

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 19/30027 –**

Neue Bahnstationen im Rahmen des Schienenverkehrsnahverkehrskonzepts Regensburg

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Oberpfalz werden aktuell große Veränderungen im Bereich der Bahninfrastruktur geplant. Hierzu zählt die Elektrifizierung dreier bedeutender Schienenverbindungen:

Erstens die Elektrifizierung der Bahnstrecke Obertraubling – Hof, mit deren Hilfe zusätzlich erheblich mehr Güterverkehr abgewickelt werden kann und auch Fernverkehrsverbindungen auf dieser Nord-Süd Strecke ermöglicht werden.

Zweitens die Anbindung in Richtung Tschechien über Schwandorf via Cham und Furth im Wald nach Prag. Diese Verbindung wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und der Planungsauftrag inzwischen ebenfalls erteilt.

Drittens soll auch die nördliche Anbindung Richtung Tschechien, die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Cheb, in den nächsten Jahren entscheidende Schritte vorankommen.

Für alle drei Elektrifizierungsvorhaben sind umfassende Planungen und Veränderungen notwendig, unter anderem neben der Bahnstromversorgung und den Oberleitungen auch zusätzliche Gleise, die Anpassung von Bahnhöfen, Lärmschutz und vieles mehr.

Gerade der Nahverkehrsbereich rund um Regensburg stellt hierbei eine bedeutende Herausforderung dar, da hier verschiedene Strecken zusammenlaufen und auch der Nahverkehr deutlich ausgebaut werden soll. Ein im letzten Jahr veröffentlichtes Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft schlägt hierbei als langfristiges Ziel zwei Züge pro Stunde und Richtung auf allen Achsen vor. Die verschiedenen Regio-S-Bahn-Linien werden in dem Gutachten mit parallelen Regionalexpressverbindungen u. a. nach Nürnberg, Ingolstadt, Landshut und Fernverkehrslinien konzipiert (vgl. <https://beg.bahnlandbayern.de/de/pressemitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-der-regio-s-bahn-regensburg-vor>).

In diesem Zusammenhang empfiehlt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) neben der Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengen-

feld auch die Einrichtung von insgesamt zehn neuen Bahnstationen in und um Regensburg (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/bayerische-eisenbahngesellschaft-stellt-entwicklungsplan-f%C3%BCr-die-regio-s-bahn-regensburg-vor>).

1. Inwiefern wird das Gutachten der BEG bereits in die aktuellen Überlegungen zur Elektrifizierung der oben genannten Bahnstrecken mit einbezogen?
2.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Neumarkt Süd?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Neumarkt Süd bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Neumarkt Süd?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Neumarkt Süd unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
3.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regenstauf-Diesenbach?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regenstauf-Diesenbach unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
4.
 - a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Ponholz?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Ponholz bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Ponholz?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?

- f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Ponholz unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
- 5.
- a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Teublitz Ost?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Teublitz Ost bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Teublitz Ost?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Teublitz Ost unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
- 6.
- a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Haltepunkt Teublitz West?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Teublitz West bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Teublitz West?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Teublitz West unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
- 7.
- a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Burglengenfeld Ost?
 - b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Burglengenfeld Ost bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Burglengenfeld Ost?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Burglengenfeld Ost unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?

- g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
8. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Burglengenfeld?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Burglengenfeld bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Burglengenfeld?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Burglengenfeld unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
9. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Wutzlhofen?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Wutzlhofen bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Wutzlhofen?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Wutzlhofen unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
 - h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
11. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Regensburg-Klenzebrücke?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regensburg-Klenzebrücke bereits begonnen?
 - c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
 - d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regensburg-Klenzebrücke?
 - e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
 - f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regensburg-Klenzebrücke unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
 - g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?

- h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?
- 13.
- a) Inwiefern gab es seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft auch Gespräche mit der Bahn über die Haltepunkte Klardorf, Regenstau-Süd/Laub, Zeitlarn, Riegling, Mangolding, Moosham, Regensburg-Kumpfmühler Brücke, Regensburg-Innerer Osten und Regensburg-Aufeldstraße, für die eine Umsetzung im Gutachten der BEG nicht empfohlen wurde?
 - b) Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die genannten Haltepunkte nicht zur Umsetzung empfohlen wurden (bitte einzeln aufschlüsseln)?
14. Woran scheiterte nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils konkret die technische Umsetzbarkeit
- a) beim verkehrlich empfohlenen Haltepunkt Regensburg-Straubinger Straße,
 - b) beim verkehrlich empfohlenen Haltepunkt Regensburg-Odessa-Ring?

Die Fragen 1 bis 9h, 11 bis 11h, 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt das Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) dort vor.

Für die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsgutachten für den Großraum Regensburg liegt keine Beauftragung der DB AG vor.

Die konkrete Planung der Maßnahmen aus dem Gutachten kann erst nach einer entsprechenden Beauftragung beginnen. Für Nahverkehrsvorhaben ist der Freistaat Bayern zuständig.

Um die spätere Passfähigkeit sicherzustellen, werden einige der im Gutachten beschriebenen Maßnahmen als mögliche Entwicklung in den Ausbauplanungen zwischen Marktredwitz und Regensburg berücksichtigt. Beispielsweise wird für den Bahnhof Maxhütte-Haidhof eine Variante für die Einbindung der Burglengenfelder Strecke erarbeitet. Es fanden Gespräche im Rahmen der Erarbeitung bzw. Abschlusspräsentation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Gutachtens statt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Informationen vor.

10. Ist es richtig, dass für einen Haltepunkt Wutzlhofen bereits eine Zusage besteht (vgl. <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-land-nachrichten/suedostlink-schweiger-aeussert-verstaendnis-21364-art1999934.html>)?

Nach Auskunft der DB AG gab es Gespräche zwischen der BEG und der Stadt Regensburg. Über die inhaltlichen Festlegungen, die in diesem Zusammenhang getroffen wurden, liegen der DB AG keine Informationen vor.

12. a) Welche Gespräche fanden zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Deutschen Bahn in den letzten zwölf Monaten statt zum Bahnhof Regensburg-Walhallastraße?
- b) Inwiefern wurden die Planungen für den Haltepunkt Regensburg-Walhallastraße bereits begonnen?
- c) Welche Herausforderungen stellt dieser Haltepunkt dar?
- d) Inwiefern gibt es bereits Prognosen über die erwartbaren Kosten für den Haltepunkt Regensburg-Walhallastraße?
- e) Mit welchem Passagieraufkommen (tägliche Ein- und Ausstiege) wird gerechnet?
- f) Wann kann mit einer Umsetzung des Haltepunkts Regensburg-Walhallastraße unter den bestehenden Voraussetzungen frühestens gerechnet werden?
- g) Mit wie vielen täglichen Zughalten wird der Haltepunkt konzipiert?
- h) Inwiefern kann bei der Einrichtung des Haltepunkts auf bestehende Infrastruktur wie Gleise oder Gebäude zurückgegriffen werden?

Die Fragen 12a bis 12h werden gemeinsam beantwortet.

Es fanden mehrere Abstimmungsgespräche zu den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen sowie zum Abschluss der erforderlichen Vertragsgrundlagen statt. Die Grundlagenermittlung und die Formulierung der Projektanforderungen haben begonnen. Parallel laufen Abstimmungen zwischen der Stadt, dem Freistaat und der DB AG zur Vertragsgestaltung für die Finanzierung der Planungskosten. Die Planungen müssen mit den Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz – Regensburg abgestimmt werden.

Die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme belaufen sich nach Kostenschätzung der DB AG auf rund 9,1 Mio. Euro. Nach derzeitigem Abstimmungsstand wird eine Realisierung bis Dezember 2026 angestrebt. Nach Auskunft der DB AG beläuft sich die Prognose auf 1.300 bis 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag. Montag bis Freitag werden 73 Zughalte in Richtung und Gegenrichtung vorgesehen.

Für die Einrichtung des Haltepunktes können die vorhandenen Gleisanlagen genutzt werden. Ein Rückgriff auf vorhandene Gebäude ist weder vorgesehen noch erforderlich.

