

Kleine Anfrage

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

Fahrplan für das Regio-S-Bahn-Netz Regensburg

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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/pressemitteilungen/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?
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?

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?
6. Erfolgte bereits eine Anmeldung des Vorhabens bzw. der geplanten Infrastrukturmaßnahmen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm)?
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?
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) Regenstau-Diesenbachim Umland von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn-ähnlichen SPNV, und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?
10. Hat der Freistaat Bayern nach Kenntnis der Bundesregierung die Ankündigung zur Vorleistung bei der Planung für die Halte Regensburg-Wutzlhofen, Regenstau-Diesenbach und Ponholz (vgl. <https://beg.bahnland-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?
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) Wutzlhofenim Stadtgebiet von Regensburg zur Schaffung eines S-Bahn-ähnlichen SPNV, und ist eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm geplant?
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?
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)?

17. Inwiefern besteht zu den in der in Frage 16 genannten Maßnahmen ein Austausch mit dem Freistaat Bayern, und wie ist der letzte Sachstand?
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)?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus hinsichtlich der Frage, welche Maßnahmen prioritär umzusetzen sind?
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?
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?
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)?
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?
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?
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)?
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)?

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

Berlin, den 9. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

