

## **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 19/24859 –**

### **Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels an der A 93**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Fahrtrichtungen 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 kosten-

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

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))?

Die aktuelle amtliche Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 weist für den Tunnel Pfaffenstein eine Tagesbelastung von 68.298 Kfz/24h aus. Davon sind 6.391 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zu zuordnen. Dies entspricht einem Schwerverkehrsanteil von ca. 9,4 Prozent. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

- 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)?

Die Fragen 1b und 1c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Bayerischen Straßenbauverwaltung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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)?

Das Stauaufkommen am Pfaffensteiner Tunnel zwischen den Anschlussstellen (AS) Regensburg-Pfaffenstein und AS Regensburg-Nord der A 93 im Jahr 2019 ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Die Geschwindigkeit für Stau (stockender Verkehr) wurde mit  $v < 35$  km/h angenommen.

Wochentag	Fahrtrichtung Süd	Staudauer [h]	Staulänge [km]
Montag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	17,0	54,2
Dienstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	27,0	72,5
Mittwoch	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	24,7	71,6
Donnerstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	15,7	50,4
Freitag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	4,3	16,9
Samstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	2,0	6,6
Sonntag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	0,3	3,2

Wochentag	Fahrtrichtung Nord	Staudauer [h]	Staulänge [km]
Montag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	3,3	8,6
Dienstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	0,0	0
Mittwoch	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	1,7	5,3
Donnerstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	9,7	18,9
Freitag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	0,0	0,0
Samstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	0,3	2,1
Sonntag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	0,3	2,1

- 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)?

Der zählfließende Verkehr am Pfaffensteiner Tunnel zwischen den AS Regensburg-Pfaffenstein und AS Regensburg-Nord der A 93 ist für 2019 in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Die Geschwindigkeit für den zählfließenden Verkehr wurde mit  $v < 65$  km/h angenommen. Dabei ist zu beachten, dass die Auswertung für den zählfließenden Verkehr auch die Auswertung für den Stau, also die Stautunden und Staulängen beinhaltet.

Wochentag	Fahrtrichtung Süd	Staudauer [h]	Staulänge [km]
Montag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	22,0	59,2
Dienstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	30,0	96,3
Mittwoch	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	53,3	134,0
Donnerstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	65,7	141,2
Freitag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	32,3	106,6
Samstag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	9,0	43,5
Sonntag	A 93 AS R-Nord – AS R-Pfaffenstein	10,3	42,0

Wochentag	Fahrtrichtung Nord	Staudauer [h]	Staulänge [km]
Montag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	15,7	45,8
Dienstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	15,0	51,3
Mittwoch	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	6,0	37,4
Donnerstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	12,7	32,2
Freitag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	4,7	26,4
Samstag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	3,7	21,0
Sonntag	A 93 AS R-Pfaffenstein – AS R-Nord	3,7	21,0

3. a) In welche Qualitätsstufe (QSV) wird der Pfaffensteiner Tunnel eingeordnet?

Der Tunnel Pfaffenstein weist im Bestand in beiden Fahrtrichtungen die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) E auf.

- b) Wie hoch ist der Schwerverkehrsanteil im Pfaffensteiner Tunnel?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1a bis 1c verwiesen.

- c) Welcher Entwurfsklasse entspricht die A 93 in diesem Abschnitt?

Die Entwurfsklasse der A 93 in diesem Abschnitt beträgt EKA 1b.

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?

Neben 3-röhrigen Szenarien werden auch bestandsorientierte Instandsetzungsvarianten betrachtet.

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)?

Die Ausgestaltung und Zielsetzung der Machbarkeitsstudie obliegt im Rahmen der Auftragsverwaltung dem Freistaat Bayern.

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)?

Die geplante Erneuerung des Tunnels Pfaffenstein ist eine Maßnahme, die im Rahmen der Auftragsverwaltung durch den Freistaat Bayern erfolgt. Die Auftragsverwaltung ist für die Planung und auch für die Beauftragung und Durchführung von Gutachten zuständig.

Eine Beauftragung erfolgte Mitte 2018.

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?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Im Dezember 2019 wurden mit der Bayerischen Straßenbauverwaltung entsprechende Gespräche geführt. Es wurden 3-röhrige Szenarien wie auch bestandsorientierte Lösungen erörtert.

8. Ist der Bund an der konkreten Ausgestaltung und Zielsetzung des Machbarkeitsgutachtens beteiligt?
  - a) Wenn ja, inwiefern?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Ist der Bund an den Kosten des Machbarkeitsgutachtens beteiligt?
  - a) Wenn ja, in welcher Höhe?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

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)?

Als weitere Untersuchung läuft derzeit eine Verkehrsuntersuchung, die die Verkehrsauswirkungen während der Generalinstandsetzung für eine umfassende Variantenbetrachtung ermittelt. Neben dem Verkehrsgutachten werden unterschiedliche Fragestellungen zum Bauverfahren und zur Baudurchführung geprüft und betrachtet. Zuständig ist die Autobahndirektion Südbayern, ab 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes.

11. Welche konkreten Arbeitsschritte im Zusammenhang mit der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels wurden bisher vonseiten des Bundes unternommen (bitte zusätzlich den jeweiligen Zeitpunkt angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

12. Wann wird das Machbarkeitsgutachten nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen?

Die Untersuchungsergebnisse sollen Anfang 2021 vorliegen.

13. Wann soll nach Zeitplan der Bundesregierung eine Entscheidung über die Art und Weise der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels getroffen werden?
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 Pfannensteiner 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 Pfannensteiner 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 Pfannensteiner 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 Pfannensteiner 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 Pfannensteiner Tunnels sind der Bundesregierung bekannt?
- b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung grundsätzlich bei der Sanierung des bestehenden Pfannensteiner Tunnels?
- c) Welche Kosten würde die Sanierung des reinen Bestands nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen?
- d) Welche Kosten würde die Sanierung des Pfannensteiner Tunnels bei gleichzeitiger Verbreiterung der beiden Tunnelröhren nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen?
- e) Welche Kosten würde die Sanierung des Pfannensteiner Tunnels bei gleichzeitigem Bau einer zwei- bis dreispurigen dritten Tunnelröhre nach Kenntnis der Bundesregierung verursachen (bitte getrennt für den zwei- und dreispurigen Tunnelbau angeben)?

Die Fragen 13, 15a bis 17e werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angaben zum Zeitplan, der Dauer der Instandsetzung des Tunnels sowie zu den hieraus folgenden Verkehrsbeeinträchtigungen können beim jetzigen Planungsstand nicht gemacht werden.

14. Bis wann muss der Pfannensteiner Tunnel nach Einschätzung der Bundesregierung spätestens saniert werden, um Baufälligkeit bzw. eine eingeschränkte Nutzung zu verhindern?

Beim Tunnel Pfaffenstein müssen vor allem die Tunnelinnenschalen komplett erneuert und bis dahin instandgehalten werden. Wann die Generalinstandsetzung spätestens erfolgen muss, kann gegenwärtig nicht vorausgesagt werden.

18. Haben sich seit der Inbetriebnahme des Pfannensteiner Tunnels 1977 die gesetzlichen Anforderungen an die Breite von Autobahntunneln verändert, und wenn ja, inwiefern muss die Tunnelbreite angepasst werden?

Nein.

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?

In den Jahren 2015/2016 erfolgte die Erneuerung der betriebstechnischen Ausstattung gemäß den Anforderungen der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006). Die RABT behandeln bautechnische Fragen nur, soweit diese unmittelbar mit der Ausstattung und dem Betrieb zusammenhängen.

20. Ist beim Pfaffensteiner Tunnel nach der RABT ein zusätzlicher Fluchtweg anzurichten, und wenn ja, in welcher Form soll dieser angelegt werden?

Nein.

21. Ist der Bau von Querschlägen zwischen den beiden Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels geplant, und wenn ja, in welchen Abständen sollen diese angeordnet werden?

Nein.

22. Inwiefern gibt es seitens des Bundes die Überlegung, nur eine der beiden Tunnelröhren zu verbreitern und drei auszubauen (bitte erläutern)?

Solche Überlegungen gibt es seitens des Bundes nicht.

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?

Notwendige Planungszeiten können erst angegeben werden, nachdem der Umfang der baulichen Lösung feststeht. Eine belastbare Aussage kann deshalb aufgrund der laufenden Untersuchungen nicht getroffen werden.

24. Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen an der A 93 und in der Region Regensburg müssten nach Kenntnis der Bundesregierung vorgenommen werden,
- wenn die vorhandenen beiden Röhren des Pfaffensteiner Tunnels verbreitert würden,
  - wenn eine dritte Tunnelröhre mit jeweils zwei bis drei Fahrstreifen gebaut würde?

Zusätzliche Maßnahmen sind unabhängig von einer späteren Vorzugsvariante für eine Erneuerung des Tunnels zu betrachten. Erkenntnisse hierüber liegen noch nicht vor.

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)?

Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu noch keine Aussagen getroffen werden.

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 Fahrrichtungen 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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine abschließende Bewertung kann aufgrund laufender Untersuchungen noch nicht vorgenommen 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)?

Bei der Generalinstandsetzung des Tunnels Pfaffenstein handelt es sich um eine Erneuerungsmaßnahme. Ein 6-streifiger Ausbau der A 93 ist im aktuell gültigen Bedarfsplan nicht enthalten. Vorgesehen ist ein bedarfsgerechter Ausbau entsprechend den Ergebnissen der aktuell laufenden Untersuchungen.

- 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)?

Bereits im Bestand treten im Bereich des Tunnels Pfaffenstein oftmals Staus auf. Aufgrund der derzeit laufenden verkehrlichen Untersuchungen können abschließende Aussagen zu Verkehrsbeeinträchtigungen der unterschiedlichen Varianten noch nicht getroffen werden.

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 Fahrrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln und nach Wochentag angeben)?

- b) Mit welchen Veränderungen beim „Stauaufkommen“ rechnet die Bundesregierung im Fall eines sechs- bis siebenschpurigen 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 zähfließenden Verkehrs rechnet die Bundesregierung im Fall eines sechs- bis sieben-spurigen 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)?

Die Fragen 29a bis 29c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der derzeit laufenden verkehrlichen Untersuchungen können belastbare Aussagen zu Verkehrsbeeinträchtigungen der unterschiedlichen Varianten noch nicht getroffen werden.

- 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?

Die laufende Verkehrsuntersuchung ermittelt die Verkehrsauswirkungen während der Generalinstandsetzung für eine umfassende Variantenbetrachtung. Eine Betrachtung der modalen Verlagerungspotenziale wäre Teil weiterer Betrachtungen.

Der Freistaat Bayern, die Stadt und der Landkreis Regensburg haben unabhängig von der Erneuerung des Tunnels Pfaffenstein vereinbart, ein „Konzept Mobilität im Raum Regensburg“ (KMRR) zu erarbeiten. Zur Verbesserung der bestehenden verkehrlichen Probleme im Raum Regensburg soll eine verkehrsträgerübergreifende Untersuchung Lösungsansätze und Strategien entwickeln wie die Mobilitätsbedürfnisse im Raum Regensburg zukünftig mit möglichst geringen Umweltbelastungen erfüllt werden können.

Die Beauftragung geeigneter Fachplanungsbüros soll Anfang des Jahres 2021 erfolgen.

- 31. Mit welcher der Optionen zur Durchführung der Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels wird von der Bundesregierung aktuell vorrangig geplant?

Eine Festlegung ist bislang nicht erfolgt.

- 32. a) Wie hoch waren die Gesamtkosten und die Gesamtbauzeit für den Bau der bereits vorhandenen beiden Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels?

Die beiden vorhandenen Tunnelröhren wurden im Zeitraum von Ende 1973 bis Mitte 1977 gebaut. Die reinen Tunnelbaukosten beliefen sich auf 37,5 Mio. DM.

- b) Welche geologischen und ökologischen Gegebenheiten und Hindernisse mussten beim Bau der beiden vorhandenen Tunnelröhren des Pfaffensteiner Tunnels berücksichtigt bzw. ausgeräumt werden?

Die Tunnelröhren verlaufen durch wechselhafte Gesteinsschichten, teilweise wasserführend. Dies konnte durch technische Maßnahmen berücksichtigt werden.

- c) Welche geologischen und ökologischen Gegebenheiten und Hindernisse erwartet die Bundesregierung bei dem möglichen Bau einer dritten Röhre?

Dies wird im Rahmen der noch folgenden Planungsschritte unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen und geltenden Regelwerke bearbeitet werden.

33. a) Wie häufig kam es in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung zur Sperrung einer der beiden Tunnelröhren?

Nach Auskunft der Bayerischen Straßenbauverwaltung findet hierzu keine Datenerhebung statt.

- 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 zähfließenden Verkehrs dessen Geschwindigkeit und Länge angeben)?

Reisezeitliche Staulängen sind abhängig von Art und Umfang einer Verkehrsbehinderung. Zu den Einzelereignissen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

- c) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Ausweichrouten, die zur Umfahrung des Pfaffensteiner Tunnels jeweils gewählt wurden?

Als offizielle Umleitungsstrecke für den Streckenabschnitt der A 93 zwischen den Anschlussstellen Regensburg-Pfaffenstein und Regensburg-Nord sind die Umleitungsstrecke „U 43 und U 68“ ausgewiesen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.



