

## Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/24/21045/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferent Plajer

**Gegenstand: Zwischenstandsbericht, Bahnprojekte Ostkorridor - Mehrgleisiger Ausbau Regensburg - Obertraubling und Elektrifizierung Marktredwitz - Regensburg**

### Beratungsfolge

Datum

Gremium

11.06.2024

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

20.06.2024

Stadtrat der Stadt Regensburg

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt / Der Stadtrat beschließt:

- Der Bericht der Verwaltung zum geplanten Ausbau im Rahmen der Projekte ‚Mehrgleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling‘ (MARO) und ‚Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg‘ (EMR) sowie zur rechtlichen Einordnung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungsvereinbarungen für die EKrG Maßnahmen abzuschließen und die Projekte proaktiv zu begleiten
- Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Kostenübernahmevereinbarungen für die Planung der Donaubrücken (Radwege) und für die Voruntersuchung des Safferlinger Steges abzuschließen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, gegenüber der Deutschen Bahn das Verlangen auf Verlängerung der Edisonbrücke zurückzunehmen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Kreuzungsvereinbarungen vorzubereiten und mit der DBInfraGo abzustimmen. Die Kreuzungsvereinbarungen werden vor Unterzeichnung zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Nach Vorlage konkreter Kostenschätzungen für Kostenanteile der Stadt Regensburg ist eine erneute Befassung des Ausschusses über das weitere Vorgehen notwendig.
- Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung

## **Sachverhalt:**

Die DBInfraGO, entstanden durch eine Verschmelzung der DB Netz mit der DB Station&Service unter Beteiligung des Bundes, plant derzeit den mehrgleisigen Ausbau der Strecke Regensburg – Obertraubling (MARO) sowie die Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz – Regensburg (EMR) u.a. im Umgriff des Regensburger Stadtgebietes.

### MARO-Ausbau

Aufgrund begrenzter Gleisverfügbarkeiten kommt es zwischen Regensburg und Obertraubling immer wieder zu Problemen und Verspätungen in der Abwicklung des Schienenverkehrs. Im diesem rund 8 Kilometer langen Abschnitt zwischen Regensburg-Prüfening und Obertraubling, überlagern sich zahlreiche Strecken aus mehreren Richtungen auf z.T. nur zwei Gleisanlagen. Dies sorgt zum gegenwärtigen Zustand u.a. für Engpässe und verhindert einen weiteren Ausbau des Angebotes im Personennah- und Fern- sowie im Schienengüterverkehr.

Bund und Bahn wollen aufgrund der o.g. Thematiken durch zusätzliche Gleise, dem Um- und Ausbau von Bauwerken sowie dem Ausbau von Bahnhaltepunkten den gesamten Abschnitt von Regensburg bis Obertraubling vollständig modernisieren. Durch die bauliche Trennung der Strecken in Richtung München und Passau können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Ergänzend wird eine Digitalisierung der Strecke mit ECTS (europäisches Zugsicherungssystem) erfolgen, neue Stellwerke gebaut und bestehende Signale verändert oder ganz abgebaut werden.

### EMR – Ausbau

Die Strecken von Nürnberg zur tschechischen Grenze sowie von Hof bis Regensburg und Obertraubling sind Bestandteile wichtiger transeuropäischer Korridore auf der Achse von Skandinavien bis zum Mittelmeer. Die Verbindung erhält dadurch auch eine internationale Bedeutung und zahlreiche und unterschiedliche Infrastrukturherausforderungen sind in diesem Zusammenhang zu bewerkstelligen.

Die Bahnstrecken im Nordosten Bayerns können derzeit nur mit Dieselmotoren und mit Regionalverkehr befahren werden. Aufgrund von fehlenden Oberleitungsanlagen ist der Einsatz von elektrischen Zügen auf diesen Strecken nicht möglich.

Die fehlende Elektrifizierung ist nicht nur schlecht für das Klima, sondern verhindert auch durch den erforderlichen Wechsel von Diesel- auf Elektroantrieb die unmittelbare Anbindung der Menschen in der gesamten Region an den Fernverkehr. Als Teil einer wichtigen Verbindung durch Deutschland und Europa, wirken sich diese Defizite weit über Nordostbayern hinaus, so dass, das gesamtdeutsche und europäische Schienennetz hier beeinflusst wird.

## **Übergreifende Planungen und Abstimmungen**

### Lärm- und Erschütterungsschutz

Zum Schutz der Anwohner sollen der vorhandene Lärmschutz ergänzt und Lücken in Lärmschutzwänden/-bereichen geschlossen werden. Die Anordnung und Abmessungen (Höhen und Längen) der Schallschutzwände ergeben sich dabei aus den noch zu erstellenden schallschutztechnischen Gutachten.

Um Anwohner vor einer Zunahme der Erschütterungen durch den gesamtübergreifenden Bahnausbau zu schützen, werden im Rahmen beider Planungen (EMR und MARO) auch erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt. Dabei werden verschiedene

Faktoren wie die Beschaffenheit des Untergrundes oder der Häufigkeit der Vorbeifahrten oder der potenziell betroffenen Gebäude untersucht und Schutzmaßnahmen entwickelt.

### Erhalt des Biotopverbundes

Eine integrierte Planung mit Berücksichtigung des Naturschutzes kann unnötige oder zukünftige Konflikte vermeiden. Von Seiten der Stadtverwaltung Regensburg wurde unter Berücksichtigung rechtlicher Vorgaben, zusammen mit der Regierung der Oberpfalz und der Deutschen Bahn AG ein „Gesamtkonzept Artenschutz Reptilien“ im Jahre 2024 für das Stadtgebiet Regensburg erstellt, das in der Planung berücksichtigt werden soll.

### Radwegführungen/Haupttradwegeroutennetz

Die Errichtung von durchgehenden Radrouten entlang der Gleise ist abhängig von der Grundstücksverfügbarkeit und kann daher nicht durchgehend auf allen Abschnitten im Stadtgebiet in Aussicht gestellt werden.

Von Seiten der Stadt Regensburg werden in Zusammenarbeit mit der DBInfraGO zahlreiche Abschnitte jedoch noch bezüglich einer Radroutenwegeintegration geprüft und die Radbelange soweit möglich mitberücksichtigt.

Sofern durch die Verwaltung ein konkreter Prüfauftrag in Bezug auf die Umsetzung im Rahmen von Bauleitplanverfahren angestrengt wird, erfolgt insofern auch selbstverständlich eine Mitwirkung der DBInfraGO.

### Abstimmungen zw. Stadtverwaltung und DBInfraGO

Die Stadt Regensburg befindet sich in einem kontinuierlichen und fortlaufenden Kontakt mit der DBInfraGO, um die erforderlichen Maßnahmen im Stadtgebiet aufeinander abzustimmen.

Anzupassende Infrastrukturen wie Über- und Unterführungsbauwerke werden mit den betroffenen Dienststellen und der DBInfraGO bereits abgestimmt. Alle Planungen werden hinsichtlich möglicher Varianten (Vor- und Nachteile und Kostenabwägungen) ausführlich geprüft. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, die dem EisenbahnKreuzungsgesetz unterliegen. Beide Projekte befinden sich derzeit in der Vorplanung (Lph2).

Zahlreiche Über- und Unterführungsvarianten müssen hinsichtlich der infrastrukturellen Machbarkeit sowie der finanziellen Auswirkungen jedoch noch detaillierter in der folgenden Planungsphase (Entwurfsplanung – LPh 3) geprüft werden, um eine nachvollziehbare Grundlage für weitere Entscheidungen der beiden Akteure (Stadtverwaltung und DBInfraGO) und der politischen Entscheidungsträger schaffen zu können.

Gegenstand dieser Vorlage ist die Erstinformation über den erreichten Planungsstand und die Bestätigung der bisher getroffenen Abstimmungen zwischen der Verwaltung und dem Vorhabenträger bzw. die Maßgabe für weitere Festlegungen in der aktuell laufenden Vorplanung.

Die perspektivische Einrichtung möglicher neuer Haltepunkte (z.B.: Realisierung des Haltepunktes Wutzlhofen - Beginn der Planung Ende Q2/2024)“ sowie der Ausbau des Regensburger Hauptbahnhofes (Erweiterung der Bahnsteigkapazität/zus. Bahnsteig) werden seitens der Stadtverwaltung weiterverfolgt und derzeit mit der DBInfraGO, dem Freistaat Bayern sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft geprüft.

Im Rahmen des Projektes MARO ist die Erweiterung der Bahnsteigkapazität durch die Errichtung eines weiteren Mittelbahnsteiges (Bahnsteig 4) mit der Anbindung an den vorhandenen Verbindungssteg vorgesehen. Den genannten Akteuren sind die Belange,

Wünsche und Vorstellungen der Stadt Regensburg bekannt. Relevante Ergebnisse sollen in gesonderten Beschlüssen nochmals im Nachgang vorgestellt werden.

Das SPNV-Entwicklungskonzept (<https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/bus-und-bahn/spnv-entwicklungskonzept-raum-regensburg>) findet in allen Vorhaben und Projektlagen eine Anwendung als Grundlage für die Deutsche Bahn AG, die Stadtverwaltung Regensburg, den Freistaat und die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Für eine erste mittelfristige Phase zeigten die Gutachter Wege im SPNV-Entwicklungskonzept auf, wie das SPNV-Angebot auf der bereits bestehenden Infrastruktur verbessert werden kann. Die zweite Phase des Entwicklungsplans befasste sich mit den erforderlichen umfangreichen Infrastrukturausbauten, die auf lange Sicht vom Bund umgesetzt werden müssen. Die Ergebnisse des SPNV-Konzeptes sollen vom Bund, Freistaat, DB Netz, DB Station & Service AG (DBInfraGO) und von den betroffenen Kommunen im Rahmen ihrer Planungsinstrumente und Finanzierungsmöglichkeiten schrittweise realisiert werden.

Die Errichtung eines vierten, durchgehenden Streckengleises und das zusätzliche Überwerfungsbauwerk am Gleisdreieck sind deutliche Erweiterungen der Eisenbahninfrastruktur im Knoten Regensburg über das SPNV-Entwicklungskonzept hinaus. Diese stammen aus dem Deutschlandtakt, der Beauftragungsgrundlage für die beiden Bahnausbauvorhaben der DB InfraGO.

Die DBInfraGO hat 2 Projekte vorgesehen:

Das Projekt EMR (Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg) ist im Bereich des Stadtgebietes von Bahn km 2,3 Strecke 5860 (Regensburg-Weiden) bis Bahn-km 1,2 Strecke 5861 (Verbindungskurve 5860-Regensburg Ost) zuständig.

Das Projekt MARO (Mehrgleisiger Ausbau Regensburg-Obertraubling) erstreckt sich vom westlichen Stadtbereich bei Prüfening (beide Strecken nach Nürnberg und Ingolstadt) über das westliche Gleisvorfeld und den Bf Regensburg Hbf und weiter über das sog. Gleisdreieck in den Bahnhof Regensburg Ost und weiter über die Stadtgrenze bis Obertraubling. Wesentlich ist hier die Schaffung von 2 weiteren Streckengleisen zur Steigerung der Kapazität für Güterzug- und Personenzugverkehr inkl. der Errichtung von Überwerfungsbauwerken.

### **Aus- und Umbaumaßnahmen im Regensburger Stadtgebiet**

Mit den Ausbaumaßnahmen sind zahlreiche bauliche Veränderungen an bestehenden Eisenbahnüberführungen bzw. Straßenüberführungen sowie Neubauten von Bauwerken im Regensburger Stadtgebiet notwendig.

Einen Überblick über das Projekt MARO und EMR haben Vertreter der DBInfraGO den Ämtern bereits intern vorgestellt. Eine ausführliche Vorstellung erfolgt im Rahmen dieser Ausschusssitzung. Folgende Vorhaben sind im Regensburger Stadtgebiet betroffen:

### **Projektteil EMR - Erforderliche Maßnahmen im Zuge der Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg**

Kreuzungspunkt Eisenbahnüberführung Bahn-km 4,188 Str. 5860 - Donaustauer Straße

Der Neubau der Eisenbahnüberführung wird aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustandes und der Vorgaben für die Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Dabei soll eine Aufweitung des Querschnittes zur Herstellung einer regelkonformen lichten Weite von Seiten der DBInfraGO auf mindestens 16,25 m gegenüber dem bisherigen Zustand von ca. 7 m und eine Herstellung einer regelkonformen lichten Höhe von 4,5 m, gegenüber dem bisherigen

Zustand von 4 m erfolgen. Die Planung der DB sieht den Anschluss an das bestehende Straßen- und Wegenetz im Regelquerschnitt vor.

Ergänzende Forderungen der Stadt Regensburg zu einer größeren Aufweitung des Regelquerschnitts an der Donaustauffer Straße (Berücksichtigung des KFZ-Verkehrs/Aufkommens sowie beidseitigen Rad- und Gehwegverbindungen) auf zukünftig 17,50 m, werden in den weiteren Planungen der DB berücksichtigt. Die Details werden in einer Planungsvereinbarung geregelt. Grundsätzlich hat eine Vergrößerung in lichter Höhe und Weite der Brücke (regelkonform) immer eine Kostenbeteiligung der Stadt Regensburg aufgrund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (gemäß §12 Abs. 1 EKrG) zur Folge.

Nach derzeitigen Kostenschätzungen belaufen sich die Gesamtkosten auf schätzungsweise 9,9 Mio. EUR für die Gesamtmaßnahme. Der Kostenanteil, welcher auf die Stadt entfällt, wird im Rahmen der Entwurfsplanung über Fiktiventwürfe ermittelt.

#### Eisenbahnüberführung Hafeneinfahrt/ Donaubrücke-Schwabelweis Bahn-km 3,053 / 3,420 Str. 5860

Die derzeit von Seiten der Deutschen Bahn AG geduldete (nicht gewidmete) parallel verlaufende Fuß- und Radwegeverbindung auf der Westseite der Brücken ist nicht regelkonform (Zustand der Wegeverbindung, Breite, Zu- und Abgänge).

Gemäß den vorliegenden Unterlagen, ist die Stadt Regensburg in der Unterhaltspflicht der Wege, Böschungen und Rampen entlang der Donau- und Hafenbrücke sowie in der Kostentragung bei einer Instandhaltung bzw. Erneuerung der Seitenwege.

Um zu gewährleisten, dass parallel zu den Donaubrücken in absehbarer Zeit eine regelkonforme, barrierefreie und städtebaulich attraktive Querung für den Fuß und Radverkehr geschaffen werden kann, muss die Stadt die Planungs- und Ausbaurkosten eigenständig tragen.

Um die Belange der Stadt Regensburg im Rahmen des Großprojektes EMR und des anzubauenden Geh- und Radweges vollständig zu berücksichtigen, ist es erforderlich, für die Entwurfsplanung und die darauffolgenden Planungsphasen entsprechende Vereinbarungen zwischen der DB InfraGO als Vorhabenträgerin und der Stadt Regensburg als „Besteller“ abzuschließen.

Es ist mit Baukosten von geschätzt ca. 9,5 MIO EUR, exklusive Planungs- und Verwaltungskosten zu rechnen. Diese Kosten sind von der Stadt zu tragen.

#### **Projektteil MARO - Erforderliche Maßnahmen im Zuge des mehrgleisigen Ausbaus Regensburg - Obertraubling (MARO)**

##### Edisonbrücke (Maßnahme nicht Bestandteil des Projektes MARO):

Im Mai 2022 hat der Stadtrat die Verwaltung im Rahmen der VO/22/18929/65 „Neubau Umschlagbahnhof Regensburg-Burgweinting, EKrG-Maßnahmen Edisonstraße und Hartinger Straße und Folgemaßnahmen - Grundsatz- und Planungsbeschluss“ beauftragt, „gegenüber der Deutschen Bahn das Verlangen für die Verlängerung der Edisonbrücke nach Maßgabe des Sachverhalts auszusprechen.“

Grundlage für dieses Verlangen war, parallel zur Bahn zwischen Safferlinger Steg und Obertraubling, eine vollständige und durchgehende Hauptradroute auf der Westseite realisieren zu können und im Bereich der Edisonbrücke eine Anpassung der lichten Weite (Berücksichtigung eines separaten Geh/Radweges) vorzunehmen.

Zu diesem Zeitpunkt konnte noch auf keine belastbare Planung zurückgegriffen werden. Dies betrifft Umfang und Auswirkung der Planungen für den mehrgleisigen Ausbau der Strecke Regensburg – Obertraubling (Projekt MARO) im Einzugsbereich der KLV – Anlage.

Zwischenzeitlich haben die Planungen der DBInfraGO die Leistungsphase 2 erreicht und es zeigt sich, dass die Deutsche Bahn einen mehrgleisigen Ausbau im Regensburger Stadtgebiet von Prüfening beginnend bis Obertraubling (zumindest in Lph. 2) realisieren könnte.

Im betroffenen westlichen Umgebungsbereich der zukünftigen KLV-Anlage in Burgweinting, soll ein 4. Streckengleis umgesetzt werden. Die damit u.a. verbundene Flächeninanspruchnahme der KLV-Anlage und Mehrgleisigkeit (Breitenausdehnungen) lässt eine durchgehende Hauptradroute in der ursprünglich geplanten Lage (westlich der Bahn) dann nicht mehr zu. Das betrifft den gesamten Abschnitt entlang der Gewerbegebiete Burgweinting und Obertraubling, insbesondere im nördlichen Bereich der Edisonbrücke.

Die Verwaltung empfiehlt daher, dieses Verlangen zurückzuziehen. Gemäß der bestehenden Planungsvereinbarung hat der Beteiligte (in dem Sinne die Stadt Regensburg), welcher die Änderung bzw. den Abbruch der Planung verlangt die dafür entstehenden Mehrkosten zu tragen. Die Höhe dieser Kosten ist derzeit noch nicht bekannt.

#### Safferlinger Steg:

Für den Abschnitt im Bereich der bestehenden Personenüberführung (PÜ) Safferlinger Steg, sind im Zuge des mehrgleisigen Ausbaus der Bahntrasse von Regensburg nach Obertraubling neue Gleistrassierungen erforderlich.

Die Bahn hat im Zuge der Vorplanung mögliche Varianten hinsichtlich der Machbarkeit untersucht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass ein Ersatzneubau des Safferlinger Steges an Ort und Stelle möglich ist.

Die Stadt hat die Kosten der Voruntersuchung zu tragen, da der Steg nicht gewidmet ist und somit die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht greifen. Die Höhe der Kosten ist derzeit noch nicht bekannt, da die Leistung im Zuge des Gesamtprojekts MARO erbracht wurde.

Die Kostenübernahme für die Voruntersuchung wird in einer Planungsvereinbarung mit der DBInfraGo geregelt.

Aufgrund der fehlenden Widmung muss die Planung und der Ersatzneubau des Safferlinger Steges von der Stadt durchgeführt werden. Details sind der separaten Beschlussfassung zu entnehmen.

#### Eisenbahnüberführung/Brücke Sternbergstraße und Landshuter Straße

Im Zuge des Projektes MARO wird die Eisenbahnbrücke Sternbergstraße in ihrer Breite (Überbau) südlich um ein zusätzliches Gleis erweitert werden. Dieser Überbau wird angrenzend an das denkmalgeschützte Bauwerk (Bauwerksteil des Geländers steht unter Denkmalschutz) errichtet. Eine Beibehaltung der bestehenden lichten Höhe und Weite erfolgt.

Der bestehende Schallschutz an der Eisenbahnüberführung/Brücke wird angepasst und auf dem neuen Überbau angebracht. Die Sternbergstraße in ihrer verkehrlichen Funktion, wird hierdurch nicht angepasst, sondern lediglich bauzeitlich tangiert.

Durch den Straßenbaulastträger wird hier kein Ausbauverlangen geäußert. Die Abwicklung der Maßnahme erfolgt durch die DB InfraGo auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, ohne Kostenbeteiligung der Stadt.

### Hauptbahnhof und Galgenbergbrücke

Am Hauptbahnhof Regensburg ist der Neubau eines vierten Bahnsteiges an den Gleisen 11/14 im näheren Umfeld der Arcaden vorgesehen. Der Zugang soll barrierefrei vom bestehenden Verbindungssteg zwischen dem Empfangsgebäude und dem Einkaufszentrum entstehen. Erste Entwurfsvarianten werden derzeit erstellt.

In unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof Regensburg führt östlich die Galgenbergbrücke über die Gleise hinweg. An der Galgenbergbrücke müssen im Zuge des Projektes MARO, keine Veränderungen vorgenommen werden. Die lichte Weite und Höhe bleibt somit bestehen. Änderungen an den Zufahrten des Einkaufszentrums (einschließlich der den Arcaden nördlich vorgelagerten Lieferzone mit Zufahrt) werden nicht vorgenommen. Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz besteht hier kein Verlangen des Straßenbaulastträgers.

### Dechbettener Brücke

Der Umbau der Gleisanlagen im Zuge des MARO-Projektes erfordert einen Abbruch des Bestandsbauwerkes „Dechbettener Brücke“.

Bei der geplanten Gleistrassierung kollidiert das südliche bestehende Widerlager mit dem neu geplanten Südgleis, welches zurückversetzt werden muss.

Zudem sind infolge der vorgesehenen geänderten Gleisanordnungen keine Zwischenstützen bei einem Ersatzbau mehr möglich, so dass die Spannweite vergrößert und die Tragkonstruktion angepasst werden muss.

Der derzeitige Querschnitt der Dechbettener Brücke setzt sich aus einem beidseitigen Gehweg sowie zwei Fahrstreifen zusammen. Die seitlich verlaufenden Gehwege weisen eine Bestandsbreite von 1,50 m auf, womit sie lediglich vom Fußgängerverkehr genutzt werden können. Fahrradfahrer werden derzeit im Bereich der Brücke auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifen oder eigenen Radweg geführt. Die Fahrbahn hat eine Gesamtbreite von 6,00 m. Die Breite der Brücke inklusive 25 cm beidseitigen Sicherheitsraum liegt bei 9,50 m.

Durch das Bahnprojekt wurden verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. Als Vorzugslösung sieht die Neuplanung ein freitragendes Bauwerk als Stabbogenbrücke ohne Zwischenstützen vor. Die Dechbettener Straße wird hinsichtlich Überbau-Querschnitt und Straßen-Gradienten entsprechend angepasst. Hierfür sind neben dem Brückenbauwerk auch die anschließenden Verkehrsanlagen anzupassen bzw. zu erneuern. Ein vollständiger Berührschutz wird aufgrund der Elektrifizierung der Gleistrasse auf der gesamten Länge beidseitig vorgesehen.

Aufgrund von aktuell bestehenden und für die Erneuerung des Bauwerks einzuhaltenden Richtlinien des Straßenbaus muss der Überbauquerschnitt im Vergleich zu seiner bestehenden Breite von 9,50 m auf 13,50 m angepasst werden. Der neue Querschnitt setzt sich zusammen aus 6,50 m Fahrbahnbreite, einem östlichen Gehweg mit einer Breite von 2,50 m, einem westlichen Geh- und Radweg mit insgesamt 4,00 m Breite, sowie beidseitigem Sicherheitsraum (0,25 m). Die Fahrbahnbreite wird weiterhin als Hauptverkehrsstraße festgesetzt - dies entspricht im Grunde auch der bestehenden Verbindungsfunktion.

Auf der Grundlage erster Vorplanungen, wird aufgrund der Straßenwidmung von einer Kostenteilung nach EKrG ausgegangen (beiderseitiges Verlangen nach EKrG §12.2). Mit der DB wird eine Planungsvereinbarung abgeschlossen und die Kreuzungsvereinbarung wird erarbeitet. Das Bauwerk soll im Zuge des Bahnprojektes MARO umgesetzt werden. Die verkehrliche Notwendigkeit des Kreuzungspunktes ist gegeben.

Ersten Schätzungen nach (Leistungsphase 2) werden für die Gesamtmaßnahme Kosten in einer Höhe von derzeit abschätzbaren ca. 10,5 Mio. € auftreten, ohne die noch auszuweisenden Nebenkosten. Der Kostenanteil der Stadt wird in der Leistungsphase 3 ermittelt. Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz besteht hier ein Verlangen des Straßenbaulastträgers nach einem geänderten Querschnitt der Brücken.

#### Eisenbahnüberführungen/Brücken Landshuter Straße (B15), BAB A93 und Lilienthalstraße

Die genannten Eisenbahnbrücken müssen jeweils in ihrer Breite um ein zusätzliches Gleis erweitert werden. An den darunterliegenden Straßenquerschnitten und Verkehrsfunktionen, ergeben sich gegenüber den derzeitigen Zuständen in der Zukunft keine Veränderungen, weder baulich noch verkehrlich notwendig. Mit der Autobahn GmbH besteht ein direkter Austausch.

#### Südgleis, BÜ Waldvereinsweg, Bahnüberführungsbauwerke Prüfening Schloßstraße, Sinzinger Weg, sowie Bahnhofpunkt Prüfening

Das Projekt MARO sieht die Führung eines neuen Streckengleises unmittelbar südlich der vorhandenen Gleisanlagen vor („Südgleis“). Es werden fast ausschließlich bahneigene Flächen hierfür genutzt. Das Gleis schließt an den neuen Bahnsteig im Bf Regensburg an und wird ab der Verkehrsstation Prüfening gesondert als 2. Gleis bis zur Vereinigung unmittelbar vor der Donaubrücke der Strecke Regensburg-Ingolstadt/Nord geführt. Bestehende Wegeverbindungen werden angepasst

Die Ausbaumaßnahmen des Projekts Mehrgleisiger Ausbau Regensburg-Obertraubling führen durch die Überplanung von Bestandsanlagen zu einem Verlust von Abstellgleiskapazitäten. Diese müssen ersetzt werden. Aufgrund fehlender Möglichkeiten im übrigen Projektgebiet Abstellkapazitäten zu ersetzen, wird vorgesehen, diese auf bahneigenen Flächen der Kleingartenanlage Schloß Prüfening und auf Drittflächen in diesem Bereich neu zu errichten. Eine Bilanzierung des Ausgleichsbedarfes an Abstellgleislänge muss noch geführt werden.

Angeschlossen werden sollen diese Abstellgleise auch an die Strecke Regensburg-Ingolstadt/Nord. Ergänzend oder alternativ werden weitere Möglichkeiten im Stadtgebiet und außerhalb geprüft. Aufgrund der Anordnung von Abstellgleisen ist aber die Aufrechterhaltung des bestehenden Bahnübergangs Waldvereinsweg im Zuge der Strecke nach Ingolstadt nicht mehr möglich. Da ausgebaute Alternativen für Fußgänger und Radfahrer in der Relation Prüfening Straße - Prüfening Schloßstraße vorliegen (westlich im Bereich des Roten-Brach-Weges/Rennweges und östlich im Bereich des Haltepunktes Prüfening), wird der gesicherte Bahnübergang / die Wegeverbindung ersatzlos aufgelassen und überplant. Eine Wegwidmung besteht nicht.

Die Erschließung der verbleibenden Bereiche zwischen den Gleisen (u.a. Kleingartenanlage), soll über eine neue Zufahrt von der Prüfening Schloßstraße aus erfolgen. Vorschläge mit einer Zufahrtsmöglichkeit für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge liegen bereits unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrbahnbreite und Verkehrssicherheit (gesicherte Wegeführungen, Stahlbeton-Stützwände etc.) von der Prüfening Schloßstraße mit einer neuen Eisenbahnüberführung (EÜ) unter der Strecke Regensburg Nürnberg vor

Das Bestandsbauwerk „Eisenbahnüberführung Sinzinger Weg“ an der bestehenden eingleisigen Strecke nach Ingolstadt bleibt unverändert, da das neue Südgleis eine separate Eisenbahnüberführung analog dem Bestandsbauwerk erhält. Der Sinzinger Weg wird entsprechend angepasst und im weiteren Verlauf dann an den Bestand bzw. die verschwenkte Prüfeninger Schlossstraße angebunden.

Das Bestandsbauwerk „Eisenbahnüberführung Prüfeninger Schlossstraße“ an der eingleisigen Strecke bleibt ebenfalls unverändert. Das neue Südgleis erhält eine separate Eisenbahnüberführung. Die lichte Höhe des Bauwerkes wird 4,70 m und eine lichte Weite von 10,60 m betragen. Die Prüfeninger Schlossstraße wird ergänzend analog ihrer Bestandsbreite inkl. dem begleitenden Fußweg verschwenkt und soll im Bereich des Erminoldweges an die Schlossstraße an den Bestand anbinden. Der denkmalgeschützte Bildstock in diesem Bereich wird versetzt.

Die vorhandene Personenunterführung am Bahnhaltepunkt Prüfening, wird mit vergrößerten Abmessungen barrierefrei erneuert werden. Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige erfolgt nach aktueller Planung mittels Aufzügen.

Für die Wegeföhrung muss aufgrund der erforderlichen Entwicklungslänge eine barrierefreie Rampe im Bereich der angrenzenden Parkflächen (P&R Prüfening) südlich der Gleisanlagen und westlich des Bahnhofshauptgebäudes angeordnet werden.

Die neue Personenunterführung wird als Stadtteilverbindung gemäß den Anforderungen der RAS 06 – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - mit einer lichten Breite von 6,0 m und einer lichten Höhe von 3,0 m geplant und kann für den Radverkehr vorgesehen werden, sofern eine Widmung der Verkehrsverbindung erforderlich wird.

Auf der Nordseite wird die bestehende Personenunterführung höhengleich an den zu verlegenden Weg innerhalb der Kleingartenanlage angeschlossen.

Aufgrund des o.g. Ausbaus wird die gesamte Verkehrsstation und der Bahnhaltepunkt Prüfening mit zukünftig 4 Bahnsteigkanten in Form zweier Mittelbahnsteige ausgestattet. Somit ist eine grundsätzliche Neuanpassung erforderlich. Der bestehende Bahnsteig 3 an den Strecke Regensburg – Ingolstadt bleibt erhalten.

Kostenschätzungen und ggf. eine Aussage über die Kostenbeteiligung der Stadt Regensburg liegen für die genannten Maßnahmen noch nicht vor.

## **Rechtsverfahren und Grunderwerb**

### Planfeststellung / Umweltrechtliche Genehmigung

Das Planrecht soll durch ein Planfeststellungsverfahren erreicht werden. Durch den Bau verursachte Eingriffe in die Natur und Landschaft werden durch die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans erfasst und dokumentiert.

Ergänzend ist absehbar, dass beinahe alle in der Vorlage enthaltenen Einzelprojekte zu großen Eingriffen innerhalb des Stadtgebietes Regensburg föhren werden. Betroffen sind unter anderem gesetzlich geschützte Biotope, Ausgleichs- und Artenschutzflächen.

Zusätzlich sind mehrere historische und landschaftsprägende Strukturen wie z.B. die alte Robinenallee entlang der Bahntrasse im Bereich Prüfening, die „Lindenallee zum königlichen Gut“ oder das Naturdenkmal „Zwei Linden mit Wegkreuz“ langfristig absehbar betroffen.

Diese Eingriffe und die sich daraus wahrscheinlich ergebenden Ausgleichserfordernisse sollen als Ziel und Schwerpunkt in weiteren Planungsphasen des MARO und EMR Projektes Eingang finden.

### Grunderwerb

Der überwiegende Teil der benötigten Grundstücke befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Mit den Eigentümern der erforderlichen Fremdgrundstücke wird die Deutsche Bahn AG Verhandlungen führen.

### **Zeitraum der Umsetzung:**

Der Zeitpunkt der Umsetzungen ist derzeit nicht absehbar. Diese können erst mit der DB InfraGO nach Feststehen der gewählten Bauverfahren und Zeiträume vereinbart werden.

Ein genauer Umsetzungszeitplan für beide Projekte MARO und EMR (derzeitig jeweils nur Leistungsphase 1 und 2 in Bearbeitung und beauftragt) kann zum aktuellen Projektstand nicht genannt werden, da bis zur Realisierungsphase mehrere Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden müssen.

### **Haushaltsmittel:**

Im Investitionsprogramm 2023 – 2027 sind die angeführten Maßnahmen nicht veranschlagt.

Diese Kosten müssen – sofern bis 2028 HhMittel benötigt - im Rahmen der Fortschreibung der Haushalts- und Investitionsplanung (Aufstellung des Investitionsprogramms 2024 – 2028) im Rahmen des Investitionsgesamtvolumens der gültigen Finanz- und Investitionsplanung durch Einsparungen und/ oder Verschiebungen bei anderen Maßnahmen saldoneutral kompensiert werden.

Soweit nichts anders geregelt, werden die Kosten der Planung bei Durchführung der Maßnahmen (Um- und Neubau der Dechbettener Brücke, Donauaustauer Straße), auch wenn diese erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, entsprechend der Eisenbahnkreuzungsverordnung zugeschrieben.

Dies ist in den jeweils zu schließenden Planungs- und Kreuzungsvereinbarungen (mit Kostentragungsfolge) festzulegen.

### **Anlagen:**

Anlage 1: PowerPoint Präsentation der DBInfraGO – MARO/EMR Ausbau

Anlage 2: Klimavorbehalt

# Bahnausbau in Regensburg durch Ostkorridor Süd (OKS)

Begleitfolien Beschlussvorlage 11.06.2024

---



# Inhaltsverzeichnis

## Vorstellung Teilnehmer

1. Ostkorridor Süd (OKS) übergreifend
2. Bahnausbau und Elektrifizierung zwischen Regensburg  
Marktredwitz (EMR)
3. Maßnahmen im Bahnknoten Regensburg, Mehrgleisiger  
Ausbau Regensburg - Obertraubling (MARO)

## Diskussionsrunde



InfraGO

# 1. Ostkorridor Süd (OKS) übergreifend

# Was ist der Deutschlandtakt?

- **Strategie des Bundes:** Bisher wurden Fahrpläne an die Infrastruktur angepasst. Durch den Deutschlandtakt werden Infrastrukturmaßnahmen **abgeleitet**, nach dem Prinzip: Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur
- konkrete Vorgaben für den **Personen- und Güterverkehr**
- Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und die optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur
- setzt auf den Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans auf
- zeitlich abgestimmte Anschlusszüge bieten kürzere Reisezeiten

## Ziele:



Öfter



Schneller



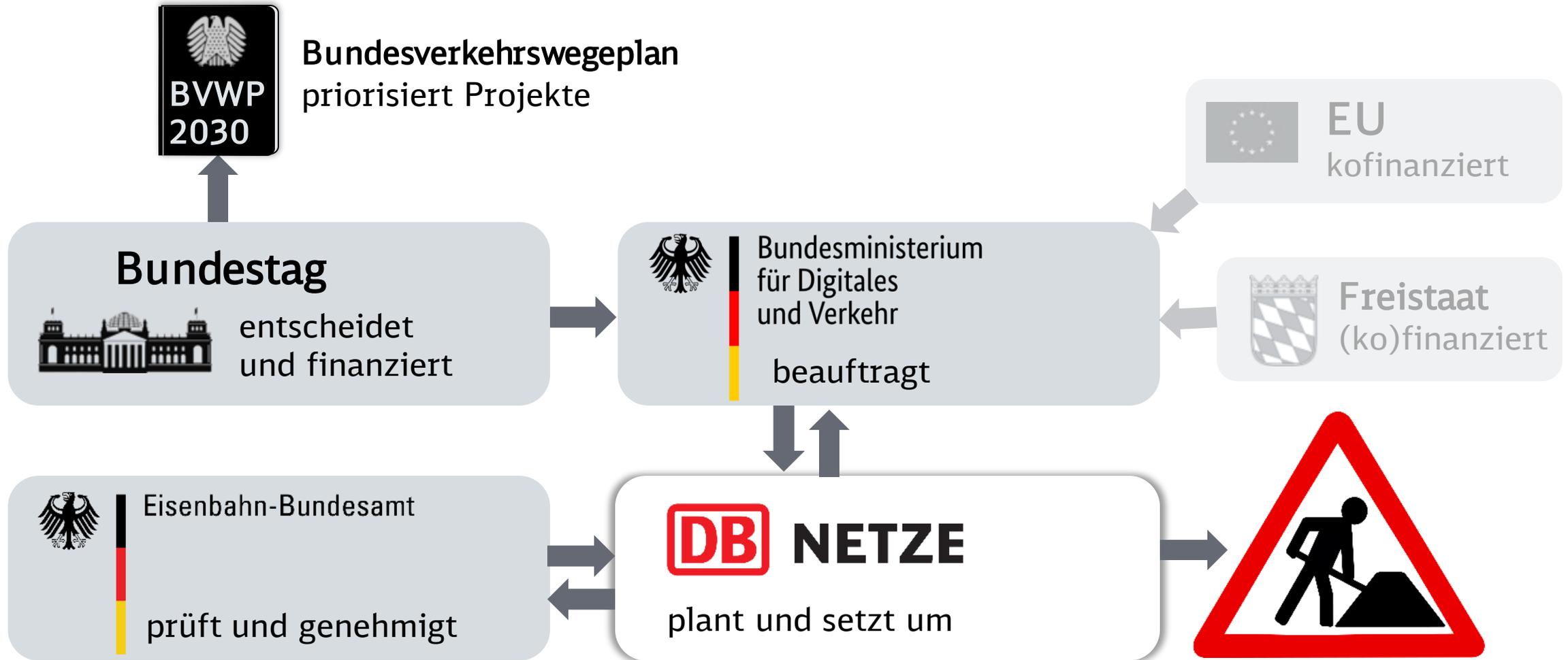
Überall



**Deutschlandtakt**

- [www.deutschlandtakt.de](http://www.deutschlandtakt.de) -

# Wer ist für die Finanzierung des Bahnausbaus zuständig?



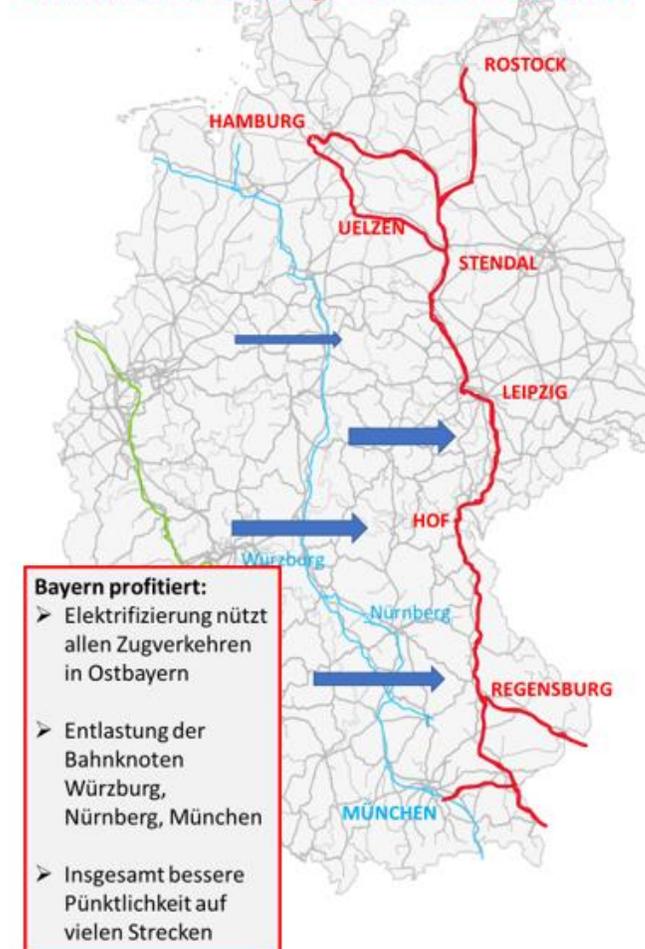
# Bahnausbau Regensburg OKS

## Hof-Regensburg und Regensburg–Obertraubling (MARO)

Der Ostkorridor Süd besteht aus 3 Teilprojekten:

- EHM = Elektrifizierung Hof - Marktredwitz
  - EMR = Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg
  - MARO = Mehrgleisiger Ausbau Regensburg -Obertraubling
- 
- Die Elektrifizierung des Ostkorridors Süd zwischen Hof und Regensburg ist mit 180 Kilometern das längste Projekt des Bahnausbaus in Bayern.
  - Es ermöglicht die **Wiedereinführung des Fernverkehrs** zwischen München und Sachsen.
  - Wir bringen zudem **mehr Güter von der Straße auf die Schiene** und schaffen Potenzial für eine **bessere Taktung des Nahverkehrs**
- 
- Der mehrgleisiger Ausbau Regensburg-Obertraubling (MARO) schafft durch das dritte und vierte Streckengleis mehr Kapazität.
  - Damit sorgen wir für **mehr Zuverlässigkeit** im Bahnverkehr. So wird der **Knoten Regensburg insgesamt entlastet**

### Güterverkehr Ostkorridor als dritte große Nord-Süd-Strecke



## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO) und Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg (EMR)

### Projektübersicht MARO

Die Bahnstrecke in Zahlen



**13** Kilometer  
Bahnstrecke



**5**  
Straßenbrücken



**4**  
Bahnhöfe



**0**  
Bahnübergänge



**20**  
Eisenbahnbrücken



**0**  
Eisenbahntunnel

### Projektübersicht EMR

Die Bahnstrecke in Zahlen



**135** Kilometer  
Bahnstrecke



**79**  
Straßenbrücken



**17**  
Bahnhöfe



**26**  
Bahnübergänge



**121**  
Eisenbahnbrücken



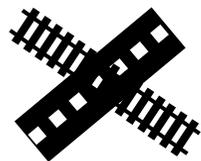
**0**  
Eisenbahntunnel

# Wann soll ausgebaut werden?



# Bahnausbau Regensburg OKS

## Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG)



An Kreuzungen zwischen Straße und Schiene regelt das **Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG** das Miteinander von Bahn und Straßenbaulastträger (z.B. der Stadt).



§ 12.1 Verlangt **ein** Beteiligter den Neubau einer Brücke, trägt dieser die Kosten. Der andere Kreuzungspartner muss ihm entstehende Vorteile ausgleichen.



100%



§ 12.2 Verlangen **beide** Beteiligte den Neubau einer Brücke, werden die Kosten geteilt. **Das gilt auch, wenn ein Beteiligter den Neubau hätte verlangen müssen.** Der andere Kreuzungspartner muss ihm entstehende Vorteile ausgleichen.



x%



x%



§ 13 **Beseitigung eines Bahnübergangs**  
bisher: Drittelung Bahn, Bund und Straßenbaulastträger

**Neu:** Bei kommunaler Straße tragen Bund die Hälfte, Bahn ein Drittel & Bundesland ein Sechstel der Kosten

**NEU**



33%



33%



33%



50%



33%



17%

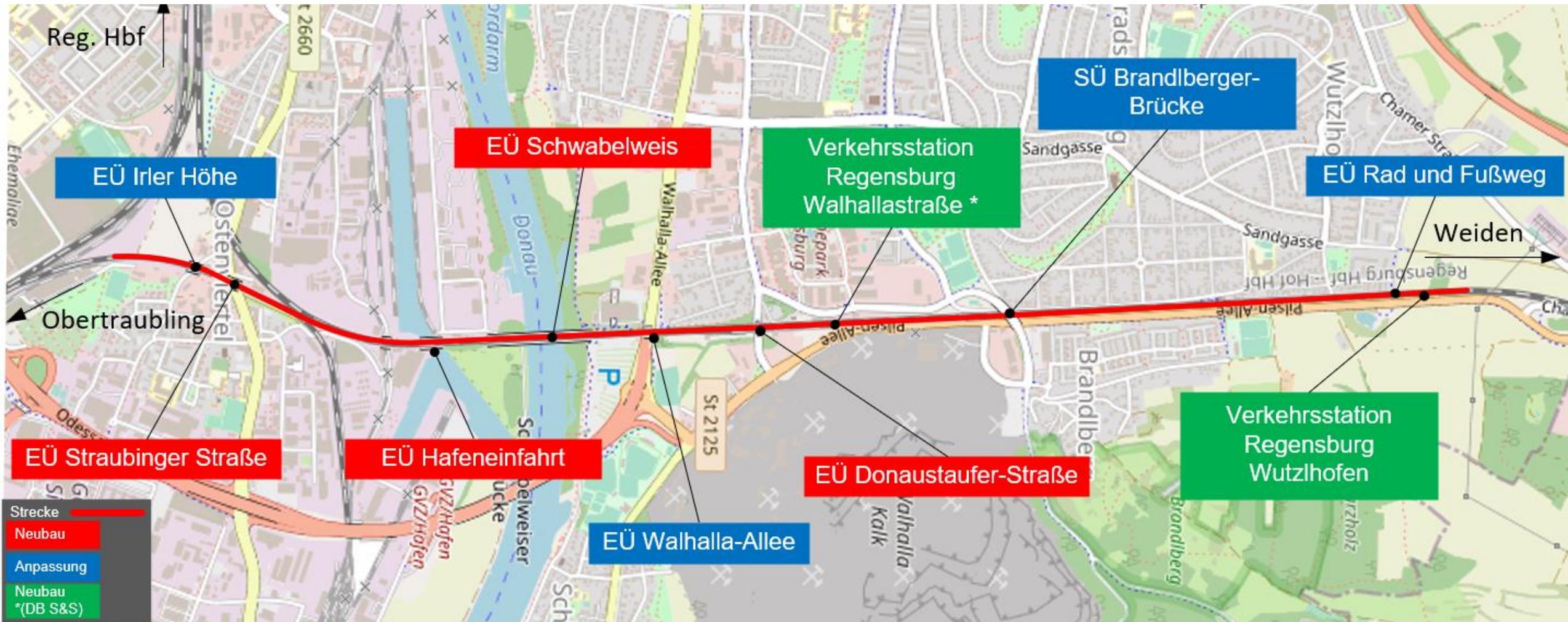




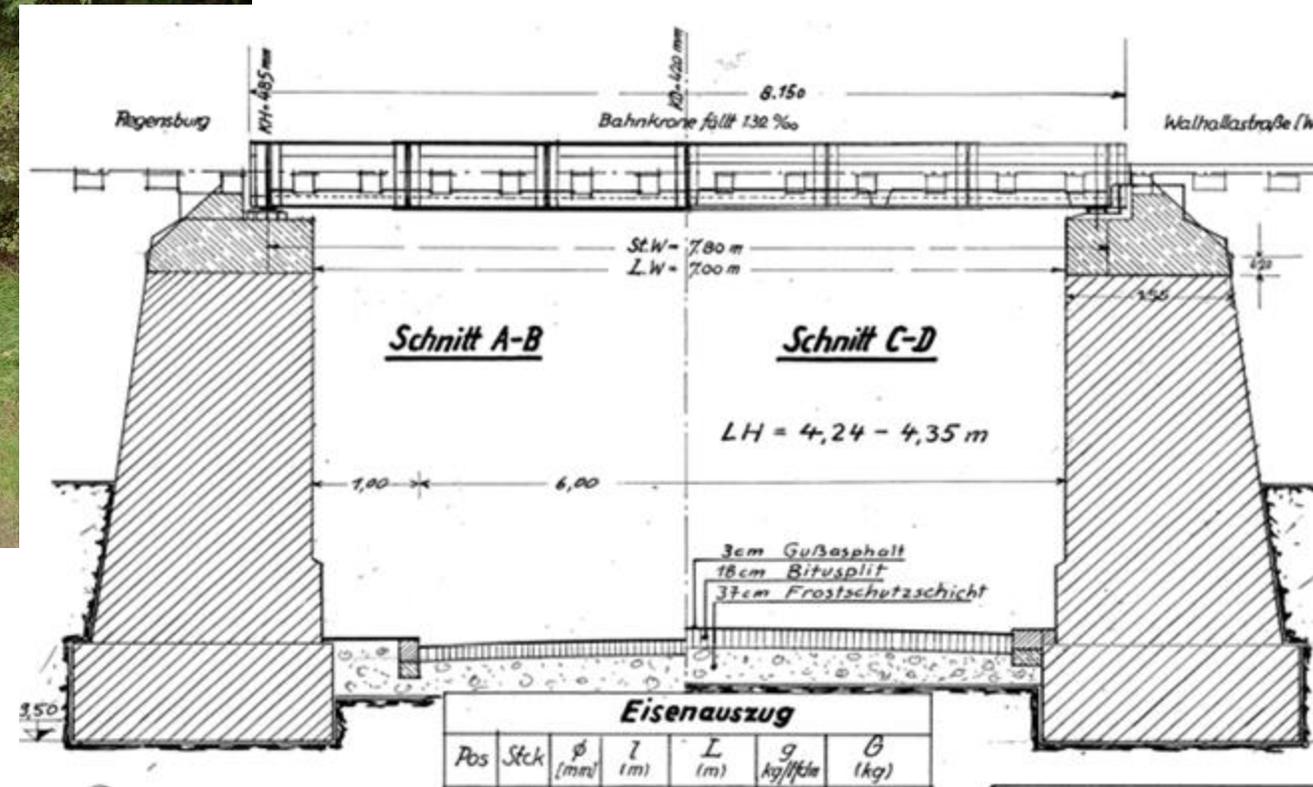
InfraGO

## 2. Bahnausbau und Elektrifizierung zwischen Regensburg und Marktredwitz

# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg Maßnahmen Stadt Regensburg



# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg Kreuzungspunkt Eisenbahnüberführung Bahn-km 4,188 Str. 5860 - Donaustauer Straße



# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg

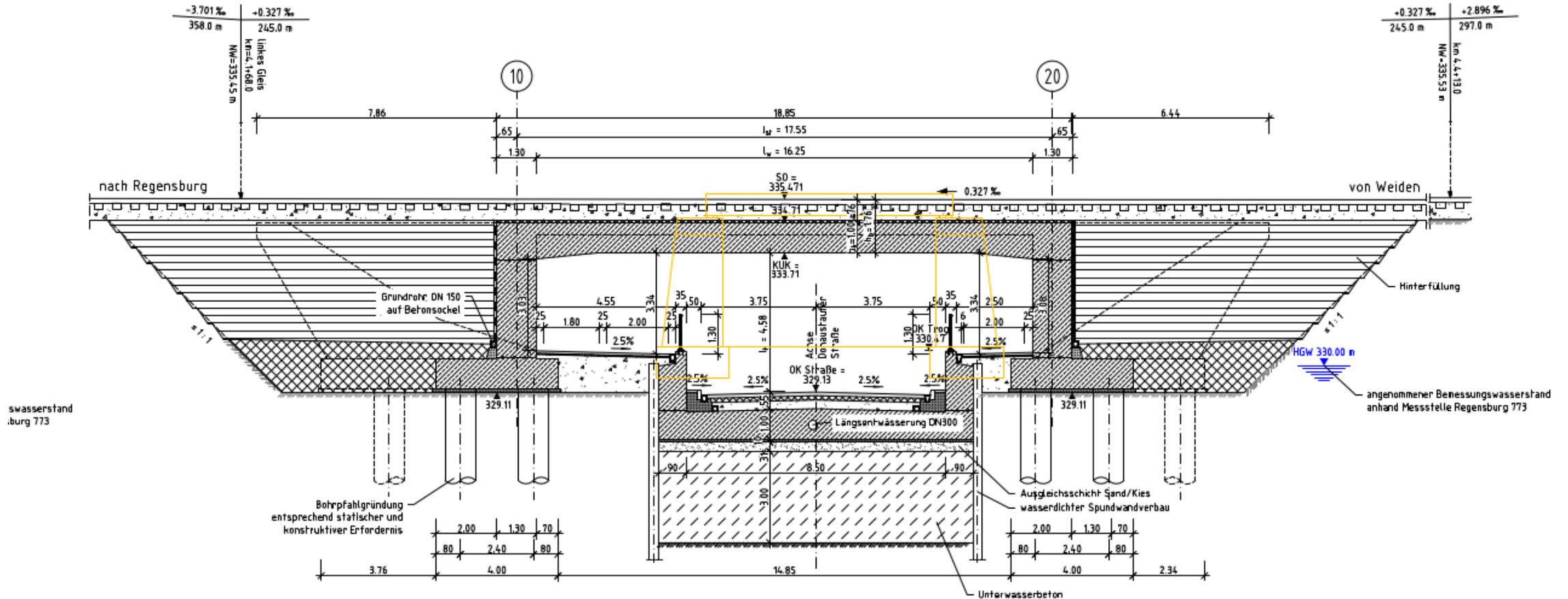
## Kreuzungspunkt Eisenbahnüberführung Bahn-km 4,188 Str. 5860 -

### Donaustauffer Straße

Schnitt B-B (EÜ) M 1 : 100

ra = 22346 m  
lf = 45,0 m  
a = 0,05 m

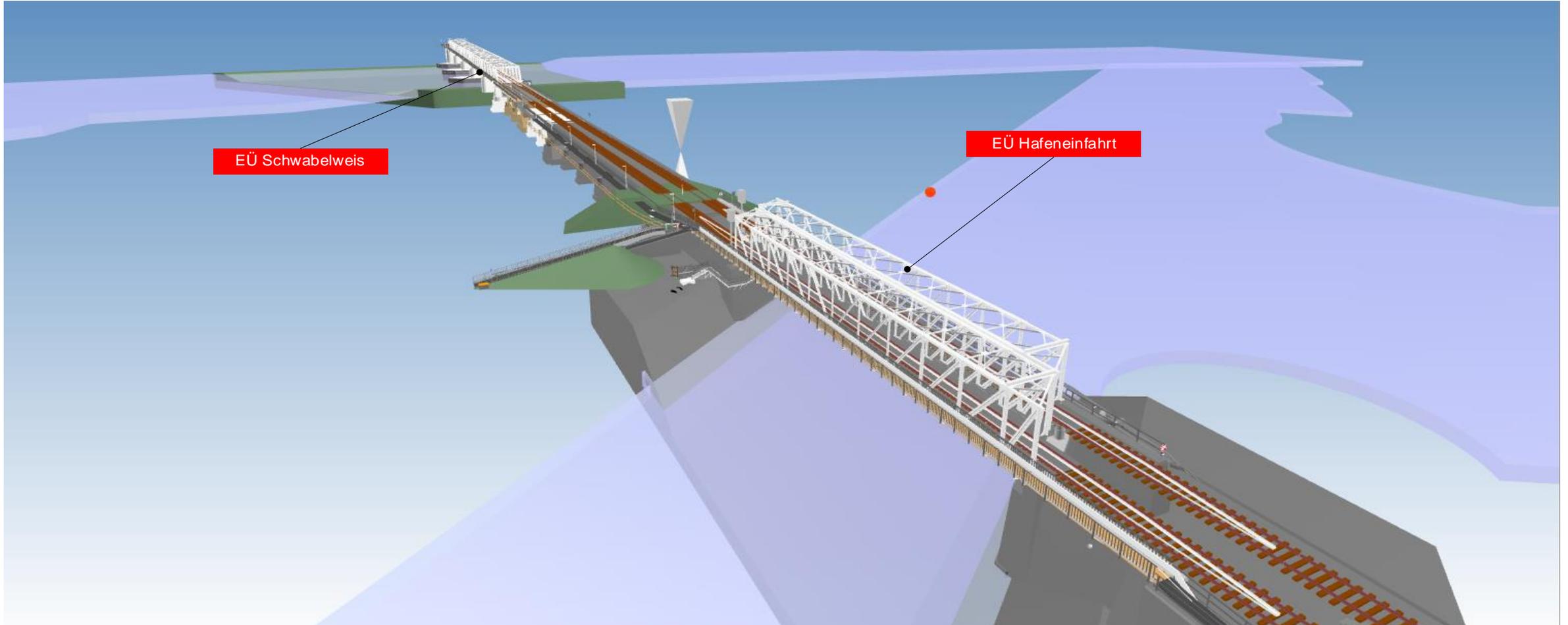
ra = 15570 m  
lf = 20,0 m  
a = 0,01 m



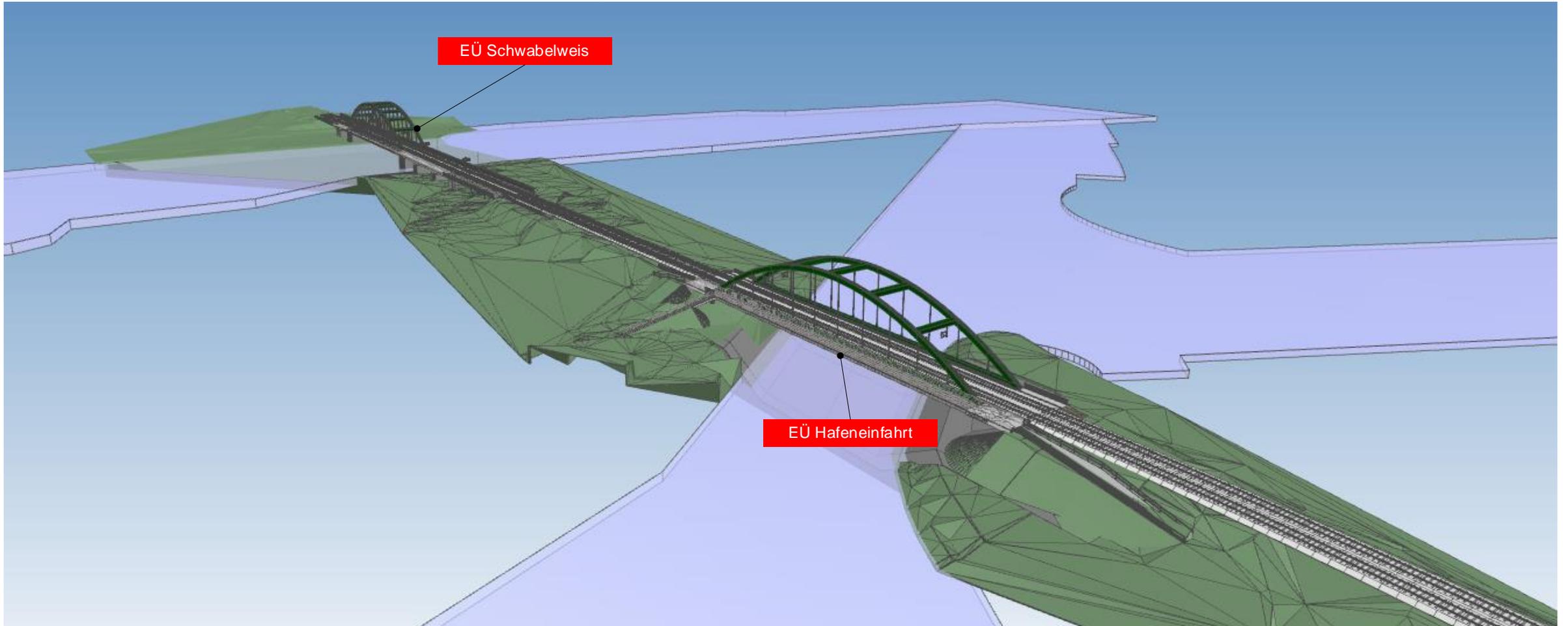
swasserstand  
burg 773

HGW 330.00 m  
angenommener Bemessungswasserstand  
anhand Messstelle Regensburg 773

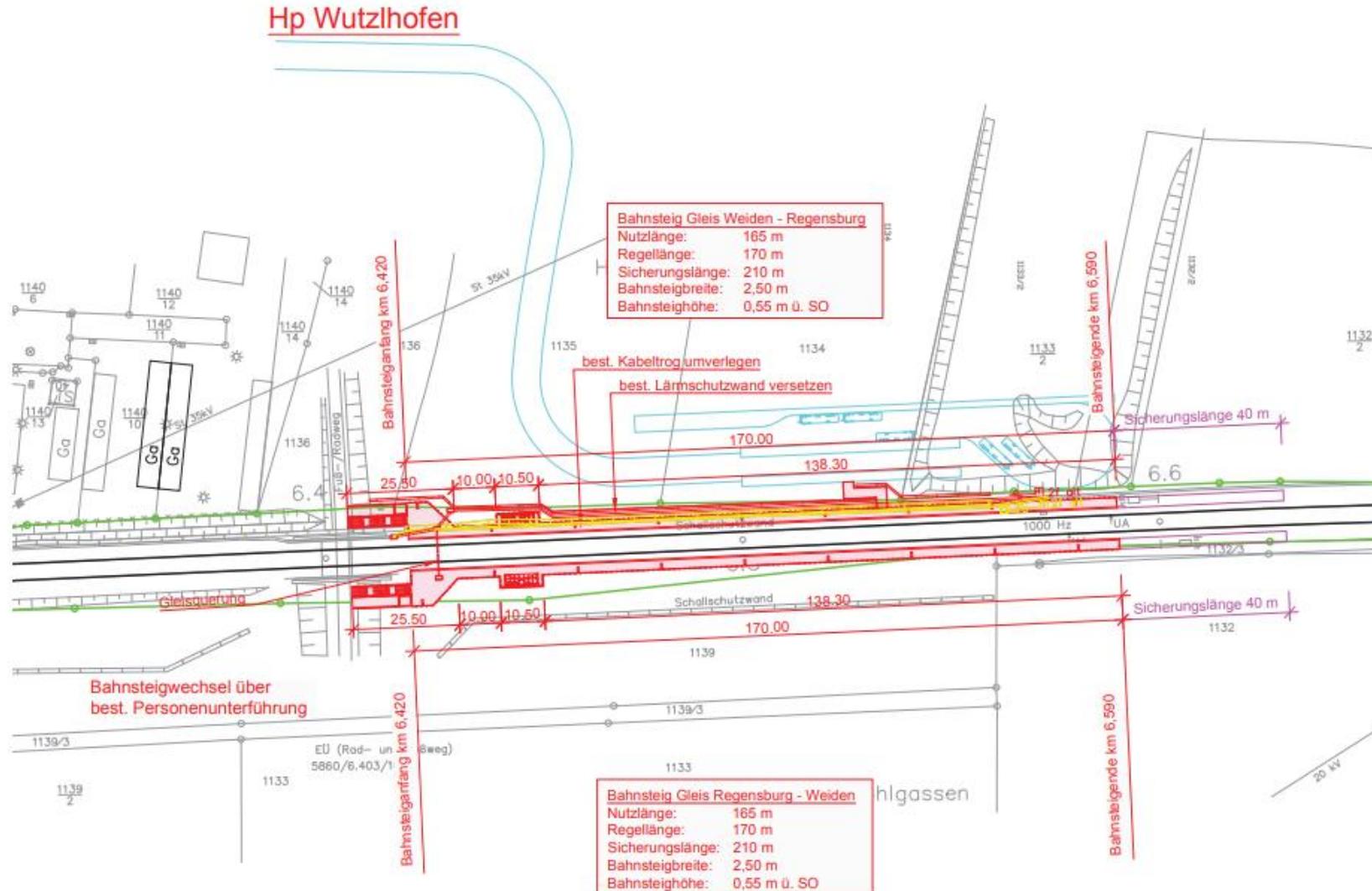
# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg Eisenbahnüberführung Hafeneinfahrt/ Donaubrücke- Schwabelweis Bahn-km 3,053 / 3,420 Str. 5860



# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg Eisenbahnüberführung Hafeneinfahrt/ Donaubrücke- Schwabelweis Bahn-km 3,053 / 3,420 Str. 5860



# Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg HP-Wutzlhofen



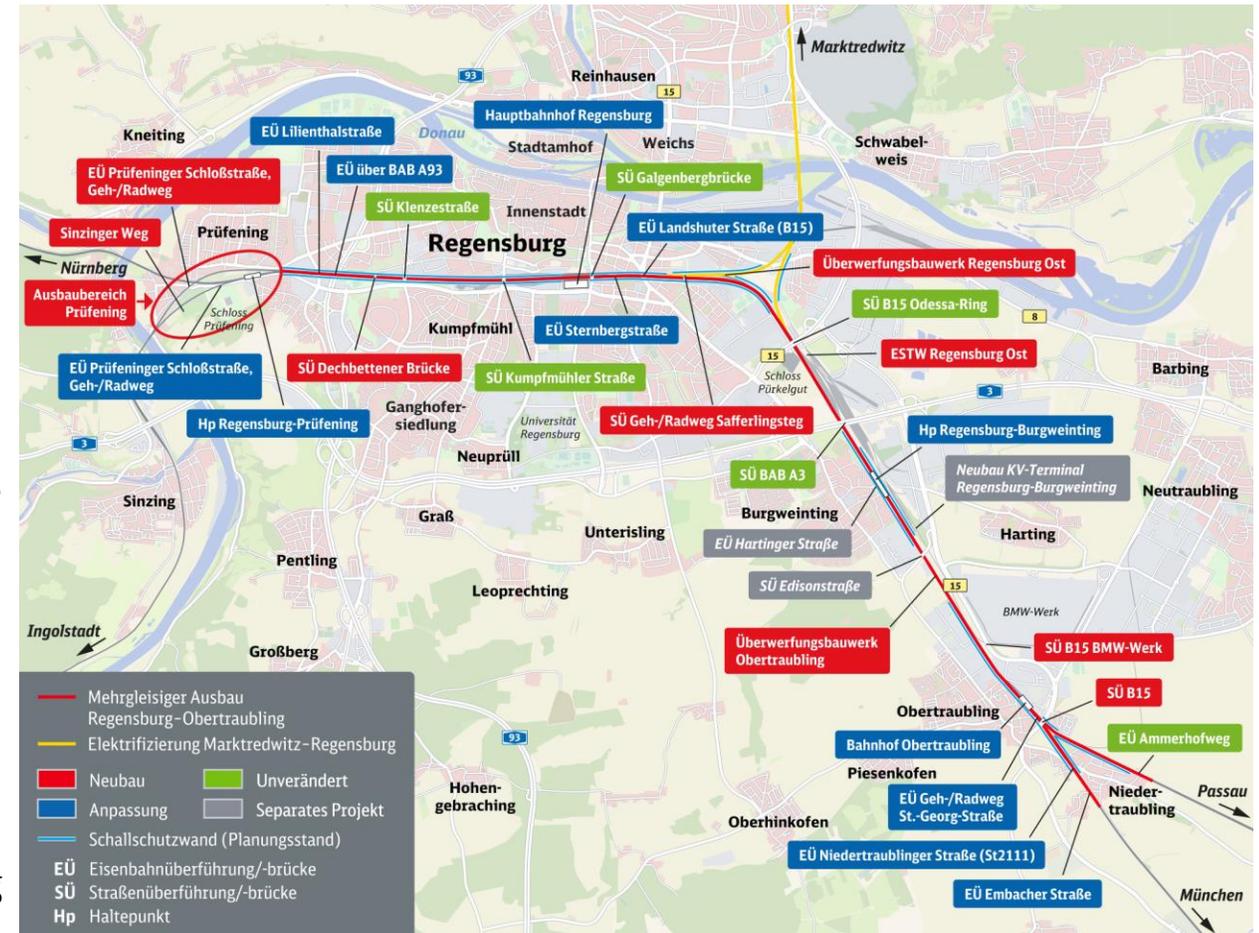


# **3. Bahnausbau Regensburg OKS (Mehrgleisiger Ausbau R- Obertraubling)**

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

- Auftrag des Bundes für den Bau eines dritten und vierten Streckengleises
- Berücksichtigung der Infrastrukturellen Anforderungen aus dem Deutschlandtakt
- Ziel: Beseitigung eines der größten Engpässe im Schienenverkehr des Freistaats
- Stärkung des Bahnknotens Regensburg als Zentrum Ostbayerns
- Potenziale für engere Taktung des Nahverkehrs
- Neue Überwerfungsbauwerke für bessere Verbindung der Strecken und zuverlässigere Umstiege für Reisende
- Erneuerung von Brücken, z.B. Straßenüberführung an der B15
- Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Prüfening u. Obertraubling
- Schall- und Erschütterungsschutz



# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)



### EKrG - Maßnahmen und Kostenträgungen:

- EÜ Leichtlgasse (Neubau)
- EÜ Prüfeninger Schloßstraße (Neubau)
- EÜ Zufahrt Kleingarten (Neubau)
- EÜ Bahnsteigzugang Prüfening (Erneuerung)
- EÜ Lilienthalstraße (Erweiterung)
- SÜ Dechbettener Straße (Neubau) beiderseitiges Verlangen - **Kostenbeteiligung der Stadt Regensburg**
- SÜ Kumpfmühler Straße (keine Änderung)
- SÜ Galgenbergbrücke (keine Änderung)
- EÜ Sternbergstraße (Erweiterung)
- EÜ Landshuter Straße (Erweiterung)
- SÜ Safferlinger Steg (Erneuerung durch Stadt Regensburg)
- SÜ Odessaring (B15) keine Änderung
- *EÜ Hartinger- / Burgweintinger Straße (wird durch Projekt Umschlagbahnhof erstellt)*
- *SÜ Edisonstraße (wird durch Projekt Umschlagbahnhof erstellt)*

# Marktedwitz–Regensburg: Erreichte Meilensteine

## Einblick in die Planung

- Es finden regelmäßige Abstimmungsbesprechungen mit der Stadt Regensburg statt, zuletzt am 19.10.2023
- Dort werden Planungskonzepte, Lösungsansätze und Abstimmungen vorgestellt und Belange und Informationen aufgenommen. -> wir erhielten hier immer wertvolle Hinweise.
- Es hat eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgerinformationsveranstaltungen etc.) bereits stattgefunden.
- Diese Information der Öffentlichkeit wird im Jahr 2024 fortgesetzt. Es wird derzeit ein en Animationsfilm für den Stadtbereich Regensburg erstellt.
- Weiterhin werden mit ausgewählten Stellen (Grundstückseigentümers) direkte Informationsgespräche geführt (z. B. Entwicklungsbereich Gleisdreieck)



*Das DB-Planungsteam arbeitet eng und frühzeitig mit Vertretern von Kommunen und Behörden entlang der Strecke zusammen*

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Ausgewählte Planungsobjekte: Prüfening, Schloßstraße



Durch die Neuerstellung eines weiteren Streckengleises der Donautalbahn (Südgleis) werden folgende Bauwerke neu errichtet:

- EÜ Leichtlgasse
- EÜ Prüfeninger Schloßstraße

Der Sinzinger Weg wird verlegt und an das Wegenetz wieder angebunden. Es ist Grunderwerb erforderlich (landwirtschaftliche Nutzung).

Kostentragung durch das Bahnprojekt.

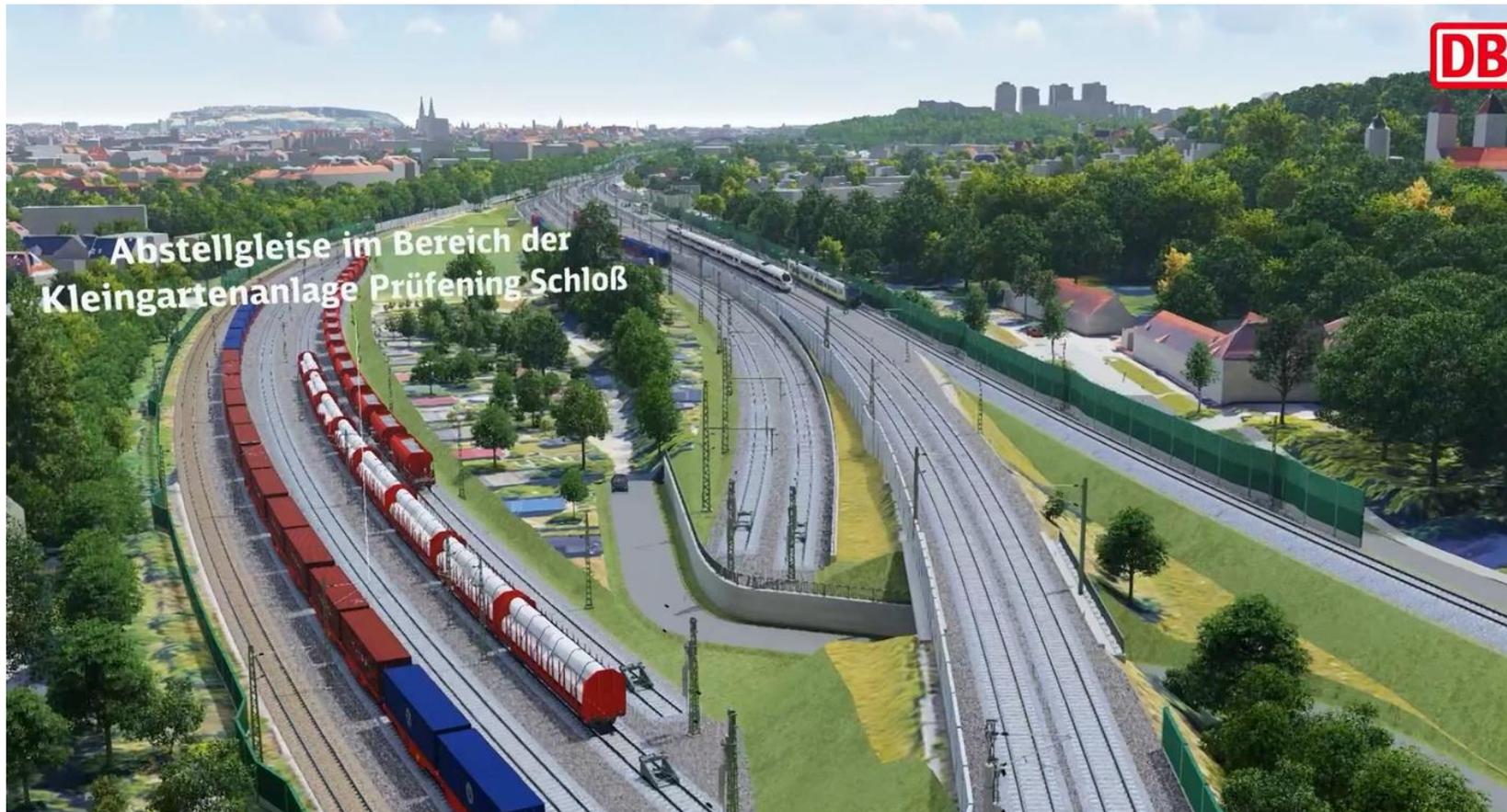
[Projekt-Website](#)

<https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/regensburg-obertraubling.html>

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Ausgewählte Planungsobjekte: Prüfening, Abstellanlage



Im Bereich der Kleingartenanlage zwischen den beiden Strecken wird eine Abstellanlage errichtet:

- Der BÜ Waldvereinsweg muss geschlossen werden
- Die Zufahrt erfolgt über ein neues Bauwerk von der Prüfening Schloßstraße
- Die Wegeverbindung wird umgelegt auf die Unterführung am Bahnhof Prüfening

Kostentragung durch das Bahnprojekt.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Ausgewählte Planungsobjekte: Bf Prüfening, Bahnsteiganlage, Zugangsrampe



Die Verkehrsstation Prüfening wird barrierefrei ausgebaut. Eine Rampenanlage und 2 Aufzüge erschließen die beiden neuen Mittelbahnsteige. Die Zugangsanlage zum Bahnsteig wird 6 m breit und 3 m hoch.

Der bestehende Außenbahnsteig wird weiterhin genutzt. Die Verbindung zur Prüfeninger Straße wird hier hergestellt.

Kostentragung durch das Bahnprojekt.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

### Ausgewählte Planungsobjekte: Straßenbrücke Dechbettener Straße



Die SÜ Dechbettener Straße muss aufgrund der Anforderungen an die Gleisinfrastruktur erneuert werden.

Gleichzeitig ist die regelkonforme Herstellung des Straßenbereiches durch den Straßenbulasträger herzustellen. Beiderseitiges Verlangen nach Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes nach § 12.2.

Ermittlung der Anteile der Kostentragung durch Fikiventwürfe in Entwurfsplanung.

Kostentragung nach zu ermittelnden Teilungsschlüssel zwischen Stadt Regensburg und Bahnprojekt.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Ausgewählte Planungsobjekte: Regensburg Hbf, neuer Bahnsteig mit Zugang



Im Bereich Regensburg Hbf wird ein neuer Mittelbahnsteig zwischen dem bestehenden und dem Einkaufszentrum errichtet. Der Zugang erfolgt vom bestehenden Verbindungssteg und wird barrierefrei erschlossen. An diesen Bahnsteig wird das Südgleis aus Richtung Donautalbahn herangeführt.

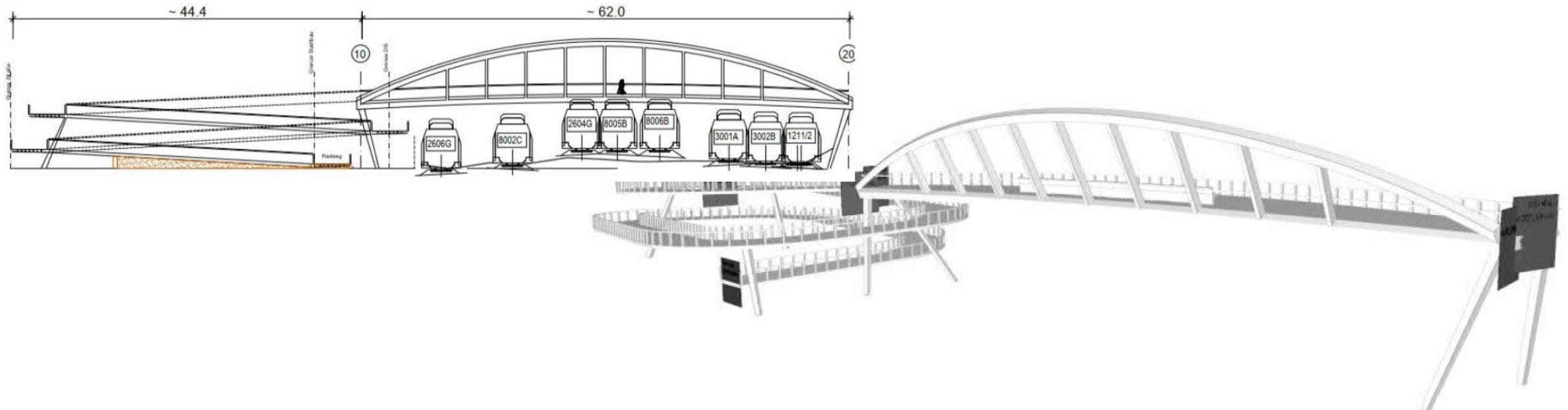
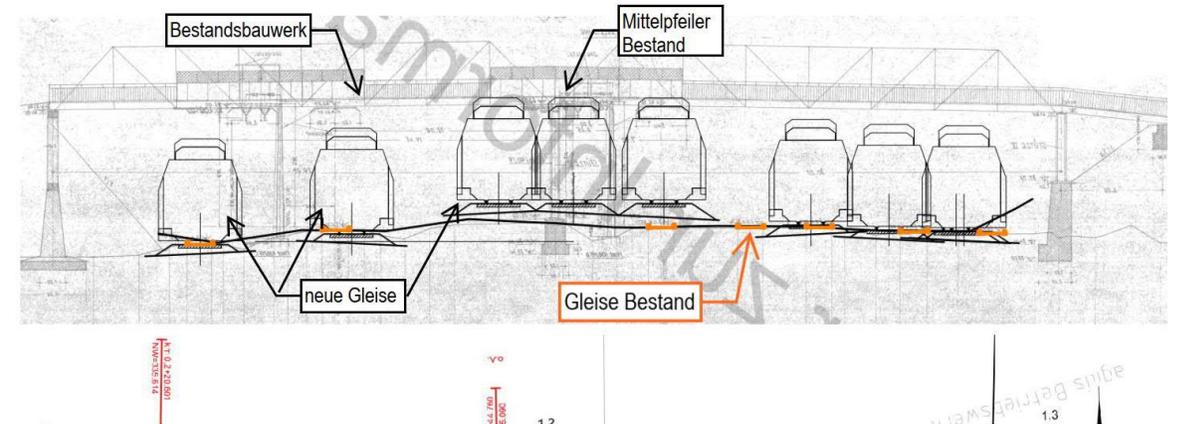
Kostentragung durch das Bahnprojekt.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

### Planungsobjekt Safferlingsteg: - Realisierung durch Stadt Regensburg -

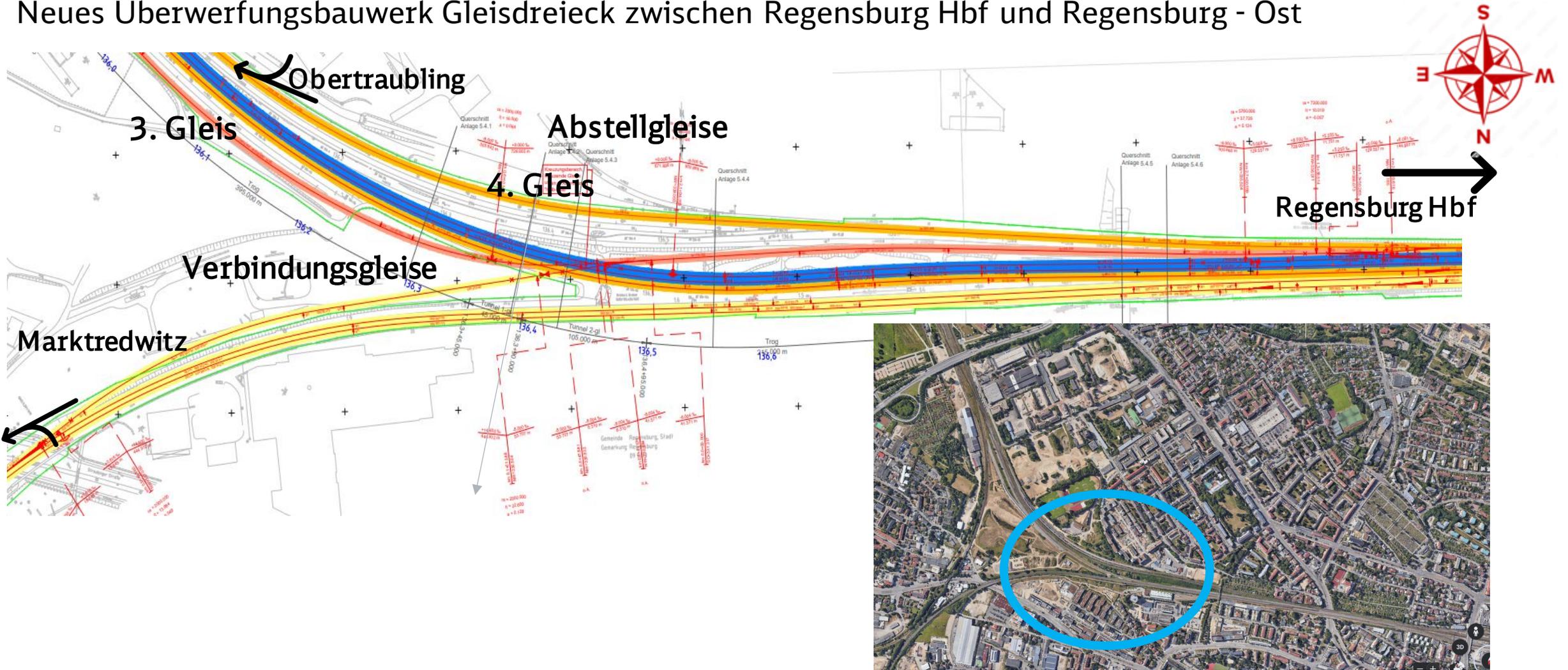
Das Bestandsbauwerk kann durch das Projekt MARO aufgrund der neuen Gleisanordnung nicht erhalten werden und ist daher zu erneuern. Aufgrund fehlender Wegwidmung obliegt die Kostentragung dem Gestattungsnehmer Stadt Regensburg.



# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

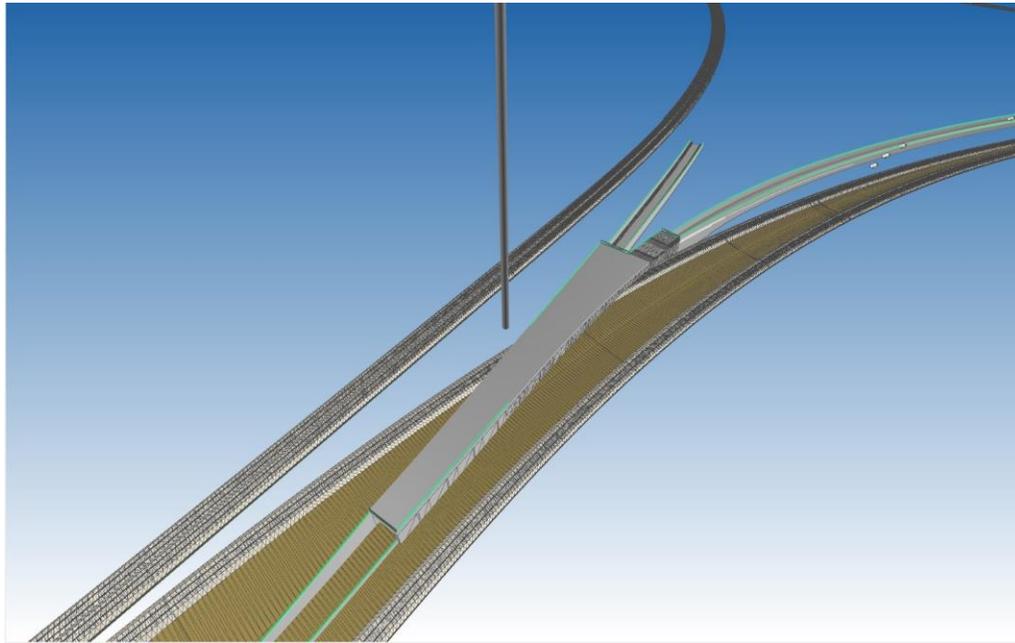
Neues Überwerfungsbauwerk Gleisdreieck zwischen Regensburg Hbf und Regensburg - Ost



# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

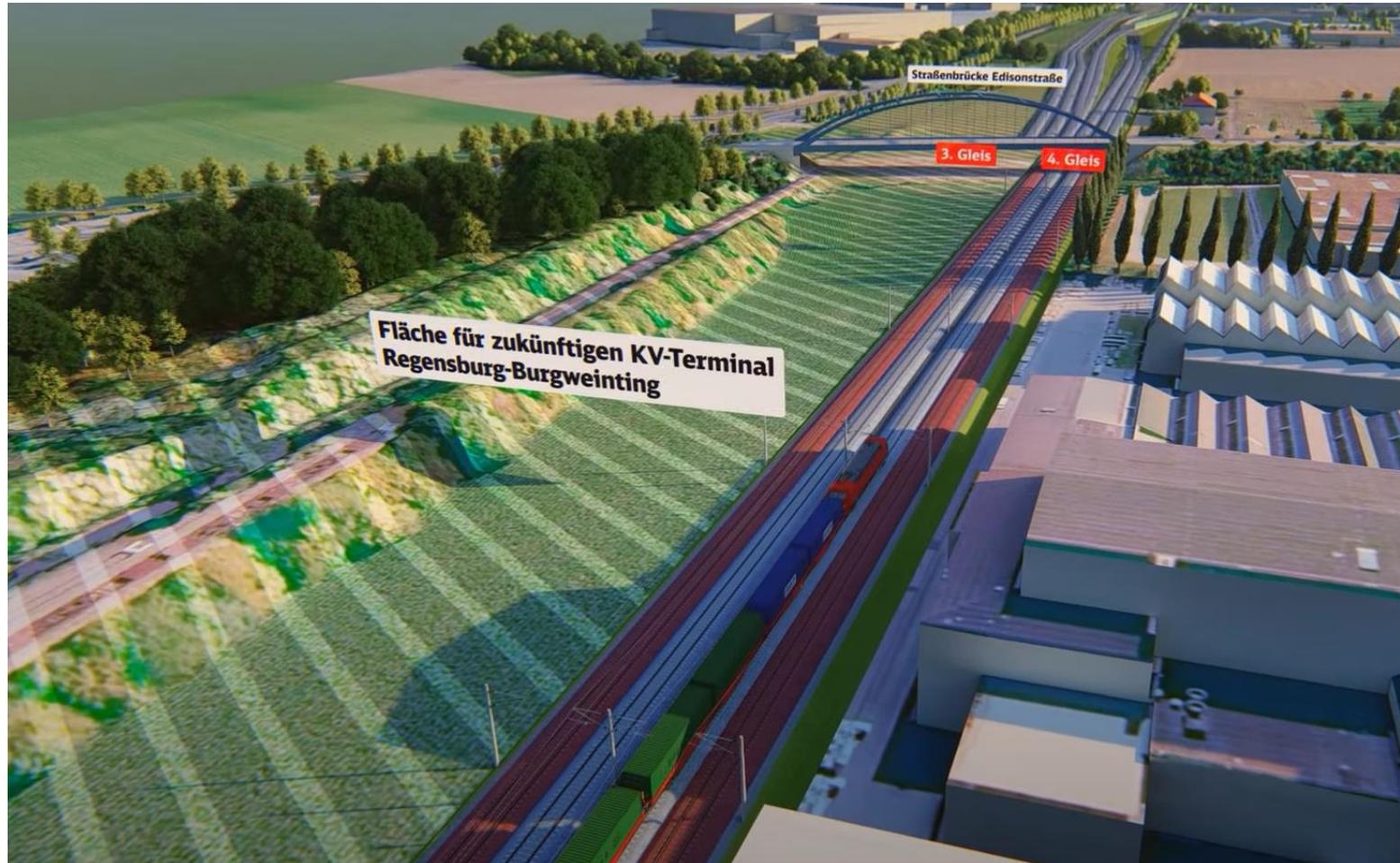
Neues Überwerfungsbauwerk Gleisdreieck zwischen Regensburg Hbf und Regensburg - Ost



# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Abschnitt Bereich Burgweinting -Süd - Nachbarbereich zu künftigen KV - Terminal



Im Bereich Burgweinting wird die vorhandene Bahntrasse beiderseits je um 1 Gleis erweitert.

Östlich im Bereich der vorhandenen Bahnanlage und mit dem Projekt KV-Terminal abgestimmt und westlich weitgehend auf Bahngrund.

Im Bereich der Erschließungsstraße Im Ried wird eine Stützwand und Schallschutzwand auf der Bahngrenze errichtet. Die vorhandene Erschließung bleibt erhalten.

Die Straßenbrücke Edisonstraße wird vom Projekt Umschlagbahnhof realisiert.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Neues Überwerfungsbauwerk bei Obertraubling



Zur höhenfreien Verknüpfung der Streckengleise von Ostkorridor (Schwandorf) und Regensburg/Hbf nach Passau und München wird ein 2-gleisiges Überwerfungsbauwerk errichtet. Die unteren Gleise werden zur besseren Integration in die Landschaft abgesenkt geführt.

# Bahnausbau Regensburg OKS

## Mehrgleisiger Ausbau Regensburg–Obertraubling (MARO)

Flächennutzung nahe St2615 (ehem. B15)



Das Überwerfungsbauwerk nutzt Flächen, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden, aber im Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg dem Bahnbetrieb gewidmet sind.

Die verbleibende Restflächen zur St2615 hin können anderweitig verwertet werden.

Die Bahnzufahrt zum BMW-Werk muss angepasst werden.



# InfraGO

# Ihre Fragen



## Klimavorbehalt

### Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	
Drucksachennummer	
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	
Bearbeiter/-in	

### Stufe 3: Ergebnisdarstellung in der Beschlussvorlage

*(Dieses Dokument ist Bestandteil der Beschlussvorlage)*

Bitte erläutern Sie kurz Ihre Ergebnisse von Stufe 1 (*Geben Sie an, ob der Beschluss Auswirkungen auf das Klima hat und fassen Sie kurz die positiven und negativen Auswirkungen zusammen oder die Begründung, warum keine Auswirkungen auftreten*)

#### Stufe 1: Zusammenfassung der Ergebnisse

#### Stufe 2:

Erfüllt der Beschluss die im Leitbild vorgegebenen Ziele?     ja     nein     teilweise  
*(Falls nein, beantworten Sie bitte die nächste Frage; falls ja, ist die Bearbeitung von Stufe 3 hiermit beendet)*

Bitte begründen Sie, warum die Inhalte des Beschlusses von den im Leitbild Energie und Klima vorgegebenen Zielen abweichen: