tunnelröhren?
- b) Welche Auswirkungen hatte die jeweilige Sperrung auf den Verkehr zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Nord und Regensburg-Pfaffenstein bzw. Regensburg-Pfaffenstein und Regensburg-Nord (bitte bei Stauaufkommen die jeweilige Staulänge und Staudauer und beim Aufkommen eines zählfließenden Verkehrs dessen Geschwindigkeit und Länge angeben)?
- c) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Ausweichrouten, die zur Umfahrung des Pfaffensteiner Tunnels jeweils gewählt wurden?

Berlin, den 24. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

