

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/21/17566/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

Gegenstand: SPNV-Konzept Regensburg, Zusammenfassung der Ergebnisse

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

02.03.2021

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

1.1 Ausgangssituation

Die Region Regensburg ist einer der Räume mit dem stärksten Wachstum im Freistaat Bayern. Das Personenverkehrsaufkommen in der Region ist u.a. geprägt durch die starken Stadt-Umland-Pendlerbeziehungen. Die aktuelle Situation zeigt, dass eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes dringend erforderlich ist. Dies ist durch eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split zu erreichen.

Ein leistungsfähiges und attraktives Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist darüber hinaus elementar für die verkehrliche Erreichbarkeit der Region Ostbayern mit den Regierungsbezirken Oberpfalz und Niederbayern. Dies betrifft sowohl die Anbindung an die Ballungsräume München und Nürnberg als auch für die Anbindung der per Bahn erreichbaren Umlandgemeinden an die Ober-, Mittel- und Regionalzentren.

Das derzeitige SPNV-Angebot in der Region Regensburg entspricht nicht mehr dem aktuellen und künftigen Bedarf. Dies betrifft sowohl die Erschließungswirkung im Regensburger Umland und in der Kernstadt als auch den Angebotsumfang auf allen von Regensburg ausgehenden Verkehrsachsen. Die bestehenden Potenziale für den öffentlichen Verkehr sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft, die gegenwärtigen Marktanteile des öffentlichen Verkehrs sind unterdurchschnittlich.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Stadt Regensburg und der Landkreise eine Ausweitung des SPNV-Angebotes gegenüber dem Status quo gefordert. Ziel ist die Einführung eines S-Bahn-ähnlichen Betriebes für den Stadt-Umland-Verkehr auf den von Regensburg ausgehenden Strecken mit möglichst dichtem Takt und langen Bedienzeiten.

Der Standort Regensburg hat auch eine zentrale Bedeutung als Schnittpunkt europäischer Hauptverkehrsachsen (München – Prag sowie Nürnberg – Passau – Wien) und ein hohes regionales Aufkommenspotenzial im Schienengüterverkehr (Donauhafen, Automobilindustrie). Daraus resultiert eine hohe Belastung insbesondere der Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau mit Güterzügen. Gemäß aktueller Prognosen ist hier mit einem weiteren Anstieg des Güterverkehrsaufkommens zu rechnen. Damit werden die Leistungsgrenzen der bestehenden Eisenbahninfrastruktur erreicht oder überschritten.

1.2 Zielstellung der Studie

Für die Entwicklung eines tragfähigen SPNV-Angebotes ist eine langfristig angelegte Abstimmung von Verkehrsangebot, Infrastrukturkonzept und Fahrzeugeinsatz erforderlich, um Konflikte bezüglich der Infrastrukturnutzung zu vermeiden, ein attraktives Fahrplankonzept mit funktionierenden Anschlüssen in alle Richtungen und attraktiven Reisezeiten anbieten zu können sowie Fehlinvestitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund haben die Bayerische Eisenbahngesellschaft gemeinsam mit der Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg eine Studie zur künftigen Entwicklung des SPNV im Raum Regensburg beauftragt, federführend begleitet und mit einem Zusammenschluss aus Gutachtern der Dorsch Gruppe (Ramboll und pBconsult) bearbeitet.

Ziel der Studie ist, für die Region Regensburg einen angemessenen Entwicklungspfad des SPNV-Angebotes und der zugehörigen Infrastruktur aufzuzeigen. Die Studie umfasst folgende Stufen:

- Phase 1: Fahrplankonzeption für die neuen Verkehrsverträge ab 12/2022 bis ca. 2035, Grundlage ist die Bestandsinfrastruktur mit ersten kleineren Anpassungen.
- Phase 2: Langfristiges Fahrplankonzept ab ca. 2035. Hierfür wird eine Umsetzung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellt. Darüber hinaus ist der Bedarf für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten SPNV-

Angebotes zu ermitteln.

Ausgehend von der vorhandenen Infrastruktur und den bereits in Umsetzung befindlichen bzw. fest geplanten Ausbaumaßnahmen sind dazu die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufzuzeigen. Hierzu sind die verkehrlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Aspekte darzustellen und in einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammenzuführen. Die Ergebnisse der Studie sind eine wesentliche Grundlage für die künftige Ausschreibung der SPNV-Verkehrsleistungen ab 12/2022 sowie die Einleitung weiterer Planungsschritte im Infrastrukturbereich.

1.3 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 1 dargestellt. Die untersuchten SPNV-Korridore sind blau gekennzeichnet. Die Streckenabschnitte im RVV-Gebiet sind nochmals gesondert hervorgehoben.

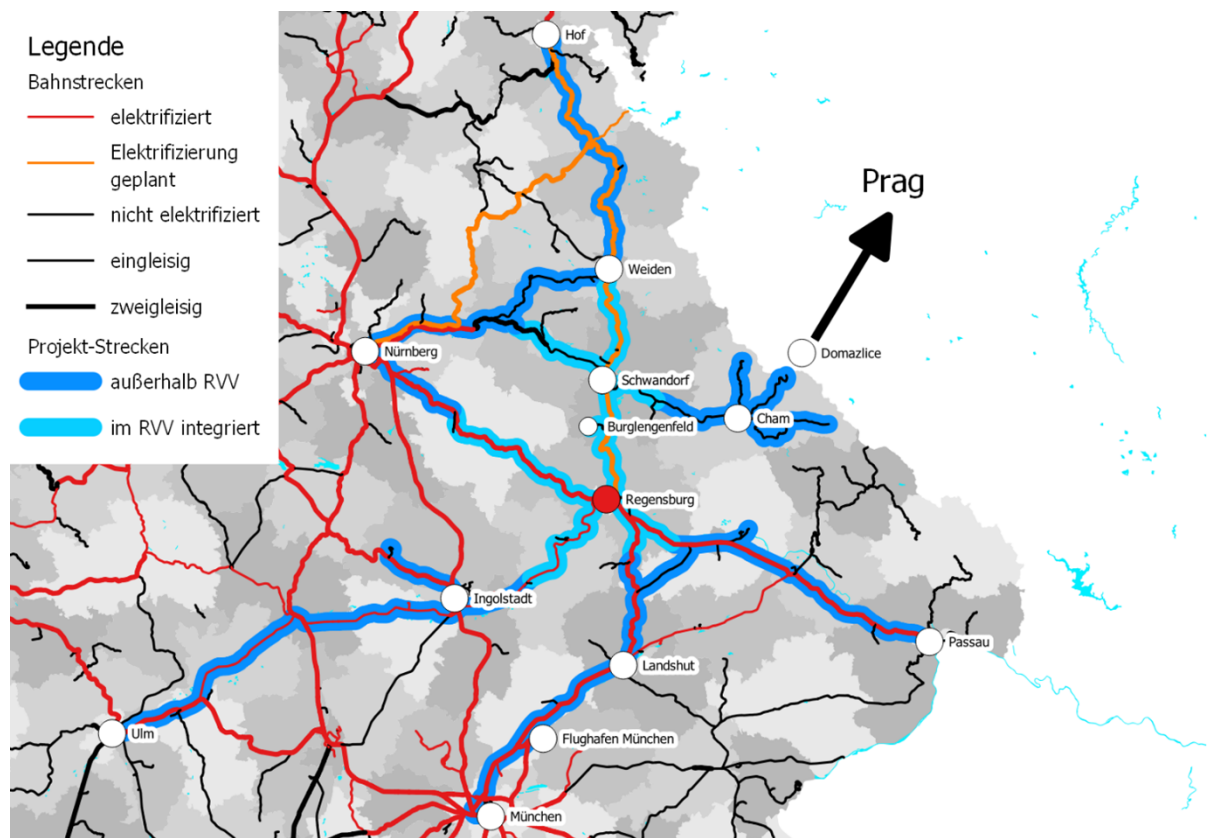


Abbildung 1: Eisenbahnstrecken im Untersuchungsgebiet

2. Verkehrliche Untersuchung

2.1 Gegenstand

Die verkehrliche Untersuchung umfasst im Wesentlichen das Einzugsgebiet des Regensburger Verkehrsverbundes und beinhaltet:

- eine Prognose der SPNV-Nachfrage für die Zeithorizonte 2024 (Phase 1) und 2035 (Phase 2).
- die Abschätzung der Nachfragepotenziale der im Rahmen der Studie zu betrachtenden zusätzlichen Verkehrshalte.
- die Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV und weiterem ÖPNV durch attraktive Gestaltung der Übergangsstellen in Verbindung mit einer Optimierung der ÖPNV-Linienführungen und der Einrichtung bzw. Erweiterung der P+R- (Park & Ride) bzw. B+R- (Bike & Ride) Kapazitäten. Hierbei wird in der Studie zwischen der Stadt Regensburg und dem Umland unterschieden. In der Stadt Regensburg wurde die im Projektverlauf vom Stadtrat beschlossene Stadtbahn als zukünftiges Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV in die Planungen integriert.

Die Ergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage für die Bewertung der zusätzlichen Verkehrshalte. Des Weiteren liefern sie wertvolle Anhaltspunkte für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes auf allen von Regensburg ausgehenden SPNV-Korridoren.

2.2. Hauptnachfragepotenziale und Empfehlungen zur Angebotsentwicklung

Aus der Potenzialanalyse geht hervor, dass im SPNV-Netz auf den auf Regensburg zulaufenden Strecken noch erhebliches Steigerungspotenzial bei der Nachfrage vorhanden ist (siehe Abbildung 2). In Summe können für den Regensburger Hauptbahnhof bis 2035 bis zu 35% mehr Fahrgäste erwartet werden.

Insbesondere der Nordost Richtung Schwandorf ist hier zu nennen, wo bis 2034 mit einem Nachfrageanstieg um ca. 66 % im Vergleich zum Bezugsjahr (2015) zu rechnen ist.

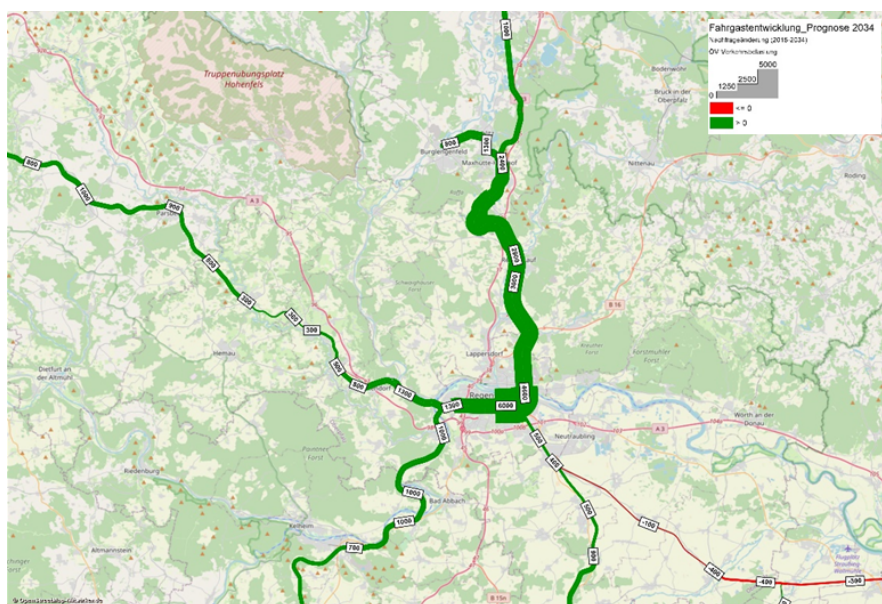


Abbildung 2: Änderung der Verkehrsnachfrage von 2015 auf 2034 (Reisende pro Werktag)

Dieser Korridor verfügt heute im Stadtgebiet Regensburg neben dem Hauptbahnhof über

keinen zusätzlichen Verkehrshalt und auch im Umland entspricht der gegenwärtige Zustand mit lediglich zwei Verkehrshalten (Regenstauf und Maxhütte-Haidhof) trotz hoher Siedlungsdichte und weiter zu beobachtender hoher Entwicklungsdynamik nicht den hier vorhandenen Potenzialen. Daher wird in dem Konzept vorgeschlagen, zwischen Regensburg Hauptbahnhof und Schwandorf vier neue Verkehrshalte einzurichten. Mit der zusätzlichen Reaktivierung der Nebenstrecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld (vier weitere Verkehrshalte) können noch weitere Potenziale erschlossen werden. Durch die neuen Verkehrshalte ist neben einer Ausweitung der Angebote eine stärkere Hierarchisierung zwischen schnellen und erschließenden Angeboten erforderlich.

Auch auf den weiteren auf Regensburg zuführenden Schienenstrecken bestehen ebenfalls relevante zusätzliche Nachfragepotenziale, die durch folgende Punkte erschlossen werden können:

- (1) eine Verdichtung des Verkehrsangebots im SPNV und
- (2) eine klarere Hierarchisierung des Verkehrsangebotes (differenziertes Haltekonzept mit Beschleunigung der langlaufenden Verkehre zur Verbesserung der überregionalen Verbindungen).

Im Verknüpfungskonzept wird die Grundlage für eine gleichmäßige und attraktive Erschließung des gesamten Regensburger Stadtgebietes unter Einbeziehung des SPNV gelegt. Regensburg befindet sich nach dem Grundsatzbeschluss zur Planung der Stadtbahn in der Situation, dass sich im Zuge einer adäquaten Vernetzung und Verknüpfung zwischen SPNV und Stadtverkehr eine deutliche Nachfragesteigerung des Öffentlichen Verkehrs ergeben kann. Die Planung der Stadtbahn und die damit einhergehende Neuordnung des gesamten Stadtverkehrs in Regensburg schafft hierfür gute Möglichkeiten, sofern es gelingt, Stadtverkehr, SPNV und Regionalbusverkehr optimal miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen.

Durch das Zielkonzept von (mindestens) jeweils zwei Verkehrsstationen pro SPNV-Ast im Regensburger Stadtgebiet wird eine gegenseitige Befruchtung zwischen SPNV und Stadtverkehr erreicht. Besondere Bedeutung haben perspektivisch neben dem Hauptbahnhof die Verknüpfungspunkte Regensburg-Prüfening, Regensburg-Wutzlhofen und Regensburg-Walhallastraße.

Weitere Potenziale ergeben sich auch aus einer integrierten Entwicklung und Anpassung des Regionalbusnetzes im Regensburger Umland. In vielen Fällen kann durch eine Anbindung der Regionalbuslinien an den SPNV trotz z.T. neuer Umsteigeerfordernisse für die Fahrgäste eine deutliche Attraktivitätssteigerung gegenüber bisher zum Hauptbahnhof Regensburg durchgebundenen Regionalbuslinien erreicht werden. Dies resultiert vor allem aus den Fahrzeuvorteilen und der prinzipiell hohen Zuverlässigkeit des SPNV-Angebots im Zulauf auf Regensburg.

2.3 Zusätzliche Verkehrshalte

Im Rahmen der Studie wurden die Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Verkehrshalte untersucht. Die zu untersuchenden Halte waren in der Aufgabenstellung vorgegeben. Die Untersuchung umfasste:

- Die verkehrliche Bewertung (Nachfragepotenziale im Einzugsbereich unter Beachtung der Verknüpfungsmöglichkeiten zum ÖPNV sowie des Park+Ride und Bike+Ride Potenzials)
- Die bauliche Machbarkeit (technische Umsetzbarkeit der Verkehrsstation, inkl. Zuwegungssituation)
- Die betriebliche Machbarkeit (Möglichkeiten zur Realisierung des zusätzlichen Verkehrshaltes im Fahrplankonzept)

Unter Betrachtung aller Faktoren werden auf den Bestandsstrecken folgende Stationen zur Umsetzung empfohlen:

- Stadtgebiet Regensburg: Regensburg-Walhallastraße, Regensburg-Wutzlhofen,

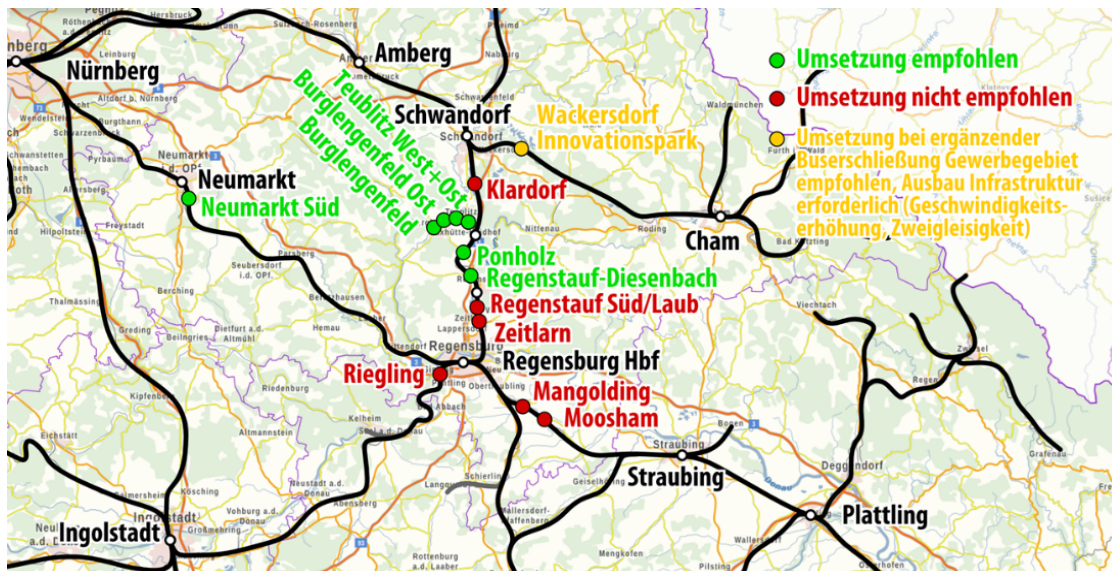


Abbildung 4: Ergebnisübersicht zur Bewertung der zusätzlichen Verkehrshalte (Umland)²

2.4 Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld

Die im Rahmen eines separaten Gutachtens erfolgten Untersuchungen bestätigen, dass für die Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld der Mindestnachfragewert von 1.000 Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge pro Tag erreicht wird. Voraussetzung hierfür sind eine Anpassung der Busbedienung im Städtedreieck Schwandorf – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld (u.a. Anpassung Linienführung Buslinie 41, deutlicher Ausbau des Ortsbusverkehrs Burglengenfeld / Teublitz / Maxhütte-Haidhof als Zubringer zur Bahn). Damit wird das Nachfragekriterium für die Reaktivierung von SPNV-Strecken der Bayerischen Staatsregierung als Voraussetzung für die Förderung und Initiierung weiterer Maßnahmen erfüllt. In einem nächsten Schritt sind weitere Untersuchungen zur Ertüchtigung der Eisenbahninfrastruktur Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld, inkl. Finanzierungskonzept erforderlich, auch um die Anforderungen aus den weiteren Reaktivierungskriterien des Freistaats zu prüfen. Die Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld wurde als optionale SPNV-Lösung in das Angebots- und Infrastrukturkonzept integriert. Hierbei wird von einer Durchbindung der Züge nach Regensburg ausgegangen. Empfohlene Verkehrshalte für die Reaktivierungsstrecke sind Burglengenfeld, Burglengenfeld Ost sowie Teublitz Ost und West.

3. SPNV-Angebotskonzept

3.1 Angebotskonzept Phase 1 (ab 12/2022)

In Verbindung mit der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen werden eine Reihe grundlegender Angebotsverbesserungen umgesetzt. Dies betrifft die:

- Einführung einer RE-Verbindung Regensburg – Nürnberg (ab 12/2024 im Stundentakt) mit Unterwegshalten in Beratzhausen (nur jede 2. Stunde), Neumarkt und Parsberg
- Einführung einer schnellen Direktverbindung Plattling – Regensburg – Nürnberg (ab 12/2024 alle zwei Stunden)
- Einführung eines stündlichen Schnellverkehrs München – Regensburg – Schwandorf und jeweils weiter zweistündlich nach Hof und Praha. Es kann eine deutlich höhere Pünktlichkeit erwartet werden, da das störungsanfällige Kuppeln von Zugteilen in Schwandorf künftig entfällt.

² Grafik: BEG; Kartengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung

- weitere Ausweitung des Angebotes im Korridor Regensburg – Schwandorf (RE Regensburg – Amberg – Nürnberg tagsüber stündlich)
- Ausweitung der Bedienzeiten im Spätverkehr (letzte Züge ab Nürnberg und Regensburg nach 24 Uhr.
- Verlängerung der Züge der Donautalbahn bis Gaimersheim (Mo-Fr, stündlich). Damit wird der Berufsverkehr zum Audi-Werk Ingolstadt wesentlich attraktiver gestaltet.

Darüber hinaus wird, soweit dies infrastrukturell möglich ist, das Angebot im Schüler- und Berufsverkehr weiter verdichtet. Weiterhin werden punktuell noch bestehende Taktlücken geschlossen. Somit profitieren Stadt und die Region von häufigeren Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr. Gleichzeitig wird die überregionale Anbindung insbesondere über den Verkehrsknoten Nürnberg deutlich verbessert.

Die zusätzlichen Verkehrshalte Regensburg-Walhallastraße und Regensburg-Wutzlhofen wurden im Fahrplankonzept bereits berücksichtigt. Dies gilt ebenso für ein stündliches Verkehrsangebot Regensburg – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld, vorbehaltlich der weiteren Schritte zur Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld.

Insgesamt werden damit die Grenzen der vorhandenen Infrastruktur ausgereizt. Dies betrifft insbesondere den Knoten Regensburg und die hoch belastete Magistrale Nürnberg – Passau, aber auch die Donautalbahn, wo u.a. fehlende Kreuzungsbahnhöfe eine weitere Angebotsverdichtung im Abschnitt Regensburg - Ingolstadt verhindern.

3.2 Zielkonzept – Phase 2 (Zeithorizont 2035)

Im Zielkonzept 2035 wird das Verkehrsangebot aus Phase 1 weiterentwickelt, wobei die neuen Möglichkeiten, die sich aus der Umsetzung der Maßnahmen aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ergeben, ausgenutzt werden. Folgende Maßnahmen aus dem neuen Angebotskonzept sind wegen ihrer Bedeutung für die Stadt Regensburg hervorzuheben:

- Die weitere Verstetigung und Attraktivierung des Angebotes im Stadt-Umland-Verkehr. Ziel ist die Etablierung eines S-Bahn-ähnlichen Standards („Regio S-Bahn“) mit ganztägig mindestens 2 Zügen pro Stunde, die an allen Unterwegsbahnhöfen im Regensburger Umland halten.
- Die Neuordnung des Verkehrsangebotes auf der Donautalbahn mit ganztägig mindestens 2 Fahrten pro Stunde auf der Gesamtstrecke und zusätzlichen Zügen in der Hauptverkehrszeit (Regensburg – Saal). Dies beinhaltet auch die Einführung eines stündlichen RE Regensburg – Ingolstadt – Ulm an allen Wochentagen mit Bedienung der wichtigsten Halte. Eine Reaktivierung der Strecke Saal – Kelheim wurde als Option berücksichtigt.
- Zusätzlich zum RE-Angebot eine stündliche Durchbindung eines Zuges der Relation Regensburg – Neumarkt nach Nürnberg (Halt nur in Neumarkt und Feucht).
- Die weitere Beschleunigung der Schnellverkehre München – Regensburg - Hof / Praha unter Nutzung der Möglichkeiten der Elektrifizierung. Hier ist eine Aufwertung zu einem fernverkehrsähnlichen Angebotsstandard anzustreben.
- In diesem Zusammenhang wird das SPNV-Angebot auf der Achse Landshut – Regensburg durch Einführung einer zusätzlichen Regional-S-Bahn Regensburg – Eggmühl – Landshut neu geordnet, um alle Unterwegshalte angemessen zu bedienen und die Anbindung an die Landeshauptstadt München sicherzustellen. Die Anbindung Regensburgs an den Flughafen München wird durch eine Beschleunigung des Flughafenexpresses weiter verbessert. Dieser könnte optional in Richtung Mühldorf/ Salzburg verlängert werden.³

³ Voraussetzung für Verlängerung Ri. Salzburg: Fertigstellung Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange und Realisierung Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS38)

Der resultierende Liniennetzplan mit Darstellung der von den einzelnen Linien konkret bedienten Unterwegshalte ist Anlage 1 zu entnehmen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Angebotskonzeptes wurde auch geprüft, inwieweit bestehende Verbindungen von und nach Regensburg über den Bahnhof Regensburg hinaus verlängert werden können. Im Ergebnis werden wegen der hohen Belastungen der Strecken und des Bahnhofes Regensburg sowie der fahrplanerischen Zwangspunkte keine grundlegend neuen Durchbindungen etabliert.

4. Infrastrukturkonzept

4.1 Unterstellte Infrastrukturmaßnahmen

Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes werden für das Untersuchungsgebiet in hohem Maße durch die weitere Umsetzung der vorhandenen Planungen zum Ausbau der Infrastruktur und die damit einhergehenden Chancen determiniert. Die Ergebnisse bestätigen, dass die zügige Umsetzung der im BVWP enthaltenen Maßnahmen eine grundlegende Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region ist. Daneben wurden die laufenden Infrastrukturmaßnahmen im S-Bahn-Bereich München unterstellt. Die als umgesetzt unterstellten Infrastrukturmaßnahmen werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| Maßnahme | Inhalt | Status |
|---|--|---|
| ABS Nürnberg – Passau ABS=Ausbaustrasse | 3. Gleis Feucht – Neumarkt (Obpf.) 3. Gleis Regensburg Hbf – Obertraubling Blockverdichtung Neumarkt (Obpf.) – Regensburg, Obertraubling - Plattling | Vorplanung durch DB Netz AG hat begonnen, Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Studie nicht vor Für Phase 2 (Konzept 2035) unterstellt |
| ABS Hof – Marktredwitz - Regensburg - | Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg 2. Gleis Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke | Vorplanung durch DB Netz AG hat begonnen, Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Studie nicht vor Für Phase 2 (Konzept 2035) unterstellt |
| ABS Nürnberg/Regensburg - Furth im Wald - Grenze D/CZ | Elektrifizierung Nürnberg-Mögeldorf – Nürnberg Dutzendteich, Hartmannshof–Schwandorf–Furth im Wald, Regensburg–Schwandorf Geschwindigkeitserhöhung Schwandorf–Furth im Wald Vmax = 160 km/h, Furth im Wald – Grenze D/CZ (–Česká Kubice) Vmax = 110 | Planungsbeginn noch offen Für Phase 2 (Konzept 2035) lediglich Elektrifizierung ohne Geschwindigkeitserhöhung unterstellt |
| 2. Stammstrecke S-Bahn München | Neubau S-Bahn-Stammstrecke, Neuordnung des SPNV-Angebotes auf der Bestandsstrecke Landshut - München | In Umsetzung, Inbetriebnahme ca. 2028 Im SPNV-Konzept berücksichtigt (Phasen 1 und 2) |
| Erdinger Ringschluss | Elektrifizierte Neubaustrecken | Erdinger Ringschluss im |

| | | |
|------------------------------|---|---|
| und Walpertskirchener Spange | Schwaigerloh - Erding, Abzweig Obergeislbach (an der Strecke München–Mühldorf) - Erding | Bau, Fertigstellung bis vsl. 2029, Walpertskirchener Spange im Planfeststellungsverfahren Für Phase 2 (Konzept 2035) unterstellt |
|------------------------------|---|---|

Tabelle 1: Für das Zielkonzept unterstellte Ausbauvorhaben der Eisenbahninfrastruktur

4.2 Ausbaubedarf im Knoten Regensburg

Die Ergebnisse der Studie bestätigen erneut, dass ein grundlegender Umbau der Gleisinfrastruktur im Korridor Regensburg – Prüfening – Obertraubling dringend erforderlich ist. Gegenwärtig werden hierzu durch die DB Netz AG die Planungen im Auftrag des Bundes durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie hatte die Grundlagenermittlung gerade erst begonnen, so dass noch keine abschließenden Ergebnisse vorlagen. Die Ergebnisse der Studie werden bei den weiteren Planungen mitberücksichtigt, soweit dies möglich ist. Eine vollumfängliche Berücksichtigung des im SPNV-Konzept Regensburg unterstellten Mengengerüsts würde jedoch eine Anpassung des Planungsauftrages der DB Netz AG erfordern und bleibt damit weiteren Verhandlungen vorbehalten.

Im Einzelnen werden für das Angebotskonzept folgende Maßnahmen als erforderlich unterstellt:

- Separate Führung der Donautalbahn im Abschnitt Regensburg Hbf – Regensburg Prüfening, möglichst mit zwei Gleisen. Im SPNV-Konzept wurde eine Führung unter Nutzung der bestehenden Flächen/Gleise nördlich der Strecke Regensburg-Nürnberg unterstellt, die vorhandenen Gleise sind für eine angemessene Streckengeschwindigkeit zu ertüchtigen.
- Mindestens dreigleisiger Ausbau des Abschnittes Regensburg Hbf – Obertraubling. In der Studie wurde eine Führung des 3. Gleises nördlich der Hauptgleise der Bestandsstrecke unterstellt. Das 3. Gleis wird von Reise- und Güterzügen genutzt werden. Der Hp Burgweinting muss folglich künftig über 3 Bahnsteigkanten verfügen.
- Spurplananpassung im Bereich Obertraubling (Errichtung Kreuzungsbauwerk zur niveaufreien Ausbindung der Strecke Regensburg – München im Bahnhof Obertraubling, vier Bahnsteigkanten in Obertraubling (2 x Landshut, 2 x Passau))
- Ausbau der Verbindungsbahn Regensburg Ost – Regensburg Hafenbrücke, diese Maßnahme des vordringlichen Bedarfes ist auch Voraussetzung für die Umsetzung des erweiterten SPNV-Angebotes bei wachsendem Schienengüterverkehr
- Erweiterung der Bahnsteigkapazität im Hauptbahnhof Regensburg bei vollumfänglicher Erhaltung der vorhandenen Bahnsteige:
 - Beibehaltung aller Bahnsteigkanten im Bestand
 - Mindestens zwei zusätzliche Bahnsteigkanten auf der Nordseite des Bahnhofes (Gleis 2, neues Stumpfgleis im Bereich der Hauptpost angebunden aus Richtung Westen für die Donautalbahn)
 - Unterteilung aller Bahnsteiggleise (1,2,4,5,8,9) mit Zugdeckungssignalen
- Zusätzliche Spurplananpassungen im Bereich Regensburg Hbf
 - Zusätzliche Weichenverbindungen und Anpassung der Signalisierung zum Ermöglichen gleichzeitiger Ein- und Ausfahrten, zur leistungsfähigen Anbindung des neuen 3. Gleises und zur Erhöhung der Ein- und Ausfahrtgeschwindigkeiten
 - Zusätzliche Überholungsmöglichkeiten für den Güterverkehr (Überholungshalte für 740 m lange Züge) durch Verlängerung und

Ertüchtigung bestehender Gleise

- Einrichtung der zusätzlichen Verkehrshalte Regensburg-Klenzebrücke, Regensburg-Walhallastraße und Regensburg-Wutzlhofen

4. 3 Weitere Infrastrukturmaßnahmen auf den untersuchten Korridoren

Die für das SPNV-Konzept insgesamt erforderlichen Maßnahmen sind der Übersicht in Anlage 1 zu entnehmen.

Neben der Umsetzung der BVWP-Maßnahmen, den dargestellten Maßnahmen im Bereich Regensburg und den punktuellen Anpassungen der Infrastruktur sind für die Umsetzung des künftigen Verkehrsangebotes auf der Donautalbahn umfassende Ausbaumaßnahmen erforderlich. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Ingolstadt – Regensburg. Hier sind für das künftige Mengengerüst zusätzliche Begegnungsabschnitte (Neustadt/Donau – Abensberg, Gundelshausen – Poikam, Ernsgaden – Münchsmünster) erforderlich. Daneben sind die bestehenden Kreuzungsbahnhöfe für eine beschleunigte Abwicklung von Zugbegegnungen zu ertüchtigen. Im Zusammenhang mit weiteren Modernisierungsmaßnahmen sind die Möglichkeiten zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zu prüfen. Im Ergebnis der Studie wird die Entwicklung eines Stufenkonzeptes als Verhandlungsgrundlage zur Infrastrukturfinanzierung empfohlen. Erster Schritt wäre eine Kosten-Nutzen-Untersuchung für die empfohlenen Ausbaumaßnahmen.

Ergänzend zu den Infrastrukturmaßnahmen auf den Hauptstrecken sind die im Rahmen dieser Untersuchung betrachteten Zweigstrecken zu erhalten und weiter aufzuwerten, um einen Stundentakt mit attraktiven Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen. Dies betrifft insbesondere die Gäubodenbahn sowie die Strecken Cham – Bad Kötzing – Lam und Cham - Waldmünchen.

Die Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof Burglengenfeld sollte als elementarer Bestandteil des Ausbaus des Verkehrsangebotes im Korridor Regensburg – Schwandorf weiter forciert und frühestmöglich umgesetzt werden.

Zusätzlich sind die bestehenden Verkehrsstationen so zu ertüchtigen, dass ein barrierefreier Zugang zum SPNV auch für Personen mit Mobilitätseinschränkungen möglich ist. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass auf allen Strecken noch erhebliche Defizite zu verzeichnen sind.

5. Gesamtfazit und Empfehlungen

Die vorliegende Studie zum SPNV-Konzept zeigt einen weitgehend realistischen Entwicklungspfad zur weiteren Modernisierung und Ausweitung des SPNV-Angebotes in der Region Regensburg auf. Damit wird die Forderung der Region nach einem S-Bahn-ähnlichen Stadt-Umlandverkehr erfüllt. Gleichzeitig wird mit dem vorliegenden Konzept die überregionale Anbindung Regensburgs durch beschleunigte Verkehrsangebote weiter verbessert.

Im Rahmen der Potenzialuntersuchung wurde herausgearbeitet, dass die höchsten Wachstumspotenziale für den SPNV im Korridor Regensburg – Schwandorf erwartet werden. Insofern kommt dem weiteren Ausbau des Angebotes auf dieser Achse eine besondere Bedeutung zu. Das vorliegende SPNV-Konzept bestätigt zudem, dass eine Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld verkehrlich sinnvoll ist und in das Gesamtkonzept integriert werden kann.

Die Eckpunkte des SPNV-Konzeptes wurden auf Initiative der BEG bei der Erstellung des 3. Gutachterentwurfes zum Deutschlandtakt berücksichtigt und fließen, soweit dies die bestehenden Vereinbarungen zwischen Freistaat, Bund und DB Netz AG erlauben, in die weiteren Planungen zum Umbau des Knotens Regensburg ein.

Grundvoraussetzung für die Realisierung des Konzeptes sind insbesondere:

- Die zügige Umsetzung der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen
- Weitere Ausbaumaßnahmen auf der Donautalbahn
- Die Erhöhung der Gesamtkapazität im Regensburger Hauptbahnhof

Daneben wird zur Erschließung des Nachfragepotenzials die schnelle Umsetzung der vorgeschlagenen zusätzlichen Verkehrshalte (Regensburg Walhallastr., Regensburg Wutzlhofen, Regensburg Klenzebrücke, Regenstauf-Diesenbach, Ponholz und Neumarkt Süd) empfohlen.

Dem Regensburger Stadtrat wird auf Grundlage der vorliegenden Studie zum SPNV-Konzept empfohlen:

- sich für den Ausbau des SPNV-Angebotes in der Region und das Ziel eines S-Bahn ähnlichen Stadt-Umlandverkehrs einzusetzen.
- eine zügige Realisierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes im Bundesverkehrswegeplans einzufordern.
- den zügigen Abschluss der Vorplanungen und nachfolgender Planungs- und Umsetzungsschritte für diese Maßnahmen zu unterstützen.
- sich dafür einzusetzen, dass der geplante und realisierte Maßnahmenumfang eine möglichst vollständige Umsetzung erlaubt, bzw. nachfolgende Planungs- und Umsetzungsschritte nicht erschwert (Aufwärtskompatibilität).
- den Abschluss der erforderlichen Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die zusätzlichen Verkehrshalte einzufordern und mit voranzutreiben sowie die verkehrliche stadtseitige Anbindung und räumliche Integration zu forcieren.
- sich weiterhin für den bedarfsgerechten Ausbau der Donautalbahn, insbesondere im Abschnitt Regensburg – Ingolstadt und deren leistungsfähige Einbindung in den Knoten Regensburg einzusetzen.
- die SPNV-Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld zu unterstützen.
- auf eine möglichst attraktive Verknüpfung der Verkehrsträger (Bahn, Bus, MIV, Rad- und Fußverkehr) an den bestehenden und neuen Verkehrsstationen hinzuwirken. Dies umfasst auch weitere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Das vorliegende Konzept dient als Argumentationshilfe und Leitlinie für weitere Planungsschritte, insbesondere gegenüber den anstehenden und notwendigen Gesprächen mit der Bayer. Eisenbahngesellschaft, DB Netz AG, DB Station und Service AG sowie dem Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr.

Anlagen:

- 1 Liniennetz und Infrastrukturmaßnahmenplan
- 2 PowerPoint-Präsentation Gutachter (eine Abhandlung der Präsentation wird auf die wesentlichsten Punkte /Folien durch den Gutachter erfolgen)

Adressat

**Stadtrat Regensburg
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr
und Wohnungsfragen**

Dokumententyp

Berichtsanhang

Datum

18.01.2021

SPNV-KONZEPT REGENSBURG

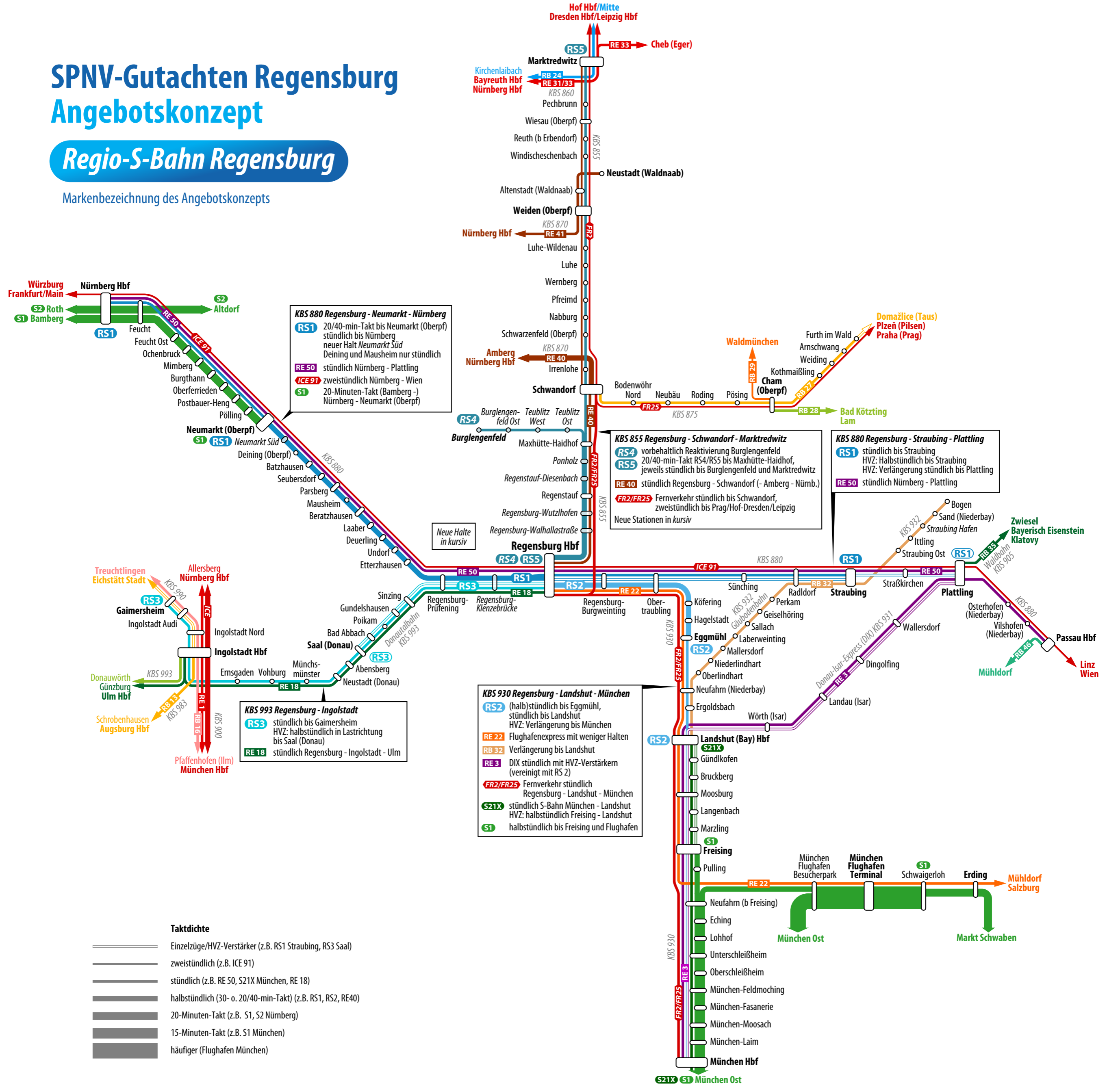
ANLAGE I: LINIENNETZ UND INFRASTRUKTURMASSNAHMEN



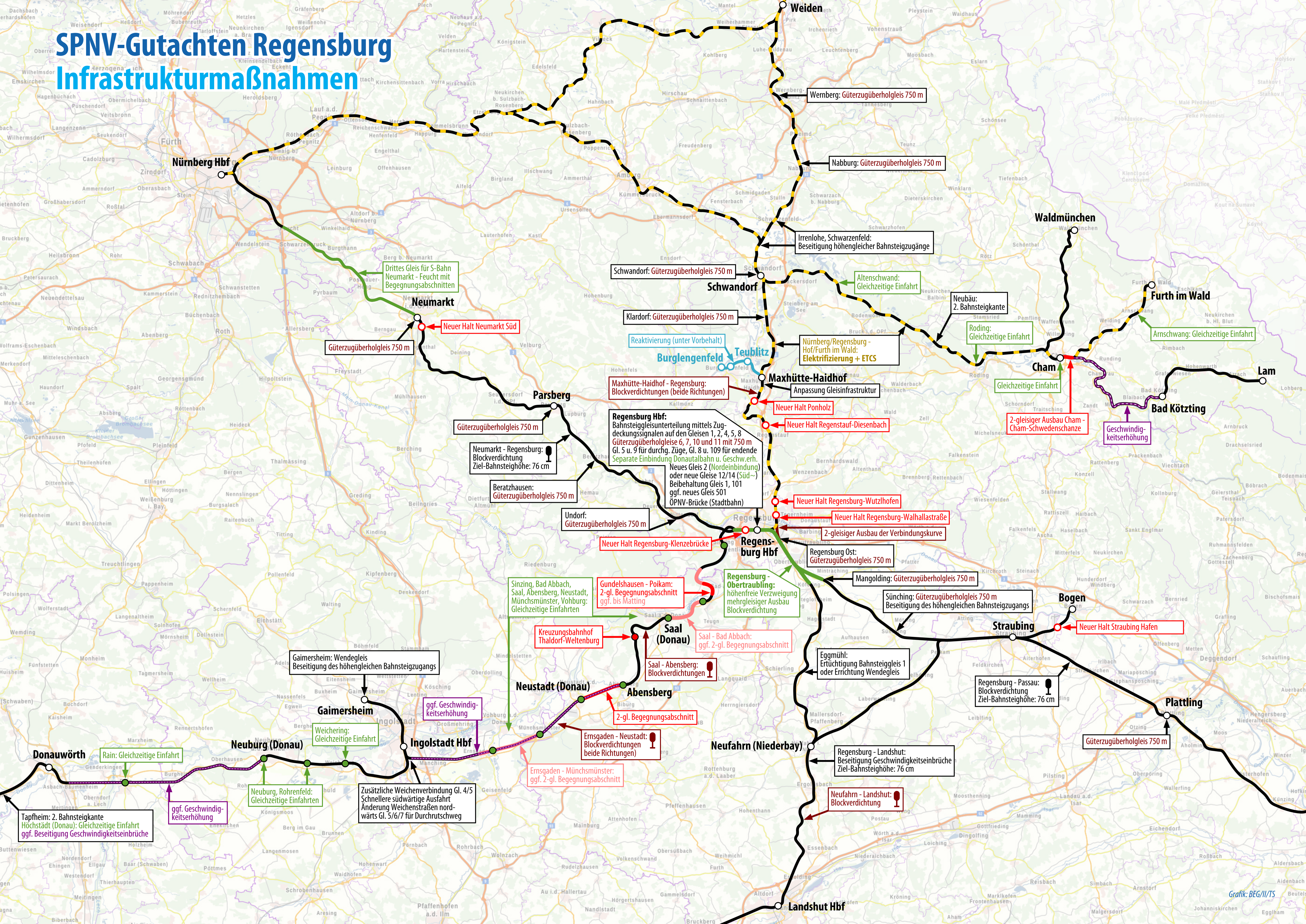
SPNV-Gutachten Regensburg Angebotskonzept

Regio-S-Bahn Regensburg

Markenbezeichnung des Angebotskonzepts



SPNV-Gutachten Regensburg Infrastrukturmaßnahmen



Nürnberg Hbf

Fürth

Neumarkt

Parsberg

Schwandorf

Maxhütte-Haidhof

Regensburg Hbf

Gaimersheim

Ingolstadt Hbf

Neuburg (Donau)

Weichering

Neuburg, Rohrenfeld

Ingolstadt

Abensberg

Neustadt (Donau)

Ermsgaden

Ermsgaden

Neufahrn (Niederbay)

Regensburg - Landshut

Neufahrn - Landshut

Regensburg - Passau

Landshut Hbf

Wernberg: Güterzugüberholgleis 750 m

Nabburg: Güterzugüberholgleis 750 m

Irrenlohe, Schwarzenfeld: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge

Schwandorf: Güterzugüberholgleis 750 m

Klardorf: Güterzugüberholgleis 750 m

Maxhütte-Haidhof - Regensburg: Blockverdichtungen (beide Richtungen)

Regensburg Hbf: Bahnsteiggleisunterteilung mittels Zugdeckungsanlagen auf den Gleisen 1, 2, 4, 5, 8 Güterzugüberholgleise 6, 7, 10 und 11 mit 750 m Gl. 5 u. 9 für durchg. Züge, Gl. 8 u. 109 für endende Separate Einbindung Donautalbahn u. Geschw. erh. Neues Gleis 2 (Nordenbindung) oder neue Gleise 12/14 (Süd-) Beibehaltung Gleis 1, 101 ggf. neues Gleis 501 ÖPNV-Brücke (Stadtbahn)

Regensburg - Obertraubling: höhenfreie Verzweigung mehrgleisiger Ausbau Blockverdichtung

Regensburg - Wutzlhofen: Neuer Halt

Regensburg - Walhallastraße: Neuer Halt

Regensburg - Klenzebrücke: Neuer Halt

Regensburg - Saal (Donau): Saal - Bad Abbach: ggf. 2-gl. Begegnungsabschnitt

Saal - Abensberg: Blockverdichtungen

Abensberg - Neustadt: 2-gl. Begegnungsabschnitt

Ermsgaden - Neustadt: Blockverdichtungen beide Richtungen

Ermsgaden - Münchsmünster: ggf. 2-gl. Begegnungsabschnitt

Regensburg - Landshut: Beseitigung Geschwindigkeitseinbrüche Ziel-Bahnsteighöhe: 76 cm

Neufahrn - Landshut: Blockverdichtung

Regensburg - Passau: Blockverdichtung Ziel-Bahnsteighöhe: 76 cm

Landshut Hbf

Waldmünchen

Furth im Wald

Arnschwang

Cham

Bad Kötzing

2-gleisiger Ausbau Cham - Cham-Schwedenschanze

Geschwindigkeitserhöhung

Neuer Halt Regensburg-Wutzlhofen

Neuer Halt Regensburg-Walhallastraße

2-gleisiger Ausbau der Verbindungskurve

Regensburg Ost: Güterzugüberholgleis 750 m

Mangolding: Güterzugüberholgleis 750 m

Sünching: Güterzugüberholgleis 750 m Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs

Bogen: Neuer Halt Straubing Hafen

Regensburg - Passau: Blockverdichtung Ziel-Bahnsteighöhe: 76 cm

Plattling: Güterzugüberholgleis 750 m

Landshut Hbf

Drittes Gleis für S-Bahn Neumarkt - Feucht mit Begegnungsabschnitten

Neuer Halt Neumarkt Süd

Güterzugüberholgleis 750 m

Güterzugüberholgleis 750 m

Neumarkt - Regensburg: Blockverdichtung Ziel-Bahnsteighöhe: 76 cm

Beratzhausen: Güterzugüberholgleis 750 m

Udorf: Güterzugüberholgleis 750 m

Sinzing, Bad Abbach, Saal, Abensberg, Neustadt, Münchsmünster, Vohburg: Gleichzeitige Einfahrten

Gundelshausen - Poikam: 2-gl. Begegnungsabschnitt ggf. bis Matting

Kreuzungsbahnhof Thaldorf-Weltenburg

Gaimersheim: Wendegleis Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs

ggf. Geschwindigkeitserhöhung

Weichering: Gleichzeitige Einfahrt

Neuburg, Rohrenfeld: Gleichzeitige Einfahrten

Zusätzliche Weichenverbindung Gl. 4/5 Schnellere südwärts Ausfahrt Änderung Weichenstraßen nordwärts Gl. 5/6/7 für Durchrutschweg

ggf. Geschwindigkeitserhöhung

Tapfheim: 2. Bahnsteigkante Höchstädt (Donau): Gleichzeitige Einfahrt ggf. Beseitigung Geschwindigkeitseinbrüche

Reaktivierung (unter Vorbehalt)

Nürnberg/Regensburg - Hof/Furth im Wald: Elektrifizierung + ETCS

Anpassung Gleisinfrastruktur

Neuer Halt Ponholz

Neuer Halt Regensburg-Diesenbach

Altschwand: Gleichzeitige Einfahrt

Neubäu: 2. Bahnsteigkante

Roding: Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Arnschwang: Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gleichzeitige Einfahrt

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Zusammenfassung der Projektergebnisse für den Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen der Stadt Regensburg

Ralf Jugelt (Projektleiter Gutachterkonsortium)
Ingolf Berger (Verkehrsplaner Gutachterkonsortium)
Tobias Schmalzl (Bereichsmanager/Projektkoordinator BEG)

Regensburg, 02.03.2021

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele

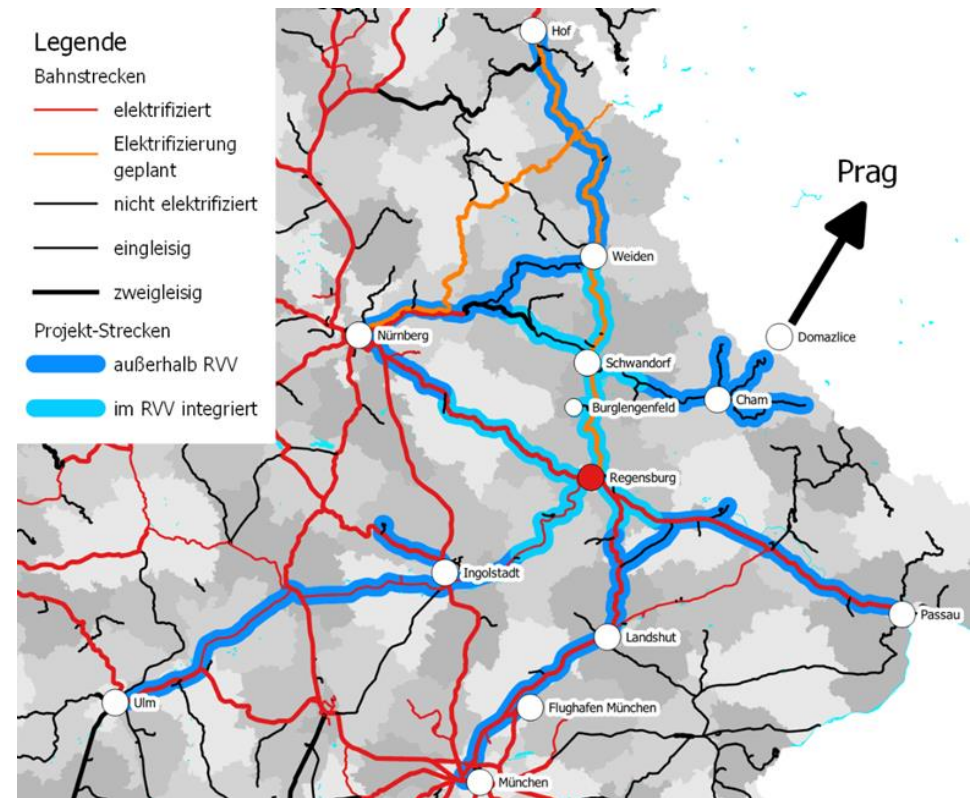
2. Nachfrageentwicklung und Potenziale

3. Angebotskonzept

4. Infrastrukturelle Voraussetzungen (Fokus Knoten Regensburg)

5. Untersuchung zusätzlicher Verkehrshalte

6. Fazit



SPNV-Gutachten Regensburg

02/2018-11/2020

Auftraggeber

- Bayerische Eisenbahngesellschaft
- Stadt Regensburg
- Landkreis Regensburg

Mitwirkung im projektbegleitenden Arbeitskreis

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- DB Netz AG, DB Station und Service AG
- Regensburger Verkehrsverbund
- Landkreise Schwandorf, Neumarkt i. d. Oberpf., Amberg-Sulzbach, Kelheim

**Bahnland
Bayern**
Zeit für Dich



Projektziele

Anlass:

- Dynamische Standortentwicklung (insbesondere Stadt Regensburg und unmittelbares Umland)
- Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Region sinnvoll und wegen überlasteter Straßen dringend geboten
- Ganzheitliches Konzept zur Umsetzung der Stadtbahn Regensburg erfordert Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV
- Mit weiterem Anstieg des Schienengüterverkehrs wird die Leistungsgrenze der bestehenden Infrastruktur erreicht oder überschritten

Zielstellung:

- Entwicklung eines Stufenkonzeptes zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes und der Eisenbahninfrastruktur im Raum Regensburg
- Phase 1 (2023-ca. 2035): Ausschreibungsfahrpläne für Neuvergabe Verkehrsleistungen durch BEG
- Phase 2 (ab ca. 2035): Zielzustand unter Berücksichtigung des vorgesehenen Infrastrukturausbaus (vordringlicher Bedarf Bundesverkehrswegeplan), inkl. Aufzeigen weiteren Ausbaubedarfes

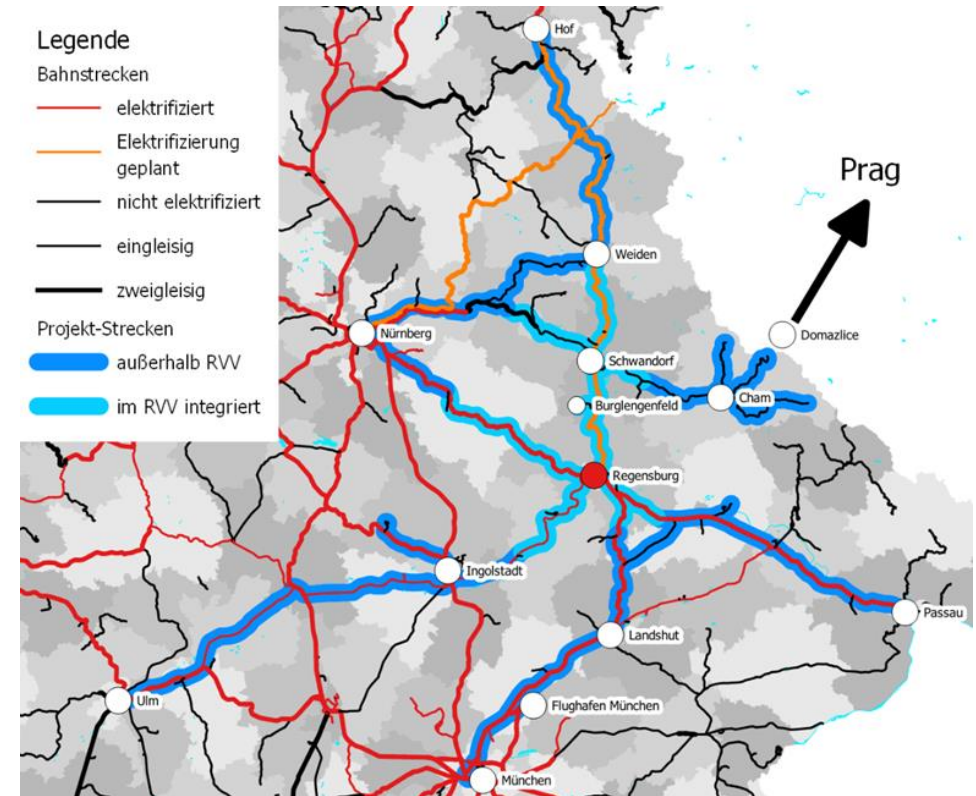
Untersuchungsbausteine



Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele
- 2. Nachfrageentwicklung und Potenziale**
3. Angebotskonzept
4. Infrastrukturelle Voraussetzungen (Fokus Knoten Regensburg)
5. Untersuchung zusätzlicher Verkehrshalte
6. Fazit



Datengrundlagen und wesentliche Erkenntnisse

Einbeziehung folgender Datenquellen:

- Landesverkehrsmodell Bayern mit Daten aus Einwohner- und Arbeitsplatzdichte,
- Raumstrukturdaten einschließlich Nutzungs- und Bevölkerungsschwerpunkte
- Pendlerdaten – vor allem bezüglich Identifizierung regionaler Verflechtungen
- Prognosedaten zur Entwicklung der Bevölkerung

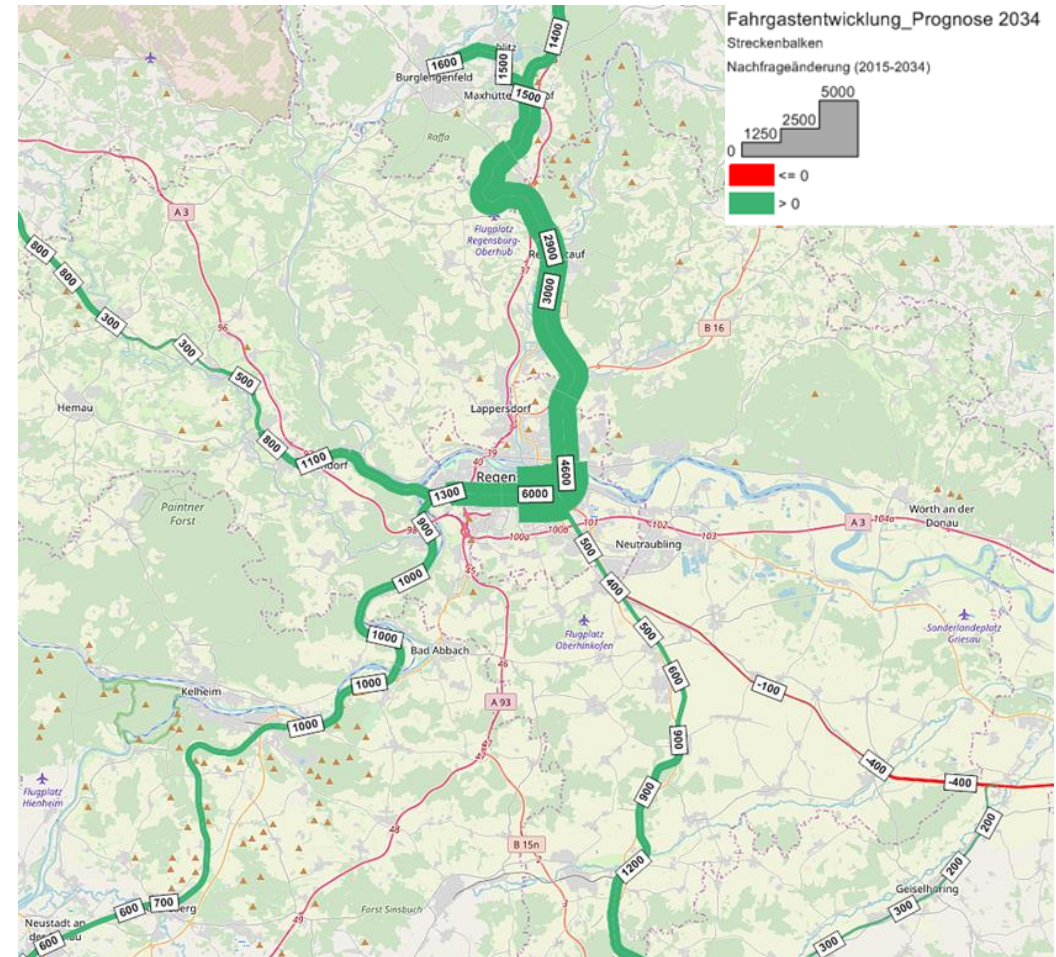
Wesentliche Erkenntnisse:

- Region ist geprägt von starkem Wachstum mit dem Kern Regensburg mit der Folge einer starken Verkehrsbelastung. Die Verkehrsinfrastruktur weist inzwischen Überlastungserscheinungen auf.
- Es bestehen sehr starke Verflechtungen zwischen Regensburg und seinem Umland – tendenziell weiter zunehmend. 80% der Pendlerwege der Region haben Quelle/Ziel in Regensburg.
- Der Marktanteil des SPNV ist in dieser Region bisher unterdurchschnittlich – das gegenwärtige Angebot ist nicht ausreichend in der Lage, die vorhandenen Potenziale auszuschöpfen
- Die stärksten Wachstumspotenziale liegen insbesondere bei den Korridoren aus Regensburg Richtung Schwandorf und Ingolstadt
- Das höchste zusätzliche verkehrliche Potenzial besteht im Korridor zwischen Regensburg und Schwandorf.

Verkehrliche Untersuchung

Entwicklung SPNV-Gesamtnachfrage bis 2035

| Streckenast | Maßgebender Querschnitt | Zählung 2015 | Prognose 2034 |
|-------------------------|---|--------------|---------------|
| Nürnberg – Regensburg | Regensburg-Prüfening – Etterzhausen | 6.240 | 7.620 |
| Nürnberg – Neukirchen | Nürnberg – Hersbruck | 5.000 | 6.060 |
| Neukirchen – Weiden | Neukirchen – Vilseck | 1.160 | 2.090 |
| Neukirchen – Schwandorf | Neukirchen – Sulzbach-Rosenberg | 2.650 | 3.690 |
| Hof – Regensburg | Regensburg – Regenstauf | 6.520 | 10.870 |
| Schwandorf – Domazlice | Roding – Pösing | 1.700 | 2.690 |
| Waldmünchen – Lam | Zellertal – Grafenwiesen | 550 | 760 |
| Regensburg – Passau | Plattling – Osterhofen | 2.840 | 3.920 |
| Neufahrn – Bogen | Perkam – Radldorf | 1.170 | 1.330 |
| Regensburg – München | Ergoldsbach – Landshut (außerhalb Ballungsraum München) | 8.500 | 10.090 |
| Regensburg – Ulm | Regensburg-Prüfening – Sinzing | 2.500 | 3.440 |

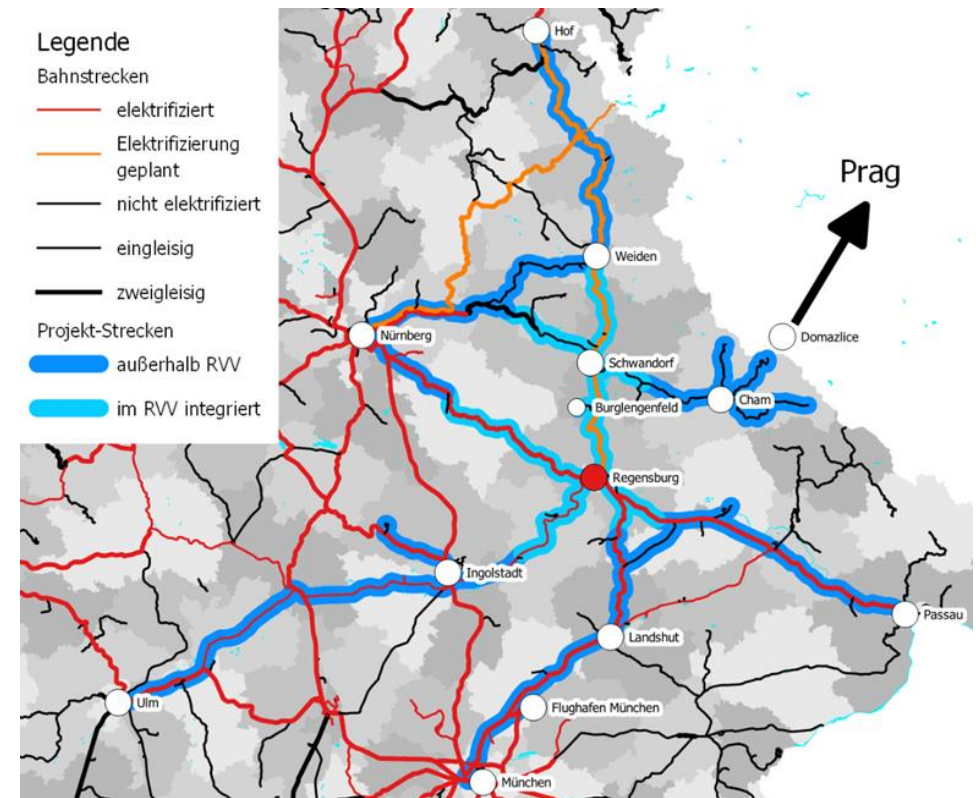


Änderung SPNV-Nachfrage 2015-2034 (Differenz)

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele
2. Nachfrageentwicklung und Potenziale
- 3. Angebotskonzept**
4. Infrastrukturelle Voraussetzungen (Fokus Knoten Regensburg)
5. Untersuchung zusätzlicher Verkehrshalte
6. Fazit



Neuerungen im Verkehrsangebot (Phase 1)

Schwandorf (Nürnberg / Hof / Furth i. W.)

- **Ab 12/2022** Expressverkehr RE 2/25 München – Regensburg – Schwandorf im 1h-Takt, alternierend weiter nach Hof oder Furth i.W. – Plzen – Praha (jeweils 2h Takt)
- RE 40 Regensburg – Amberg – Nürnberg tagsüber im 1h Takt (Schließung Taktlücken)

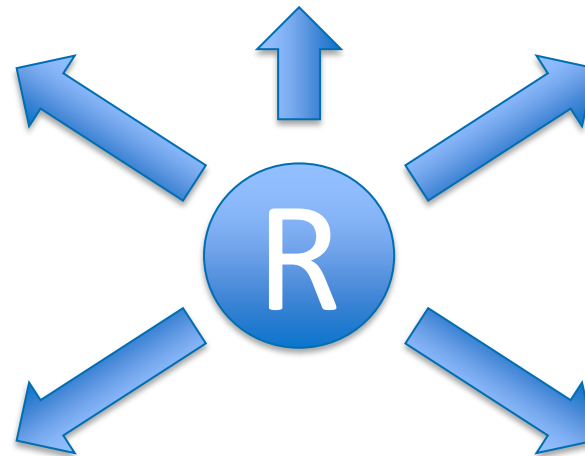
Nürnberg

- **Ab 12/2022** RE50 Regensburg – Nürnberg im ganztägigen 2h-Takt +Zusatzfahrten in der HVZ
- **Ab 12/2024** RE 50 Regensburg - Nürnberg – Plattling im 1h Takt mit neuen Fahrzeugen

→ In Nürnberg Anschluss Ri. Berlin und Frankfurt/Main

Ingolstadt

- **ab 12/2024** Mo-Fr stündliche Durchbindung Donautalbahn zum Audi-Werk (Ingolstadt-Audi, Gaimersheim)
- RE18 (Sa+S) Regensburg- Ingolstadt – Ulm bedient zwischen Ingolstadt und Ulm alle Halte



Plattling

- **Ab 12/2024** Schnelle Verbindung Nürnberg - Plattling (Durchbindung RE 50 im 2h-Takt mit Halt an allen Bahnhöfen)
- RB 15/17 Gaimersheim/Ulm – Ingolstadt – Plattling im 2h-Takt
- zusätzliche Verstärkerfahrten (Neumarkt –) Regensburg – Straubing/Plattling in der Hauptverkehrszeit

Landshut/München

- **Ab 12/2023** Expressverkehr München – Regensburg – Schwandorf im 1h-Takt
- **Ab ca. 2028** (Inbetriebnahme 2. Stammstrecke): Durchbindung Gäubodenbahn bis Landshut
- S-Bahn Landshut – München im 1h-Takt

→ **Umsetzung mit Neuvergabe der SPNV-Leistungen durch die BEG**

Neuerungen im Verkehrsangebot ab 12/2022 (Phase 1)

Weitere Verbesserungen im neuen Fahrplankonzept

- Ausweitung Bedienzeiten (letzte Fahrten ab Regensburg und Nürnberg nach 24 Uhr)
- Schließung weiterer Taktlücken auf allen Linien
- Zusätzliche RB-Fahrten im Schüler- und Berufsverkehr (Prinzip: mindestens 2 Fahrten pro Stunde)

Berücksichtigung weiterer Angebotsmaßnahmen als Option

- Zusätzlicher Verkehrshalt R.-Walhallastr.
- Zusätzlicher Verkehrshalt R.-Wutzlhofen)
- Berücksichtigung stündliche RB Regensburg – Burglengenfeld als Option (vorbehaltlich weiterer Planungen)



- **Erste Angebotsverbesserungen umgesetzt, soweit möglich**
- **Grenzen der Infrastrukturbelastung werden erreicht**



Ausschreibungsfahrpläne E-Netz Regensburg-Donautal im Internet:
<https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/ausschreibungen/regensburg-donautal>

Angebotskonzept Phase II

Methodischer Ansatz

- Korridorweise Betrachtung der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung, insb. Fragestellungen bzgl. neuer Stationen und ÖPNV-/SPNV-Verknüpfung
- Entwicklung von Produktkategorien, Linienführungen, Fahrplantakten
- Angebotsorientierter Ansatz mit dem Ziel maximal erforderlichen Infrastrukturbedarfs (Notwendigkeit eines Streckenausbaus)
- Maßgebliches Verkehrskonzept für die Dimensionierung der Infrastruktur:
Hauptverkehrszeit – daraus Ableitung für Neben- und Schwachverkehrszeit

Schwerpunkte der SPNV-Liniennetzentwicklung

- Stärkere Hierarchisierung der Produkte zur Bedienung der unterschiedlichen Nachfragesegmente Fernverkehr, Schneller Regionalverkehr, Ballungsraumverkehr und lokale Erschließung
- Stärkung der schnellen Regionalverkehre zwischen den Zentren – einschließlich der Anbindung an benachbarte Regionen (Oberzentren, Knoten Fernverkehr), dabei besondere Betrachtung des Überlappungsbereichs zum Fernverkehr (Korridore München – Regensburg und Regensburg – Hof / Domažlice – Praha)
- Entwicklung eines S-Bahn-ähnlichen Angebotes im Ballungsraumverkehr um Regensburg (hohe Taktdichte, viele Verkehrshalte, gutes Verkehrsangebot auch in Nebenzeiten, kapazitätsstarke Fahrzeuge)
- Attraktivierung der Nebenstrecken (Cham – Lam, Cham – Waldmünchen, Neufahrn – Straubing – Bogen) durch Verstärkung und Verbesserung Verkehrsangebot (z.B. Ein-Stunden-Takt und Durchbindung zum nächsten zentralen Ort / Umsteigeknoten)



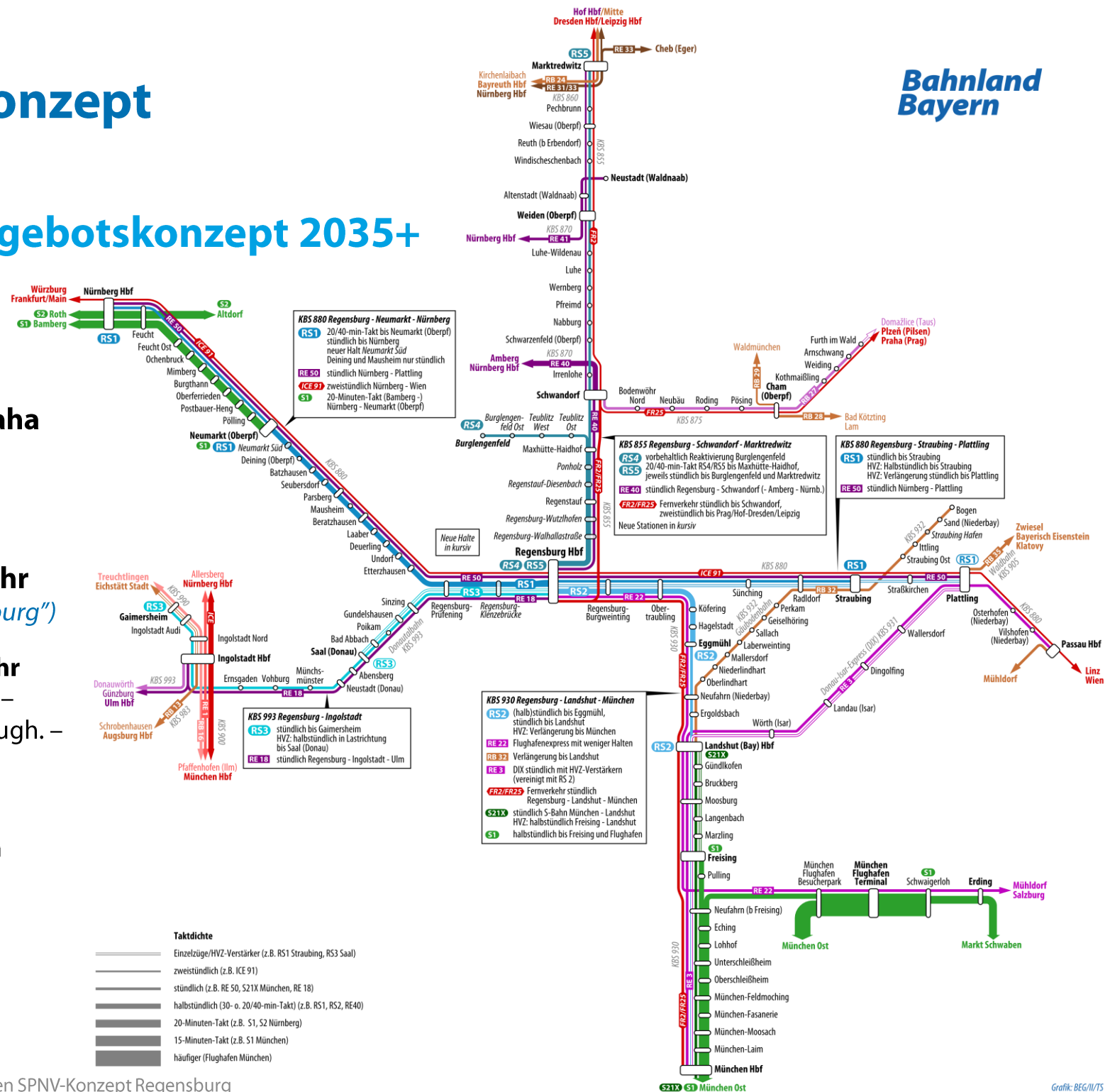
Angebotskonzept

Linienetz Angebotskonzept 2035+

Neuerungen

(aufbauend auf Phase I)

- Beschleunigung München – Hof / Praha**
 (perspektivisch Fernverkehrsstandard)
- Aufwertung Ballungsraumverkehr**
 ("Regio S-Bahn Regensburg")
- ÜFEX als Schnellverkehr**
 Regensburg – Eggmühl – Landshut – München Flugh. – Mühldorf – Salzburg
- RE Regensburg – Ulm**
 stündlich an allen Tagen
- Attraktivierung Nebenbahnen**
 - Burglengenfeld
 - Gäubodenbahn
 - Chamer Spinne



Angebotskonzept

Aufwertung Ballungsraumverkehr

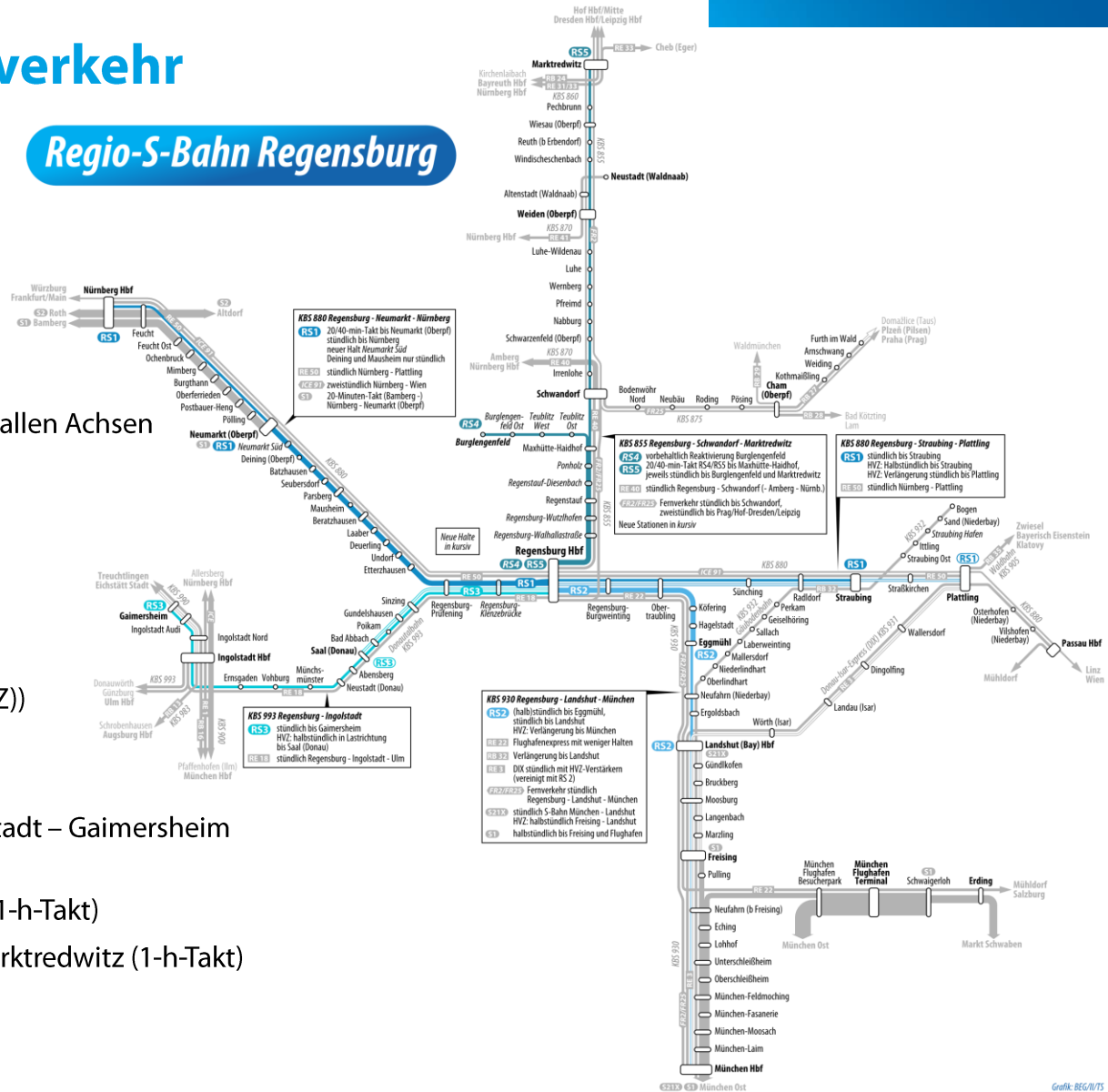
Regio-S-Bahn Regensburg

Weiterentwicklung bestehendes RB-Angebot:

- Elektrische Traktion
(* evtl. BEMU Regensburg – Burglengenfeld)
- Ganztägig dichter Takt
 - ✓ Mindestens 60-Minuten-Takt (ganztägig) auf allen Achsen
 - ✓ 30-min-Takt tagsüber auf nachfragestarken Abschnitten
- Stetige Bedienung aller Unterwegshalte

Linienkonzept

- RS 1 Nürnberg (1-h-Takt) – Neumarkt – Regensburg (30-min-Takt) – Straubing (1-h-Takt) – Plattling (HVZ)
- RS 2 Regensburg – Eggmühl (30-min-Takt) – Landshut (60-min-Takt)
- RS 3 Regensburg – Saal (HVZ: 30-min-Takt) – Ingolstadt – Gaimersheim (1-h-Takt)
- RS 4 Regensburg – Maxhütte-H. – Burglengenfeld (1-h-Takt)
- RS 5 Regensburg – Maxhütte-H. – Schwandorf – Marktredwitz (1-h-Takt)



Weiterentwicklung Verkehrsangebot "Nordost"

Infrastruktur unterstellt

- Elektrifizierung Regensburg – Hof (BVWP2030)
- Elektrifizierung Nürnberg – Schwandorf (BVWP2030)
- Elektrifizierung Schwandorf – Furth i.W. (keine Zweigleisigkeit, keine Geschwindigkeitsanhebung)
- Neue Verkehrsstationen Wutzlhofen, R.-Diesenbach, Ponholz
- Reaktivierung Maxhütte-Burglengenfeld



Eckpunkte Verkehrsangebot

Schnelle Verkehre:

- FR 2 München – Hof – Dresden/Leipzig im 2-h-Takt als Fernverkehrsangebot oder schneller Regionalverkehr mit Halt in Schwandorf, Weiden, Wiesau
- FR 25 München – Praha im 2-h-Takt als Fernverkehrsangebot
- RE 40 Regensburg – Nürnberg im 1-h-Takt (E-Traction, weiterhin Neigetechnik!)
- Zusätzliche Taktverdichtung RE 40 Schwandorf – Nürnberg in der HVZ (zu 30-min-Takt)

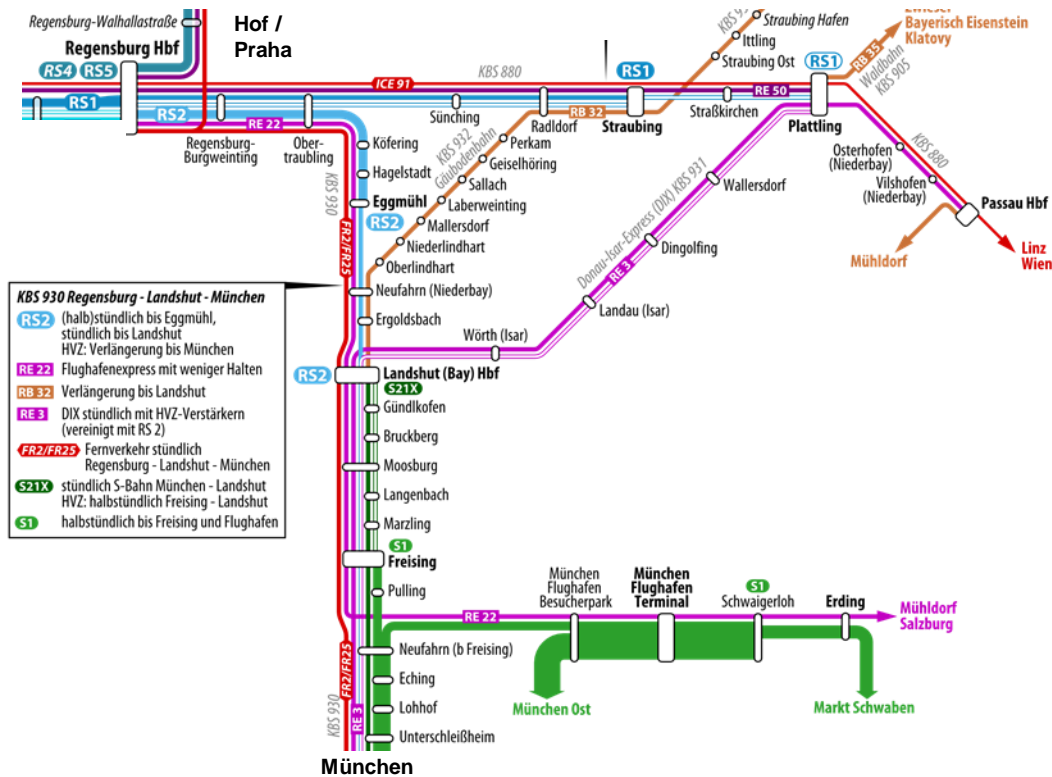
Ballungsraumverkehr "Regio S-Bahn":

- Reaktivierung Maxhütte-H. – Burglengenfeld unterstellt (RS4 im 1-h-Takt)
- 3 Regionalzüge pro Stunde Regensburg – Maxhütte (RS4, RS5, RE40) etwa im 20-min-Takt,
- 2 Züge bedienen alle Halte (RS4, RS5)
- RS 5 (Marktredwitz-) Schwandorf – Regensburg evtl. durchgebunden Richtung Landshut (Bahnsteigbelegung Regensburg)

Regionalverkehr:

- RS 5 mit E-Traction (Regensburg –) Schwandorf – Marktredwitz im 1-h-Takt
- RB 27 Schwandorf – Furth i.W. mit E-Traction im 1-h-Takt, optionale Flügelung RE 40 in Schwandorf denkbar
- RB 28 Cham – Bad Kötzing – Lam beschleunigt im 1-h-Takt

Weiterentwicklung Verkehrsangebot „Südast“



Infrastrukturausbau unterstellt:

- Kein grundlegender Ausbau München – Obertraubling
- Vollständige Umsetzung Erdinger Ringschluss inkl. Walpertskirchener Spange
- Elektrifizierung Nürnberg – Schwandorf (BVWP2030)
- Dreigleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling
- 2. Stammstrecke S-Bahn München

Eckpunkte Verkehrsangebot

Schnelle Verkehre:

- FR 2 München – Hof – Dresden/Leipzig im 2-h-Takt als Fernverkehrsangebot oder schneller Regionalverkehr
- FR 25 München – Praha im 2-h-Takt als Fernverkehrsangebot
- Beschleunigung FR2/FR25: Halt nur in Landshut und Freising, Entfall Lokwechsel in Regensburg
- Beschleunigte Führung RE 22 Regensburg – M.-Flughafen – Schwaigerloh (Halt nur in Obertraubling, Eggmühl, Neufahrn, Landshut, Moosburg, Freising, M.-Flugh. Besucherpark)
- Verlängerung RE 22 bis Mühldorf/Salzburg

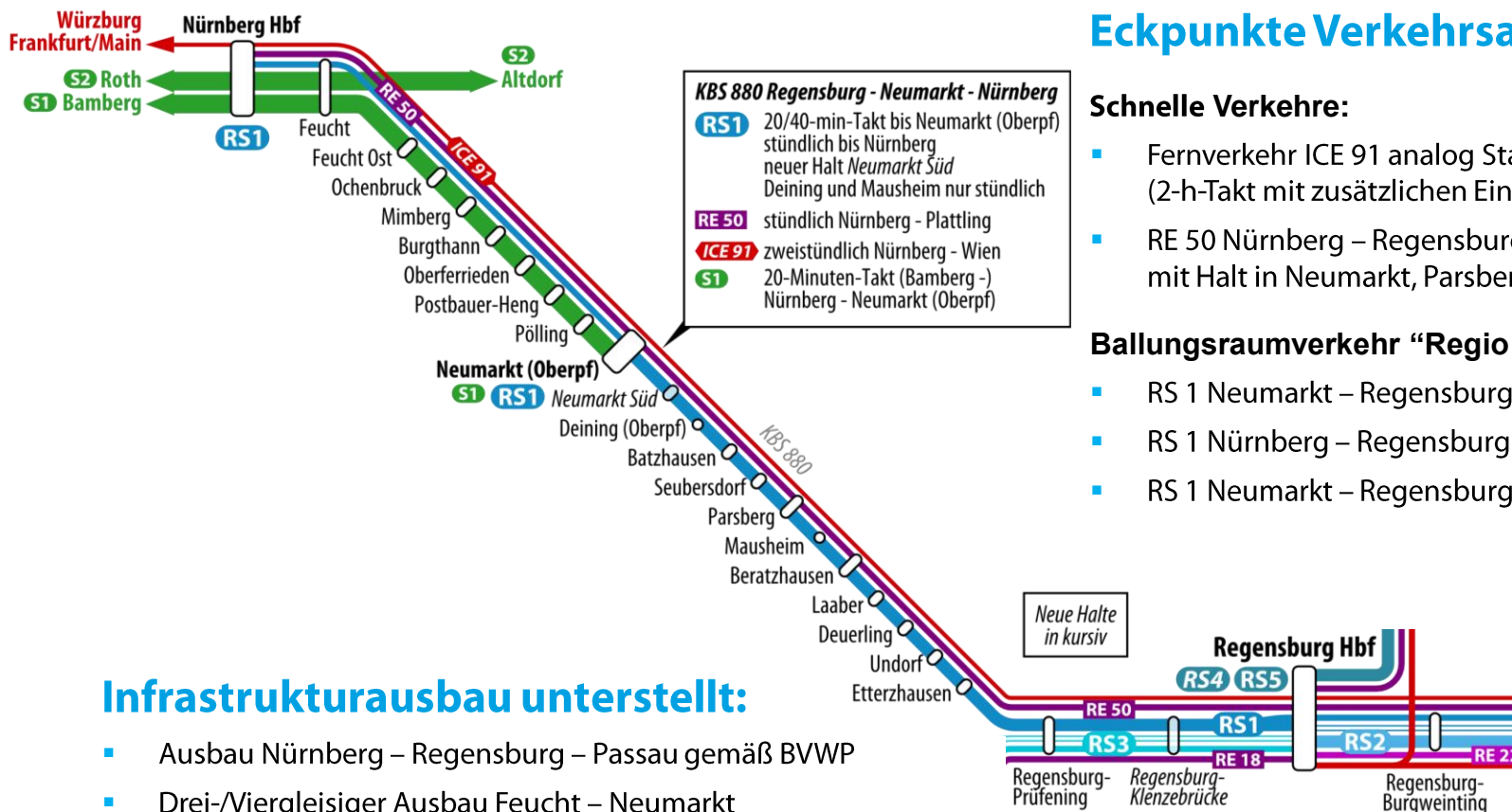
Ballungsraumverkehr "Regio S-Bahn":

- RS 2 Regensburg – Eggmühl (evtl. durchgebunden aus Richtung Marktredwitz (Bahnsteigbelegung Regensburg), Weiterführung bis Landshut im 1-h-Takt
- In der HVZ stündliche Verlängerung Landshut – München (Flügelung RE 3 Passau – München)

Regionalverkehr:

- Verlängerung RB 32 Bogen – Straubing – Neufahrn nach Landshut im 1-h-Takt, Anschluss zum Schnellverkehr von/nach München (RE 3 aus München, FR 2 nach München)

Weiterentwicklung Verkehrsangebot „Nordwestast“



Eckpunkte Verkehrsangebot

Schnelle Verkehre:

- Fernverkehr ICE 91 analog Status quo (2-h-Takt mit zusätzlichen Einzelfahrten)
- RE 50 Nürnberg – Regensburg – Plattling ganztägig im 1-h-Takt mit Halt in Neumarkt, Parsberg, Beratzhausen

Ballungsraumverkehr “Regio S-Bahn”:

- RS 1 Neumarkt – Regensburg Hbf 30 Minuten-Takt
- RS 1 Nürnberg – Regensburg im 1-h-Takt (HVZ bis Straubing)
- RS 1 Neumarkt – Regensburg (– Straubing, HVZ bis Plattling)

Infrastrukturausbau unterstellt:

- Ausbau Nürnberg – Regensburg – Passau gemäß BVWP
- Drei-/Viergleisiger Ausbau Feucht – Neumarkt (Separierung S-Bahn vom Durchgangsverkehr)
- Dreigleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling

Angebotskonzept 2035+

Weiterentwicklung Verkehrsangebot „Ostast“

Schnelle Verkehre:

- Fernverkehr ICE91 analog Status quo (2h-Takt mit zusätzlichen Einzelfahrten)
- RE 50 (Nürnberg –) Regensburg – Plattling ganztägig im 1h-Takt mit Unterwegshalt in Radldorf, Straubing, Straßkirchen und Anschluss in Plattling v./n. Passau (RE 3) und Zwiesel/Bayerisch Eisenstein/Klatovy (RB 35)

Ballungsraumverkehr „Regio S-Bahn“:

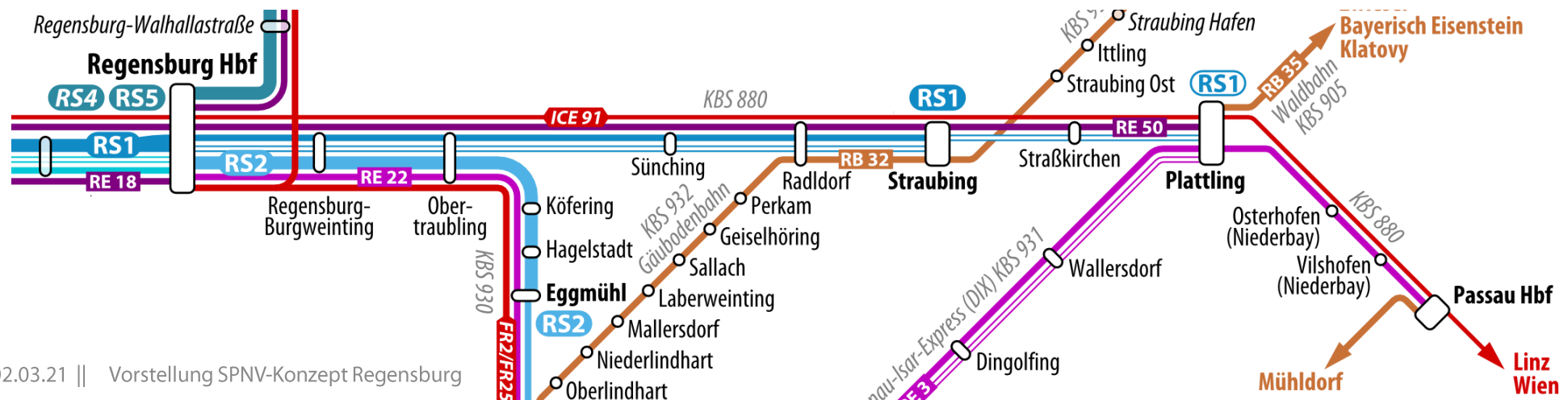
- RS 1 Neumarkt – Regensburg Hbf 30 Minuten-Takt
- RS 1 Nürnberg – Regensburg im 1h-Takt (HVZ bis Straubing)
- RS 1 Neumarkt – Regensburg (-Straubing, HVZ bis Plattling) im 1h-Takt
- Verdichtetes Angebot Regensburg – Obertraubling (RS1 + RS2 Regensburg – Eggmühl)

Infrastrukturausbau unterstellt:

- Ausbau Nürnberg – Regensburg – Passau gemäß BVWP
- Dreigleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling

Regionalverkehr:

- RB32 Landshut – Straubing – Bogen im 1h-Takt (beschleunigt, mit kurzem Halt in Straubing; Anschlüsse in Radldorf v./n. Regensburg (RE50 n. Regensburg, RS1 von Regensburg), Anschlüsse in Straubing (RS1 von Regensburg, RE50 nach Regensburg))



Angebotskonzept 2035+

Weiterentwicklung Verkehrsangebot „Donautalbahn“

Schnelle Verkehre:

- RE 18 Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth - Ulm ganztägig im 1h-Takt mit Halt an den größeren Unterwegsbahnhöfen

Ballungsraumverkehr „Regio S-Bahn“:

- RS 3 Regensburg – Ingolstadt – Gaimersheim, ganztägig im 1h-Takt mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen, Fernverkehrsanschluss in Ingolstadt v./n. Regensburg (Nullknoten)
- Zusätzlich: RS 3 Regensburg – Saal (HVZ-Verstärker) 1h-Takt

Regionalverkehr:

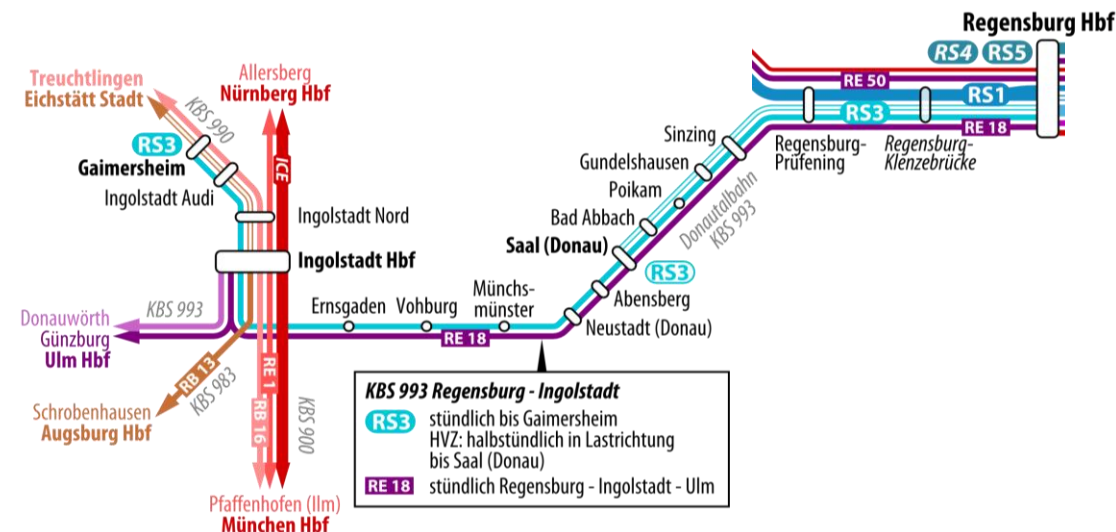
- RB15 Ingolstadt - Ulm im 1h-Takt
 - Halt an allen Unterwegsbahnhöfen
 - Anschlüsse in Donauwörth (Nullknoten), inkl. Fernverkehr
 - Anschlüsse Fernverkehr Ingolstadt (Halbknoten)

Infrastrukturausbau unterstellt:

- Dreigleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling
- ABS/NBS Ulm – Augsburg



Angebot mit 2 Zugpaaren pro Stunde erfordert Infrastrukturausbau (nicht im BVWP 2030 enthalten)



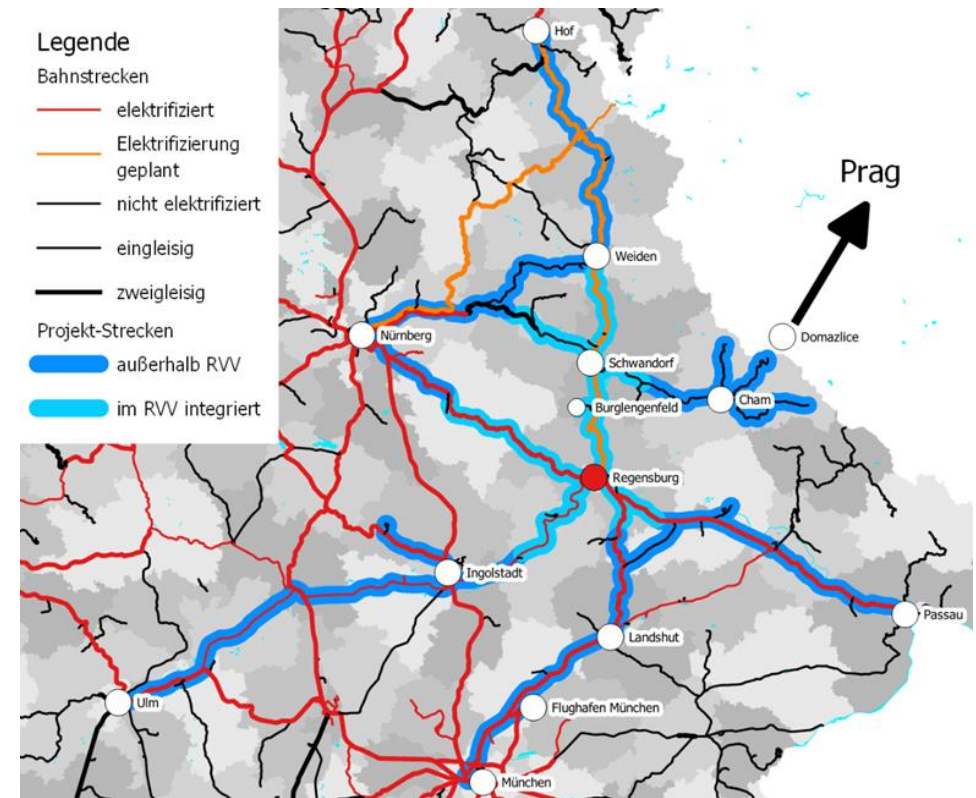
Zwischenfazit

- Angebotskonzept 2035+ ist Weiterentwicklung der im Rahmen der ab 12/2022 umzusetzenden Konzeption zu "Phase I"
- Empfohlene Attraktivierung des SPNV durch marktorientierte Produktsegmentierung umgesetzt
 - Schnelle RE/FR-Verkehre auf allen Achsen
 - Regio-S-Bahn Regensburg mit Anbindung nach Nürnberg
 - Weitere Angebotsattraktivierung auf angrenzenden Regionalstrecken
- Deutliche Verbesserungen in allen Marktsegmenten
- Fahrplanstudie verdeutlicht hohe Abhängigkeit der zeitlichen Lagen der Verkehre von der Fahrplangestaltung in den benachbarten Knotenbereichen (München, Nürnberg, Ingolstadt)
- Ein „idealer Taktknoten“ in Regensburg Hbf ist somit auch künftig nicht vollumfänglich realisierbar
- Zur Umsetzung der Fahrplankonzeption sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über den dargestellten Umfang im BVWP hinausgehen
- Entwickeltes Fahrplankonzept stellt einen Kompromiss zwischen idealem Zielbild und realistisch bis 2035/40 erreichbarem Infrastrukturausbau dar

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

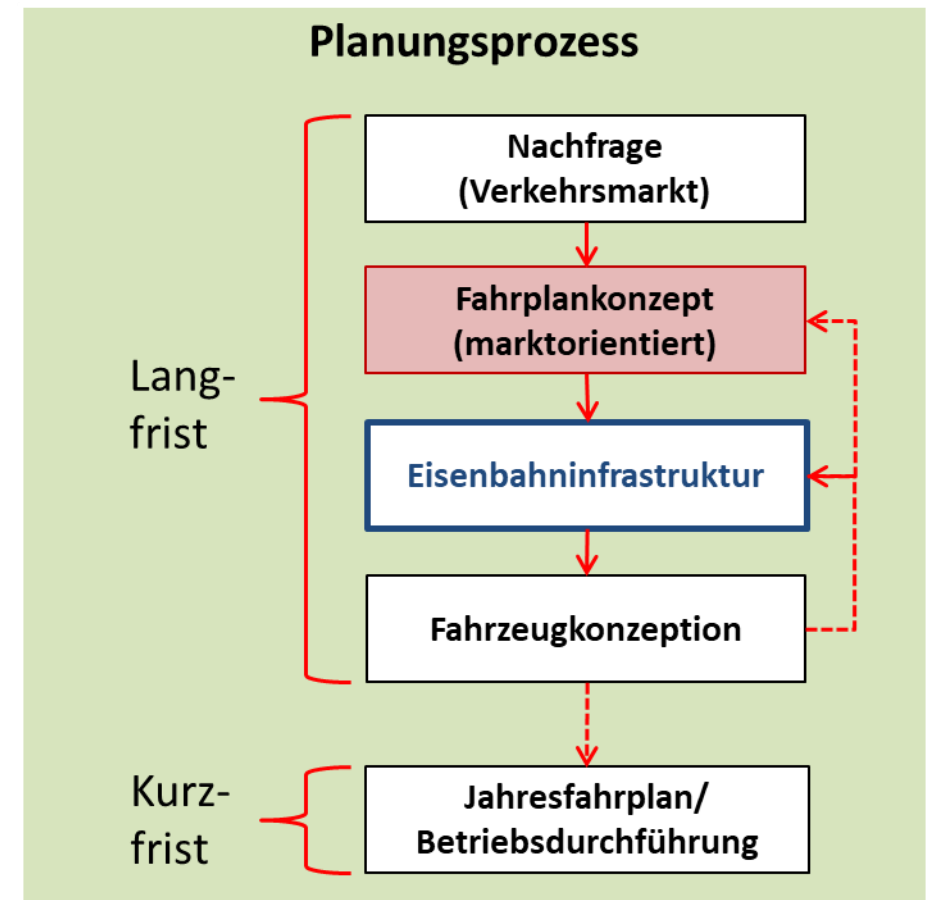
Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele
2. Nachfrageentwicklung und Potenziale
3. Angebotskonzept
- 4. Infrastrukturelle Voraussetzungen
(Fokus Knoten Regensburg)**
5. Untersuchung zusätzlicher Verkehrshalte
6. Fazit



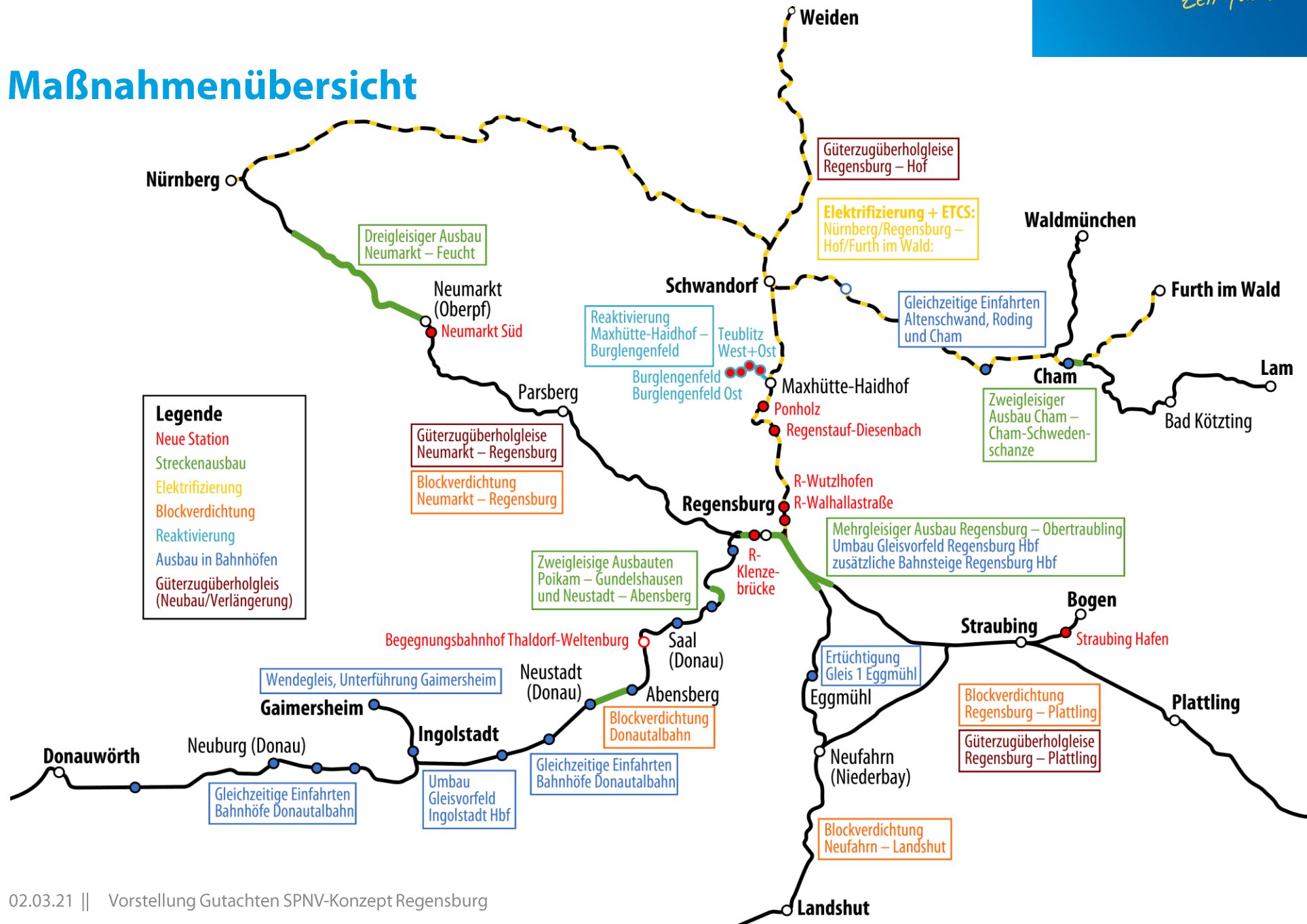
Vorgehensweise

- Maßnahmen aus vordringlichem Bedarf des BVWP als umgesetzt unterstellt
- Maßnahmenumfang im BVWP nicht genau spezifiziert, Untersetzung im Rahmen der Vorplanung durch DB Netz AG
- Abstimmung Fahrplan-Infrastruktur in einem iterativen Prozess ausgehend vom Status quo
- Ergebnis: erforderliche Infrastrukturmaßnahmen für Umsetzung des Fahrplankonzeptes
- Darstellung der Maßnahmen auf konzeptioneller Ebene ohne detaillierte Entwurfsplanung

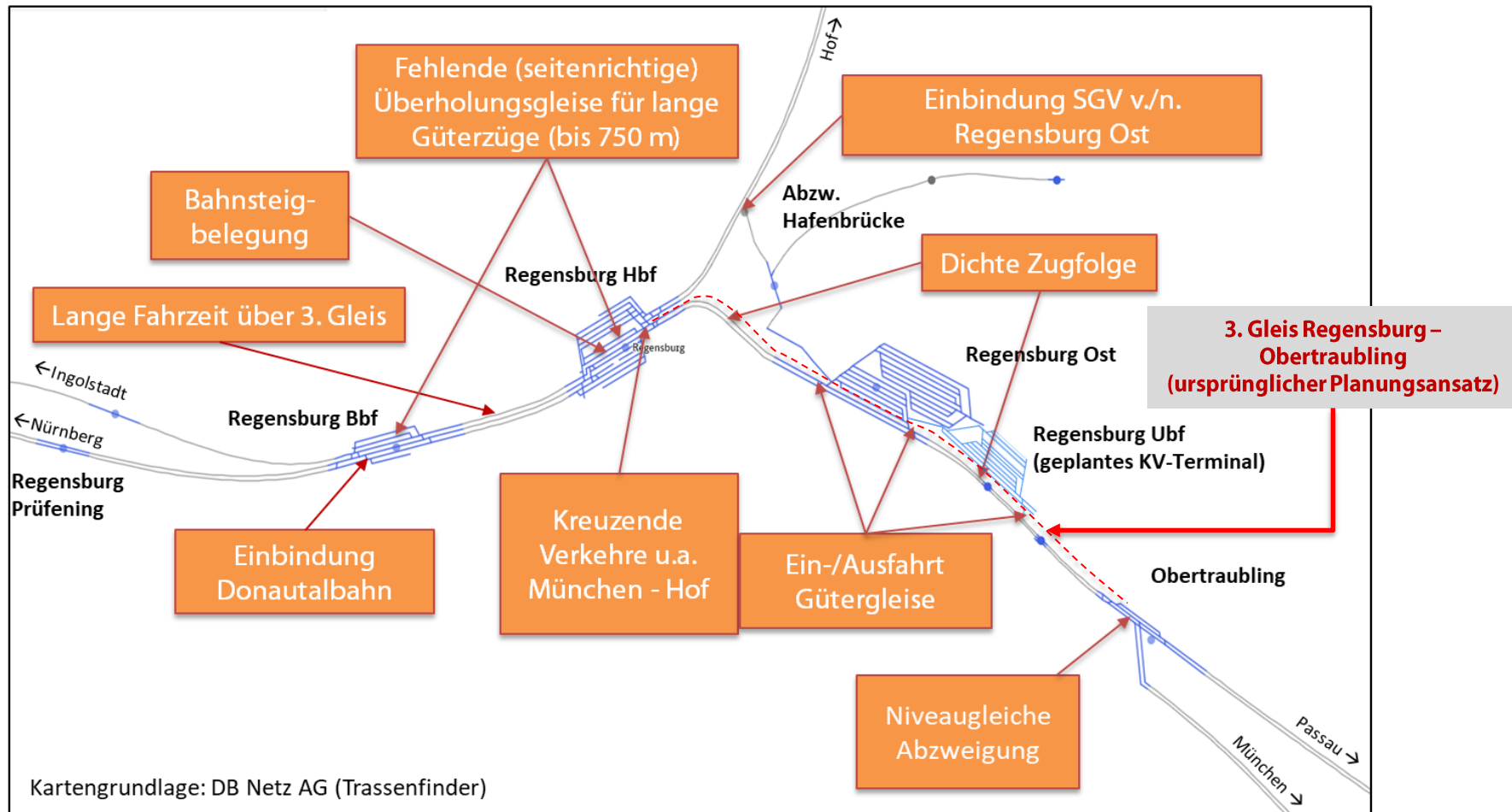


Infrastrukturkonzept

Maßnahmenübersicht

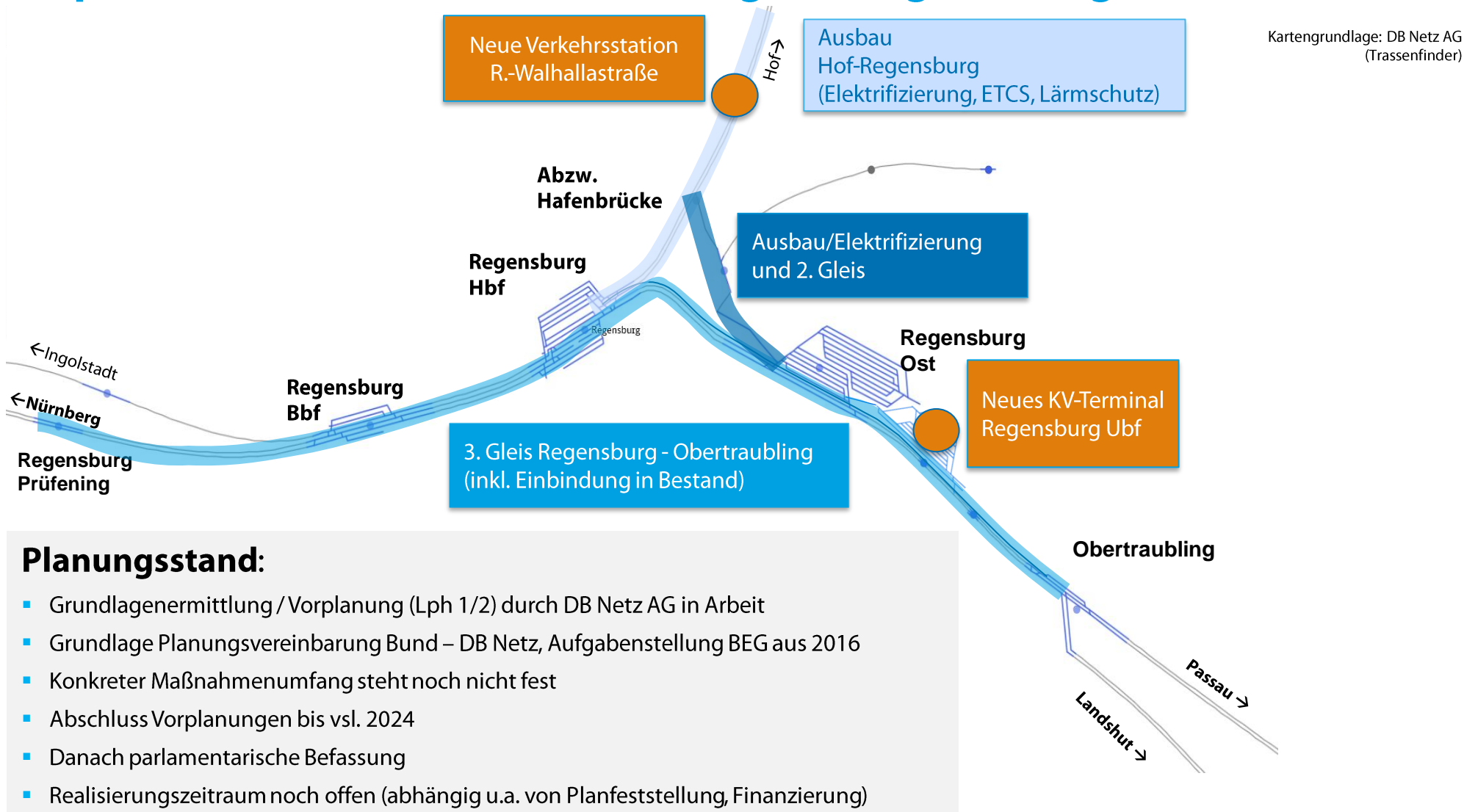


Engpässe im Knoten Regensburg

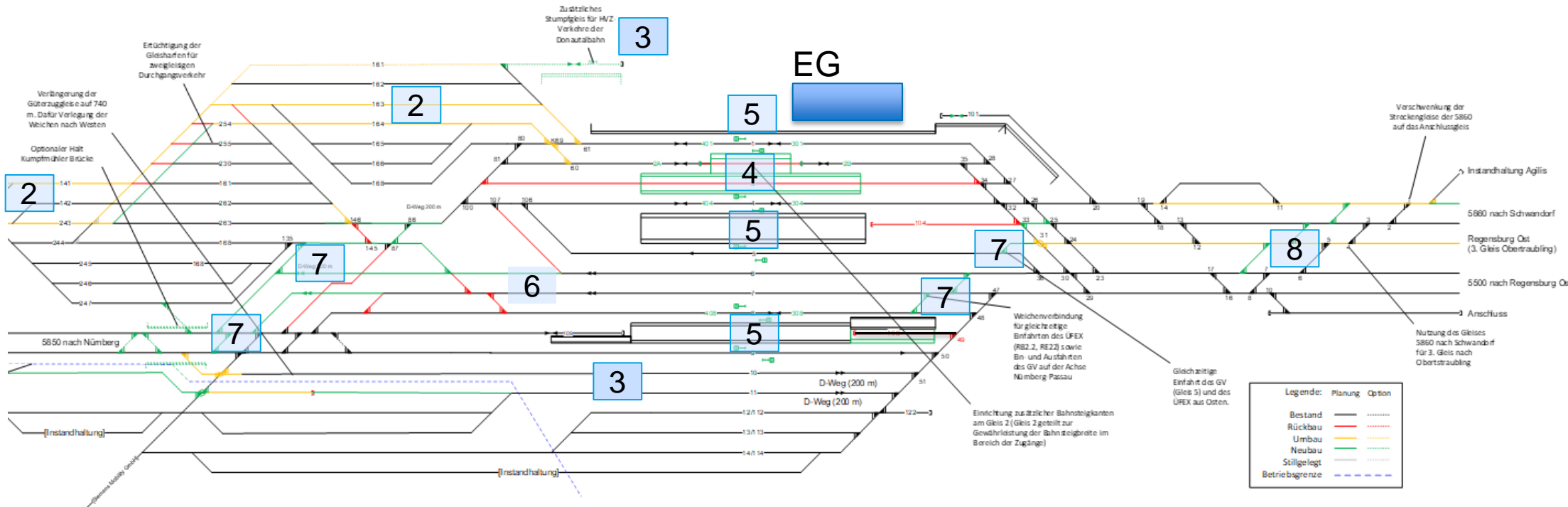


→ Studie zum SPNV-Konzept Regensburg bestätigt erneut: Ohne umfassende Infrastrukturausbau ist das für 2030+ zu erwartende Aufkommen im Reise- und Güterverkehr nicht mehr zu bewältigen

Geplante Ausbaumaßnahmen im Regensburger Stadtgebiet



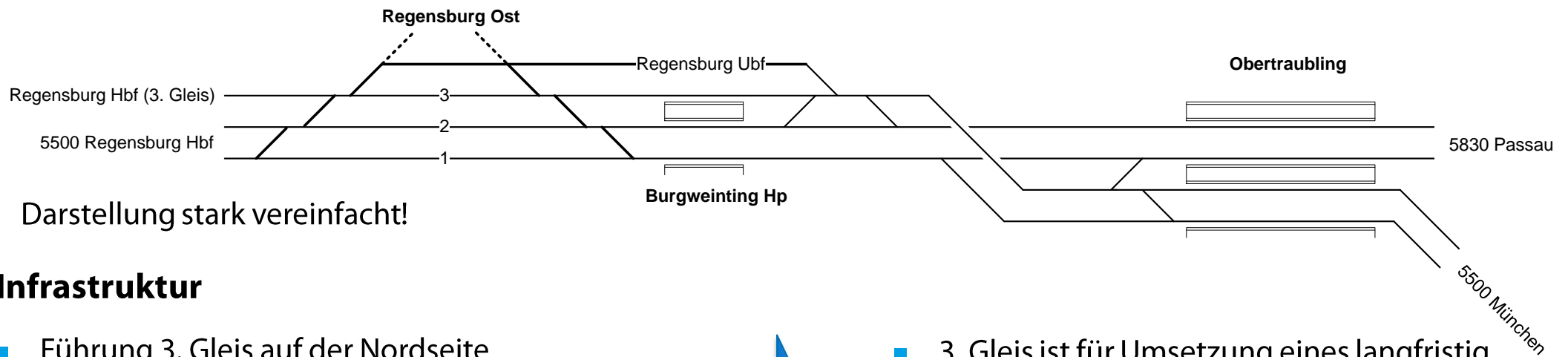
Erforderliche Spurplananpassungen Regensburg Hbf



| Nr. | Maßnahme |
|-----|--|
| 1 | Ertüchtigung der Gleise 10, 11 als Güterzugüberholungsgleise für Fahrten in West-Ost-Richtung |
| 2 | Separate Führung der Donaubahn im Abschnitt Regensburg Hbf – Regensburg Prüfening (Nordeinbindung) |
| 3 | Zusätzliches Bahnsteiggleis (Gleis 501) in Höhe Hauptpost |
| 4 | Einrichtung eines zusätzlichen unterteilten Bahnsteiges am Gleis 2 |

| Nr. | Maßnahme |
|-----|--|
| 5 | Unterteilung der Bahnsteiggleise 1, 2, 4, 5, 8, 9 durch Zugdeckungssignale |
| 6 | Verlängerung der Gleise 6 und 7 für 750 m Züge |
| 7 | Anpassung Weichenstraßen am Ost- und Westkopf für parallele Ein-/Ausfahrten (Durchrutschwege, Fahrmöglichkeiten) |
| 8 | Zusätzliche Weichenverbindungen für Ein-/Ausfahrten über 3. Gleis Regensburg - Obertraubling |

Unterstellter Spurplan Regensburg - Obertraubling



Darstellung stark vereinfacht!

Infrastruktur

- Führung 3. Gleis auf der Nordseite
- Nutzung für Reise- und Güterzüge
- Anbindung Regensburg Ost, Regensburg Ubf (Güterverkehr)
- Hp Burgweinting mit 3 Bahnsteigkanten
- Überwerfungsbauwerk westlich Obertraubling
- Angepasster Spurplan Bahnhof Obertraubling mit 4 Bahnsteigkanten

- 3. Gleis ist für Umsetzung eines langfristig attraktiven SPNV-Angebotes zwingend erforderlich
- Umfangreiche Spurplananpassungen für eine leistungsfähige Einbindung des 3. Gleises erforderlich
- Mit Umsetzung des im Gutachten dargestellten SPNV-Angebotskonzeptes 2035+ wird Belastungsgrenze eines dreigleisigen Ausbaus erreicht

Infrastrukturkonzept

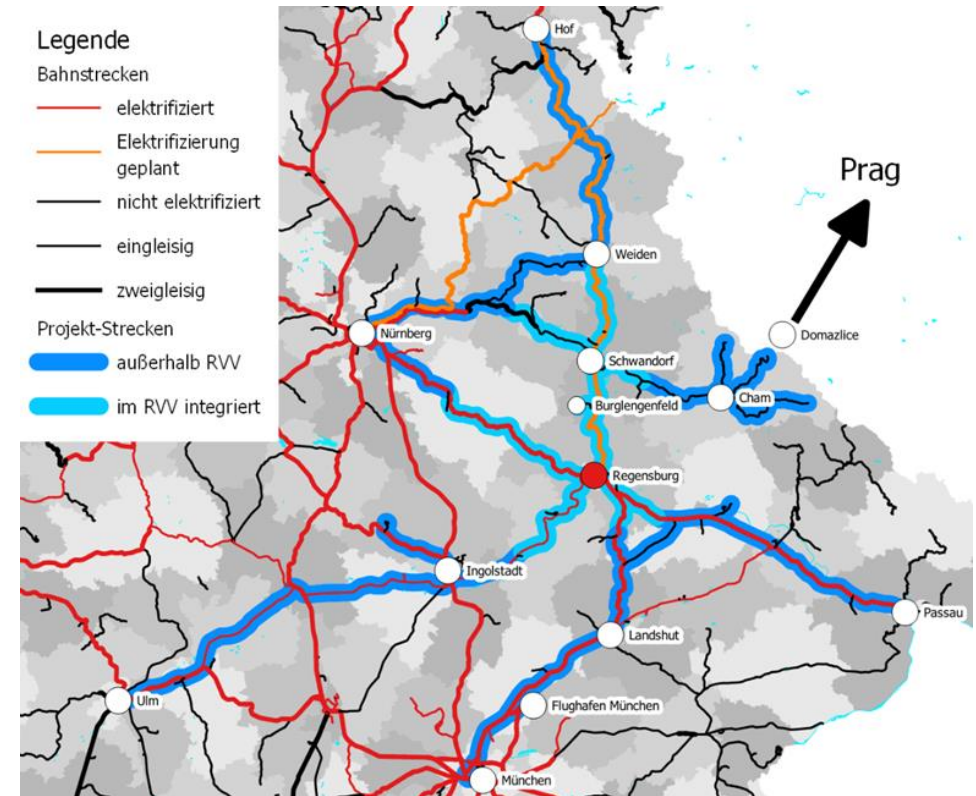
- Die dargestellten Infrastrukturmaßnahmen sind als Mindestanforderung zu verstehen, die aus dem entwickelten Fahrplankonzept abgeleitet wurden. Dies gilt insbesondere für den Knoten Regensburg.
- Studie bestätigt, dass eine zügige Umsetzung des vordringlichen Bedarfes aus dem BVWP zwingend erforderlich ist, um ein attraktives Angebot im Personenfern-, Nah- und Güterverkehr realisieren zu können
- Kapazität der Infrastruktur im Knoten Regensburg für das unterstellte Angebotskonzept und den unterstellten Spurplan unter Einbeziehung der erwarteten Entwicklung im Schienengüterverkehr auch nach Umsetzung der BVWP-Maßnahmen weitgehend ausgeschöpft
- Langfristig ist die Entwicklung weiterer Infrastrukturmaßnahmen anzuraten, die für das Fahrplankonzept nicht unterstellt wurden, dies betrifft insbesondere
 - Ausbau Korridor Landshut – München (auch zur Attraktivierung der Fernverkehrsangebote und für den Schienengüterverkehr!)
 - Partiiell zweigleisiger Ausbau und Beschleunigungsmaßnahmen Schwandorf – Furth i.W.
- Stufenkonzept für die Modernisierung der Donautalbahn zu entwickeln
- Detailliertes Infrastrukturkonzept für die Reaktivierung der Bahnlinie Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld unter Einbeziehung der Ergebnisse des Gutachtens zu erarbeiten

**Gutachten zum SPNV-Konzept verdeutlicht weiteren Ausbaubedarf der Infrastruktur
Ergebnisse sollten in weitere Planungen einfließen (soweit noch möglich)**

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele
2. Nachfrageentwicklung und Potenziale
3. Angebotskonzept
4. Infrastrukturelle Voraussetzungen
(Fokus Knoten Regensburg)
- 5. Untersuchung zusätzlicher
Verkehrshalte**
6. Fazit



Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Methodik und Ergebnis

Hintergrund:

- Bisherige Verkehrsstationen im RVV-Gebiet erschließen Nachfragepotenzial entlang der Bahnachsen nur unvollständig
- Insbesondere im Korridor Regensburg – Schwandorf fährt die Bahn am Bedarf vorbei (dynamische Siedlungsentwicklung, wenige Halte)
- Es bestehen nur begrenzt Verknüpfungen mit Zu- und Abbringerangeboten (Bus, P+R, B+R)

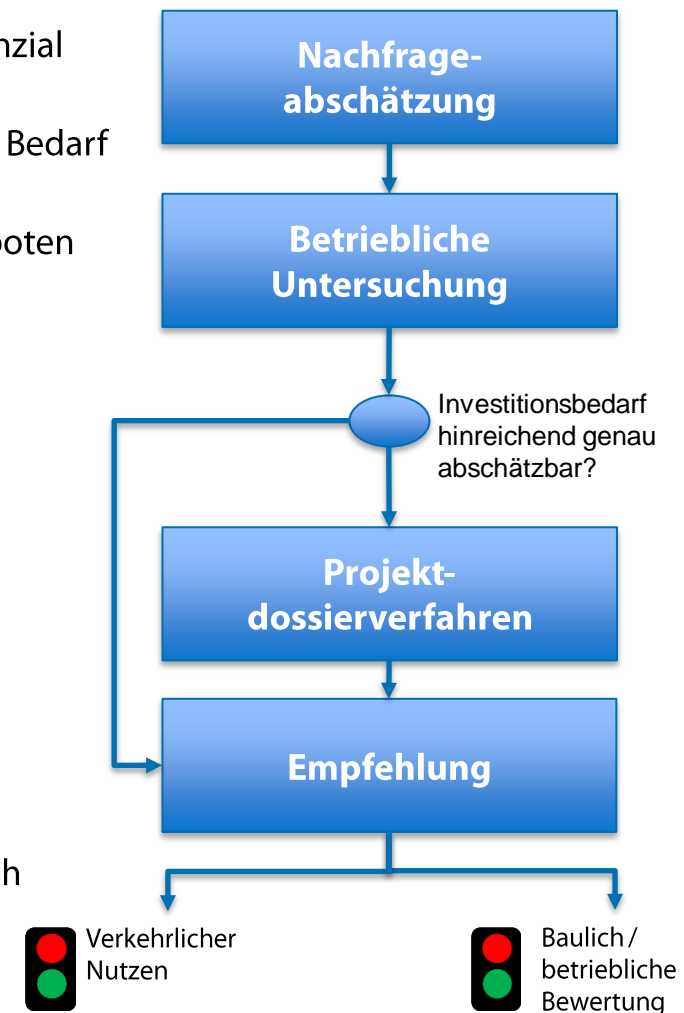
Zielstellung:

- Auswahl der aussichtsreichen Kandidaten aus verkehrlicher, baulicher und betrieblicher Sicht
- Erste Kosten-Nutzen-Bewertung als Anhaltspunkt für die Sinnhaftigkeit und Förderwürdigkeit der Investitionen, sofern die Datengrundlage dies zulässt
- Entwicklung eines Verknüpfungskonzepts für bestehende und neue Verkehrsstationen

Ergebnis:

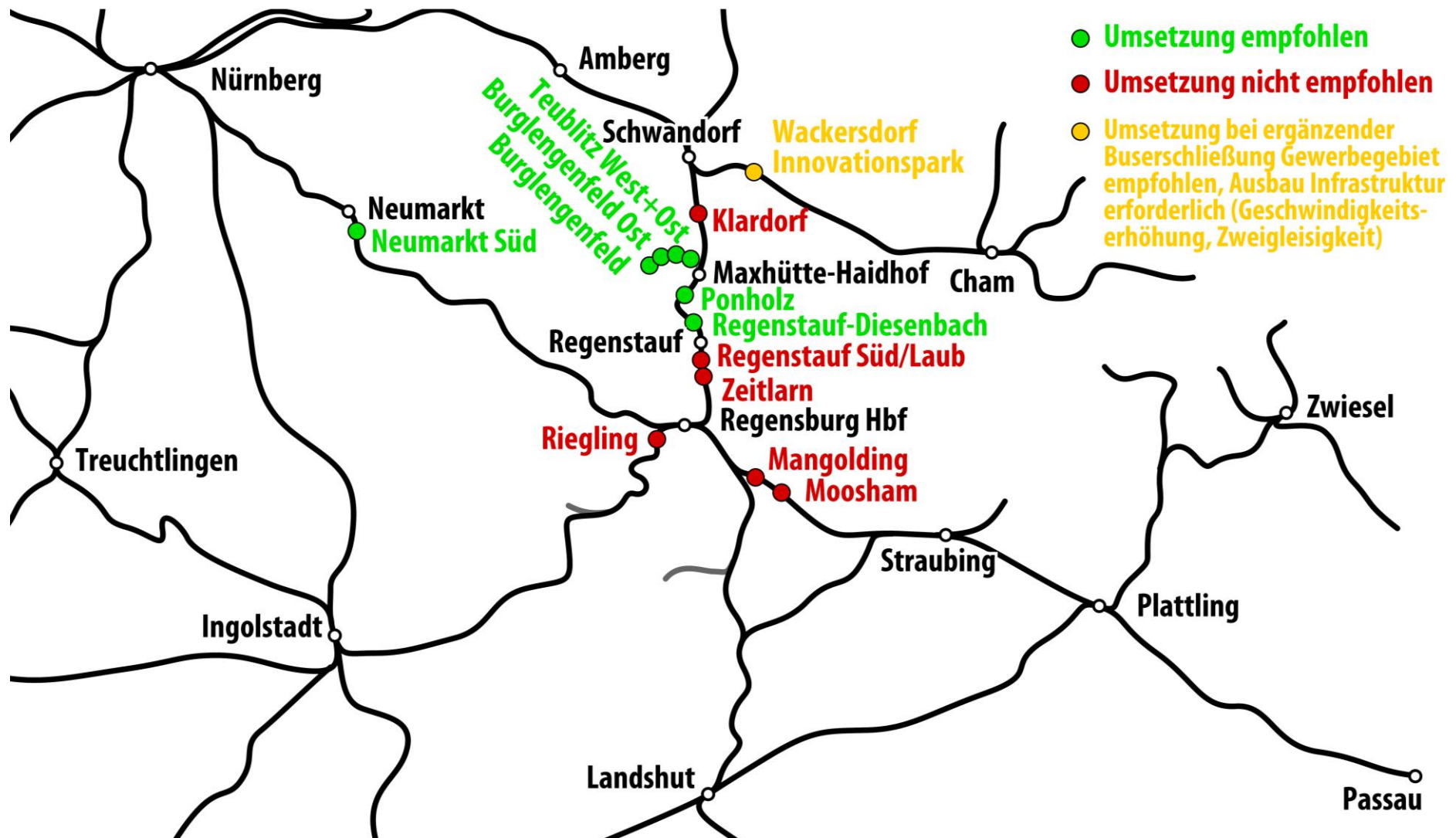
- Zusätzliche Verkehrshalte bewertet
- Zusätzliche Verkehrshalte sind soweit verkehrlich sinnvoll und technisch realisierbar im Angebots- und Infrastrukturkonzept berücksichtigt
- Im Knoten Regensburg und auf der Strecke Schwandorf – Cham können mit den gegebenen Rahmenbedingungen nicht alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsstationen realisiert werden

Vorgehensweise



Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

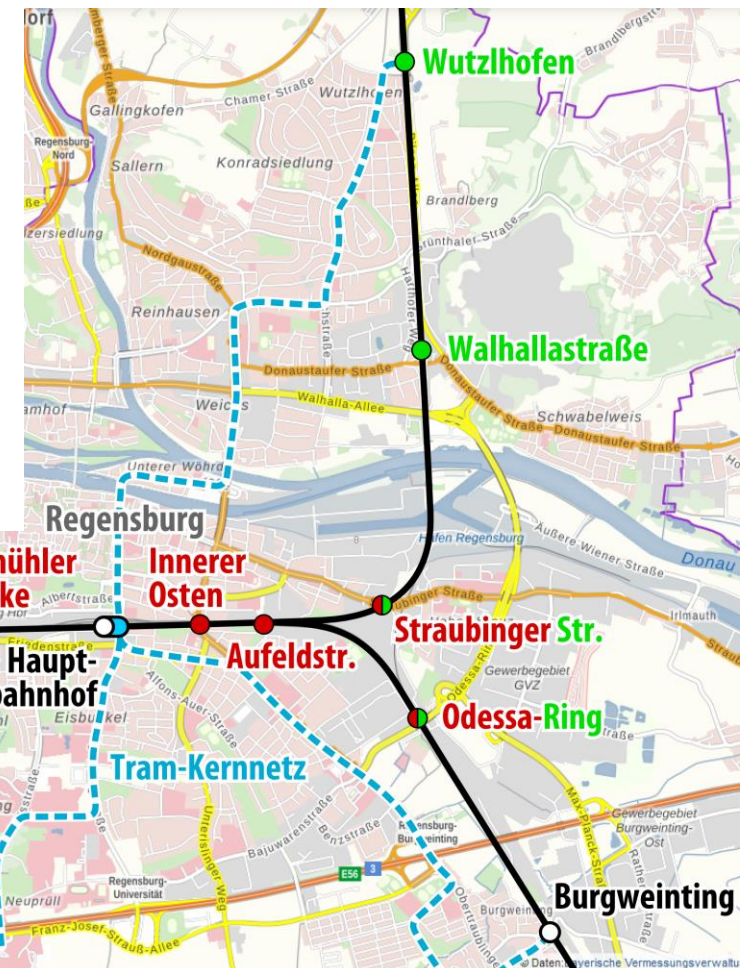
Bewertungsergebnis – Regensburger Umland



Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Bewertungsergebnis – Stadtgebiet Regensburg

- **Wutzlhofen** und **Walhallastraße** haben verkehrliches Potenzial und sind realisierbar – wird weiterverfolgt
- **Innerer Osten/Aufeldstr./Straubinger Str., Odessa-Ring** und **Kumpfmühler Brücke** werden wegen unrealistischer Umsetzbarkeit der Infrastruktur nicht weiterverfolgt.
- **Klenzebrücke** wird zur Weiterverfolgung empfohlen, Machbarkeit und Kosten sind im Rahmen der weiteren Planungen zum Knoten Regensburg zu ermitteln
- Bestehende Station **Prüfening** ist als barrierefreier Verknüpfungspunkt SPNV-ÖPNV auszubauen
- Technische Machbarkeit und Aufwand für den neuen Halt **Klenzebrücke** stehen noch unter Vorbehalt der weiteren Planungen zur Umgestaltung der Gleisanlagen im Abschnitt Regensburg Hbf – Regensburg Prüfening.



Legende

- Umsetzung empfohlen
- Umsetzung aus verkehrlicher Sicht empfohlen, Station aus technisch/betrieblicher Sicht nicht realisierbar
- Umsetzung nicht empfohlen

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Regensburg Wutzlhofen

Lage im Netz:



Bauliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation baulich umsetzbar

Betriebliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation in die Fahrplankonzeption integrierbar
- bereits im Angebotskonzept Phase 1 als Option berücksichtigt

Ergebnisse Projektdossierverfahren:

| | |
|--|-----------------------------|
| Investitionsbedarf Stationsinfrastruktur | 4,4 Mio. Euro |
| Zusätzliche ÖPNV- Betriebskosten | 109.000 Euro/Jahr |
| Erforderliche Aus- und Einsteiger (Mindestkriterium für Erreichen positives Nutzen- Kosten-Verhältnis) | 365 Personenfahrten/Werktag |
| Einsteigerzahl 2035 (Prognose) | 2.200 – 3.400 Personen |
| Potenzieller Bedarf Park and Ride | 140 Stellplätze |

Aufkommenspotenzial:

- Einwohner im Einzugsbereich (500 m / 1500 m): 2.100 / 10.100
- Beschäftigte im Einzugsbereich (500 m / 1500 m): 200 / 6.000

Verknüpfung ÖPNV:

- Endpunkt Stadtbahn
(sehr hohes Potenzial als Verknüpfung Stadt und Region)
- Regionalverkehre Richtung Nordosten: Bernhardswald, Wenzelbach

- Umsetzung des Verkehrshaltes empfohlen**
- Optimale Umsteigeverhältnisse SPNV / ÖPNV (Bus+Stadtbahn) anzustreben**

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Regensburg Walhallastraße

Lage im Netz:



Aufkommenspotenzial:

- Einwohner im Einzugsbereich (500 m / 1500 m): 340 / 11.500
- Beschäftigte im Einzugsbereich (500 m / 1500 m): 3.500 / 11.000

Verknüpfung ÖPNV:

- Busachse Donaustauer Str.
(Stadtbuslinie 5 im 10 min-Takt sowie Linien 36/37, 74)
- Regionalbuskorridor Richtung Tegernheim, Donaustauf

Bauliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation baulich umsetzbar

Betriebliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation in die Fahrplankonzeption integrierbar
- bereits im Angebotskonzept Phase 1 als Option berücksichtigt

Ergebnisse Projektdossierverfahren:

| | |
|---|--|
| Investitionsbedarf Stationsinfrastruktur | 4,0 Mio. Euro |
| Zusätzliche ÖPNV- Betriebskosten | 103.000 Euro/Jahr |
| Erforderliche Aus- und Einsteiger (Mindestkriterium für Erreichen positives Nutzen- Kosten-Verhältnis) | 212 Personenfahrten/Werktag |
| Einsteigerzahl 2035 (Prognose) | 1.300 – 2.000 Personen |
| Potenzieller Bedarf Park and Ride | 0 Stellplätze (Stellplätze (innerstädtischer Bereich in dicht bebautem Gebiet, gute ÖPNV- Anbindung und Nachfrage im fußläufigen Einzugsbereich) |

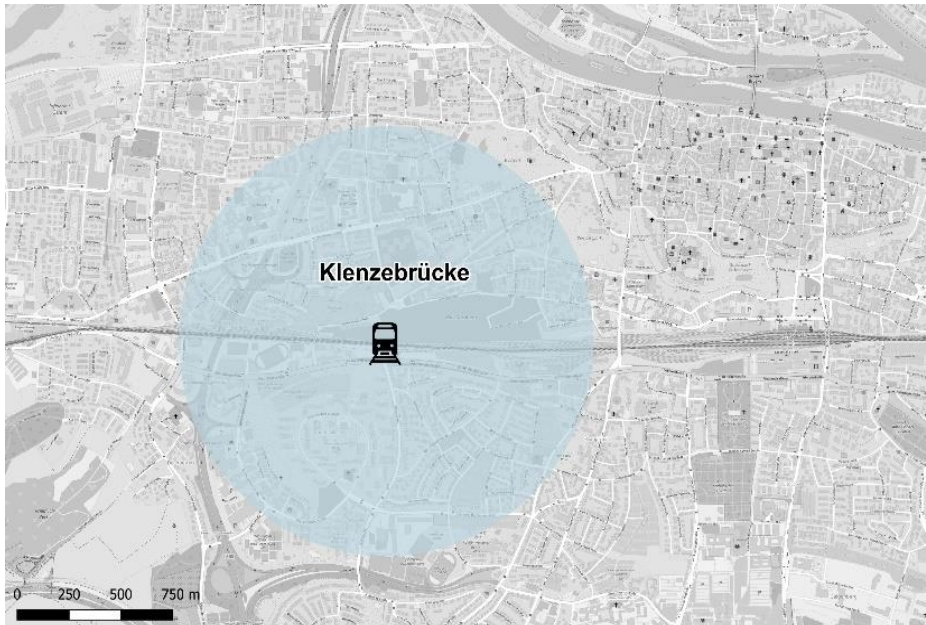


Notwendigkeit der Realisierung der Verkehrsstation wird erneut bestätigt

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Regensburg Klenzebrücke

Lage im Netz:



Bauliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation vsl. baulich umsetzbar
- 3 Bahnsteigkanten erforderlich (2xNürnberg, 1xDonautalbahn)
- Verschwenkung Hauptgleisachsen mindestens für Strecke Regensburg-Nürnberg erforderlich
- Konkrete Umsetzung abhängig von den weiteren Planungen zum Umbau des Knotens Regensburg (mögliche Lagen Gleisachsen, Gestaltung Bahnanlagen Güterverkehr im Bereich Regensburg Bbf)

Betriebliche Machbarkeit:

- Verkehrshalt im langfristigen Fahrplankonzept 2035 berücksichtigt (RB Donautalbahn und Regio-S-Bahn nach Nürnberg/Neumarkt)

Aufkommenspotenzial:

- Ca. 1.600 – 2.400 Ein-/Aussteiger pro Werktag

Projekt dossierverfahren:

- Nicht durchgeführt, da noch keine belastbare Kostenschätzung möglich ist (Abhängigkeit zum Umbau Knoten Regensburg)

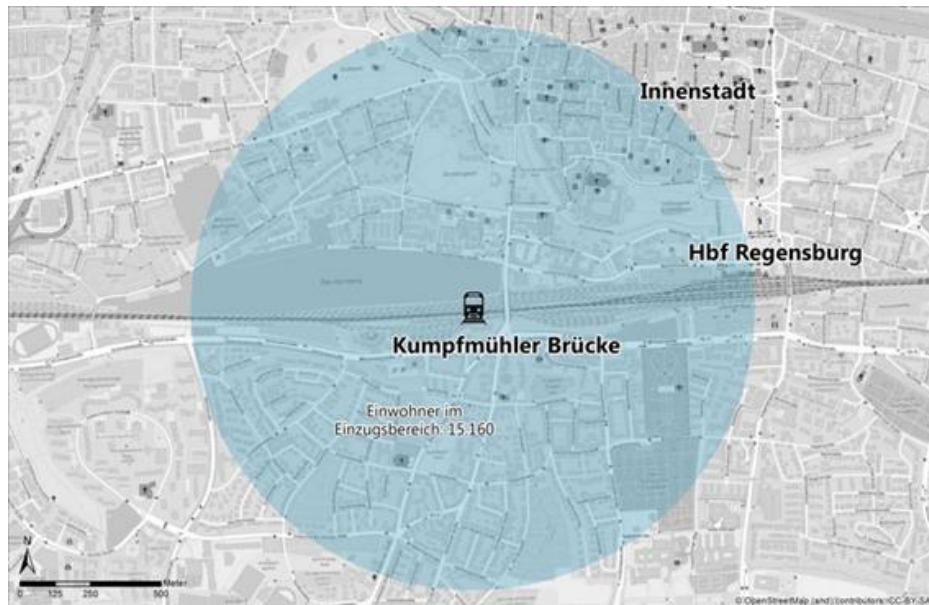
Verkehrsstation zur Umsetzung empfohlen und im Angebotskonzept 2035+ berücksichtigt

Technische Realisierbarkeit vorbehaltlich der weiteren Planungen zum Umbau des Abschnitts Regensburg Hbf – Regensburg Prüfening

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

Regensburg Kumpfmühler Brücke

Lage im Netz:



Bauliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation lagebedingt nicht umsetzbar
- Lage im Gleisvorfeld Regensburg Hbf (Konflikt mit Weichenverbindungen und erforderlichen Haupt- und Nebengleisachsen)
- Beengte Platzverhältnisse aufgrund der benachbarten Abstellanlagen nördlich und südlich der Hauptgleise, die nach derzeitigem Stand zu erhalten sind

Betriebliche Machbarkeit:

- Verkehrshalt für Züge Richtung Nürnberg nicht realisierbar
- Verkehrshalt für Züge der Donautalbahn schmälert ohnehin knappe Stabilitätsreserven im Fahrplangefüge

Aufkommenspotenzial:

- Ca. 4.400 – 6.600 Ein-/Aussteiger pro Werktag (teilweise Verlagerung von Regensburg Hbf)

Projektdossierverfahren:

- Nicht durchgeführt, da Verkehrsstation nicht realisierbar



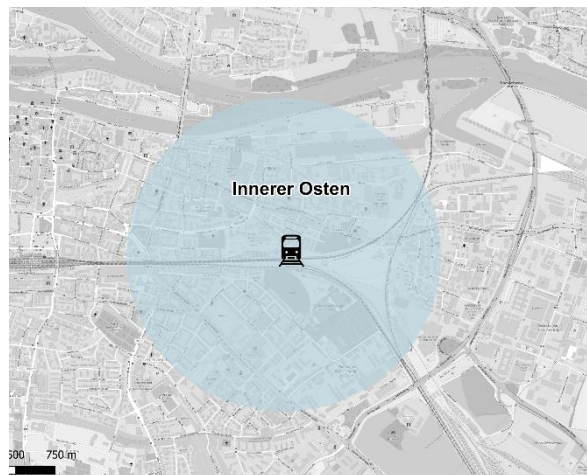
Keine Umsetzungsempfehlung aus baulichen und betrieblichen Gründen

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen

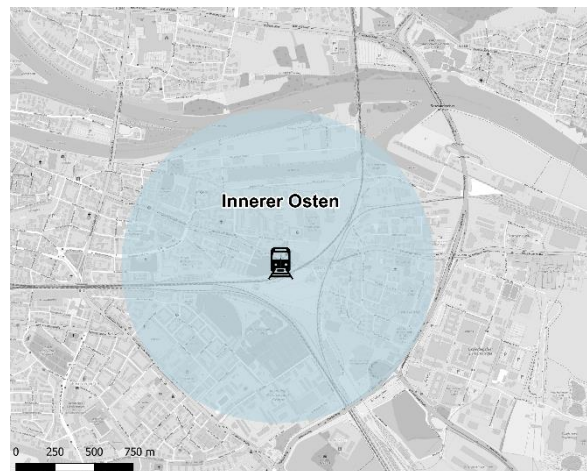
Regensburg Innerer Osten

Lage im Netz:

Standort Aufeldstraße



Standort Straubinger Straße



Bauliche Machbarkeit:

- Standort Aufeldstraße verworfen wegen ungünstiger Zuwegungen
- Standort Straubinger Straße nicht empfohlen wegen Lage im engen Gleisbogen
 - Erforderliche Querneigung (Überhöhung) der Gleise erschwert Ein- und Ausstieg sowie Zugabfertigung
 - Daher Verkehrsstation nicht konform zum aktuellen Planungsregelwerk zu realisierbar

Betriebliche Machbarkeit:

- Verkehrshalt schmälert Stabilitätsreserven im Fahrplangefüge und erschwert Anschlussgewährung in Regensburg Hbf
- Bei Verringerung der Überhöhung im Gleisbogen geringere Streckenhöchstgeschwindigkeit zulasten der schnellen Verkehre Regensburg – Hof / Praha

Projektdossierverfahren:

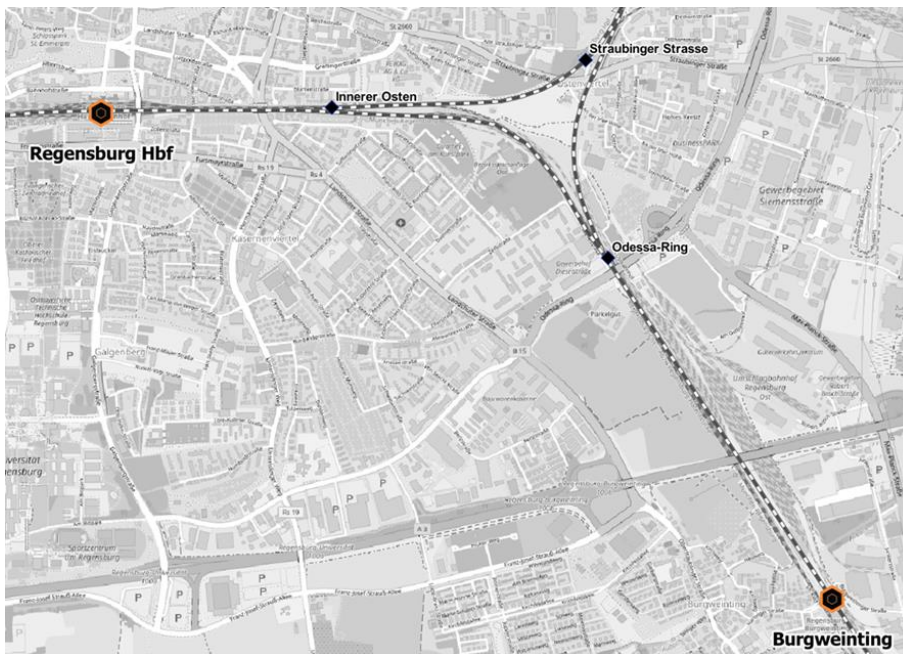
- Nicht durchgeführt, da Verkehrsstation nicht realisierbar

Aufkommenspotenzial:

- Ca. 1.600 – 2.400 Einsteiger pro Werktag

Untersuchung zusätzlicher Verkehrsstationen Regensburg Odessa-Ring

Lage im Netz:



Bauliche Machbarkeit:

- Verkehrsstation nicht realisierbar wegen Lage im Vorfeld des hoch belasteten Güterbahnhofes Regensburg Ost und der resultierenden beengten Verhältnisse
- im Status quo noch vorhandene Freiräume werden für 3. Gleis Regensburg – Obertraubling und zusätzliche Weichenverbindungen benötigt)

Betriebliche Machbarkeit:

- Zusätzlicher Verkehrshalt wegen der hohen Streckenbelegung nicht realisierbar (auch nach Realisierung 3. Gleis Regensburg – Obertraubling)
- Weiter steigendes Aufkommen (zusätzliche Fahrten SPNV im Angebotskonzept 2035 sowie wachsender Schienengüterverkehr)

Aufkommenspotenzial:

- Ca. 800 – 1.100 Ein-/Aussteiger pro Werktag

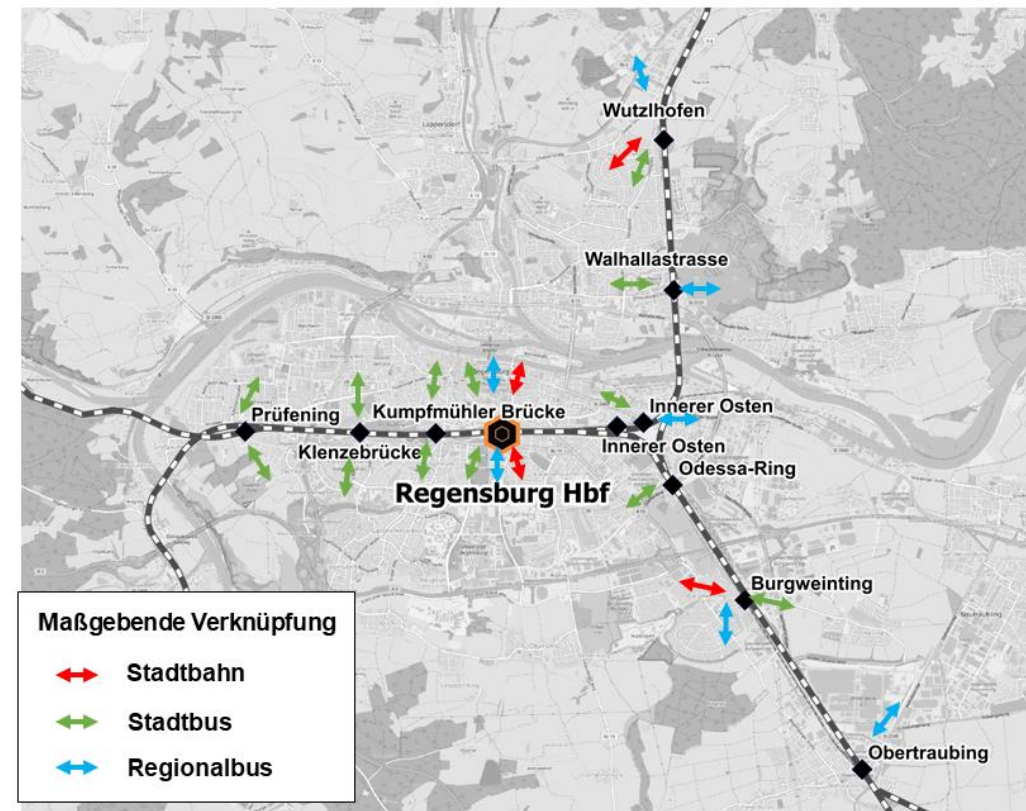
Projektossierverfahren:

- Nicht durchgeführt, da Verkehrsstation nicht realisierbar

Keine Umsetzungsempfehlung aus baulichen und betrieblichen Gründen

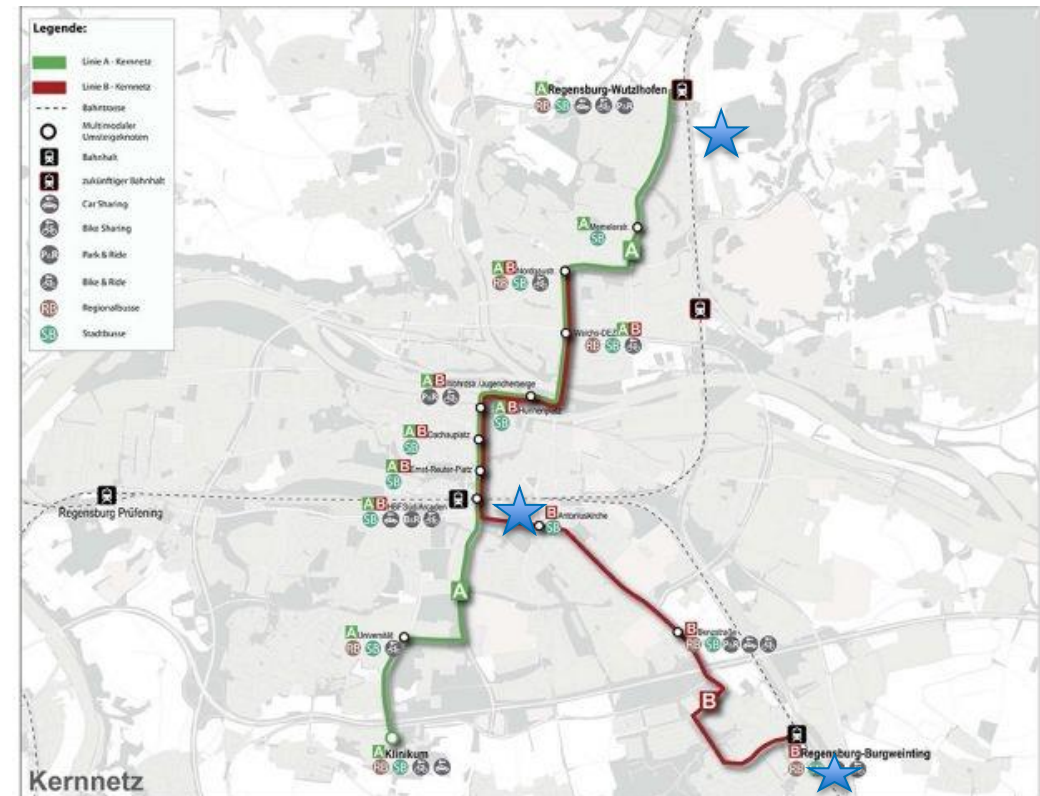
Verknüpfungskonzept Stadt Regensburg

- Prinzipieller Ansatz ist eine möglichst optimale Verknüpfung des SPNV mit dem vorhandenen und geplanten Stadtverkehr in Regensburg.
- Ein wesentlicher Teil der SPNV-Fahrgäste benötigt zur Erreichung seiner Ziele entsprechende Anschlussverkehrsmittel im Stadtverkehr.
- Ziel ist daher ein attraktives ÖPNV-Netz in Kombination von Stadtverkehr und SPNV, um die bestehenden Nachfragepotenziale bestmöglich auszuschöpfen – dazu zählen folgende Prämissen:
 - Gleichmäßige Gesamtnetzstruktur des SPNV in Regensburg, um eine nahezu gleichwertige Anbindung des Umlandes an Regensburg zu ermöglichen → Lage Verkehrsstationen
 - Betrachtung der Reisezeiten von Fahrgästen auf der gesamten Quelle-Ziel-Verbindung.
→ Verknüpfung SPNV-Stadtverkehr
 - Optimierung von Umsteigebeziehungen, um eine direktere Wegeführung zu ermöglichen
→ Ausgestaltung Umsteigeknoten



Verknüpfungskonzept Stadt Regensburg - Stadtbahn

- Künftige Stadtbahn stellt künftig das Kernelement des Stadtverkehrs Regensburg dar
- Vorgesehen sind zwei Linien
 - Linie A: Wutzlhofen – Nordgaustraße – Innenstadt – Hauptbahnhof – Universität – Klinikum
 - Linie B: Nordgaustraße – Innenstadt – Hauptbahnhof – Burgweinting
- Nach gegenwärtigem Planungsstand sind folgende **drei Verknüpfungspunkte SPNV/Stadtbahn** möglich:
 - Regensburg Hauptbahnhof
 - Wutzlhofen (neue Verkehrsstation)
 - Burgweinting
- Mit den zusätzlichen Verknüpfungen am Stadtrand kann ein Gesamtsystem geschaffen werden, welches auch in Stadt-Umland-Relationen, die nicht das Regensburger Stadtzentrum zum Ziel haben hochattraktiv ist (Vermeidung Umwegfahrten)



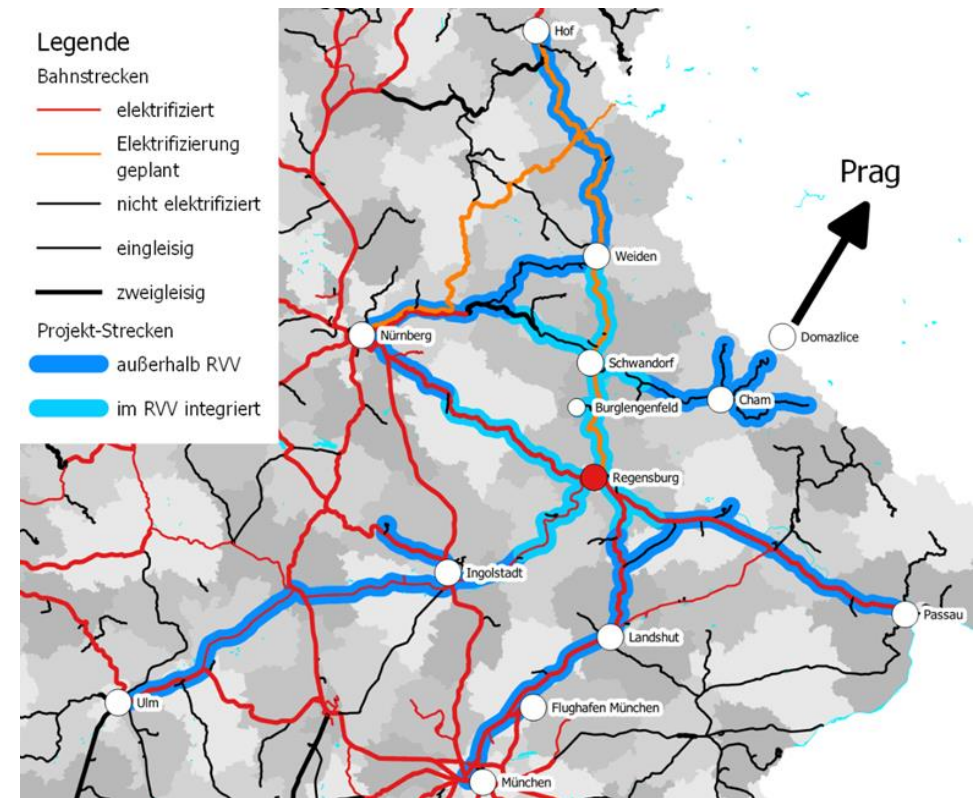
Quelle: komobile, Lahmeyer, Kleboth-lindinger-dollnig, IBV Hüsler, 09/2017, Kurzbericht

Gutachten SPNV-Konzept Regensburg

Inhalt

1. Auftraggeber und Projektziele
2. Nachfrageentwicklung und Potenziale
3. Angebotskonzept
4. Infrastrukturelle Voraussetzungen (Fokus Knoten Regensburg)
5. Untersuchung zusätzlicher Verkehrshalte

6. Fazit



Gesamtfazit (1)

Angebotsentwicklung

- Zur Erschließung der vorhandenen und weiter wachsenden Nachfragepotenziale sind der Ausbau und die Attraktivierung des SPNV-Angebotes in der Region Regensburg erforderlich.
- Die Studie zum SPNV-Konzept zeigt deshalb einen Entwicklungspfad zur weiteren Modernisierung und Ausweitung des SPNV-Angebotes in der Region Regensburg auf
- Die Forderung der Region nach einem S-Bahn-ähnlichen Stadt-Umlandverkehr wird im Zielkonzept planerisch umgesetzt. Gleichzeitig wird die überregionale Anbindung Regensburgs durch beschleunigte RE-Verkehre weiter verbessert.
- Die höchsten Nachfragsteigerungen werden im Korridor Regensburg – Schwandorf erwartet. Dies wird im Konzept berücksichtigt (zusätzliche Halte, zusätzliche Züge).
- Die SPNV-Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld ist verkehrlich sinnvoll. Daher ist eine zusätzliche SPNV-Linie Regensburg Hbf - Burglengenfeld in das Bedienkonzept für den Korridor Regensburg – Schwandorf integriert worden.
- Die schnellstmögliche Realisierung der zusätzlichen Verkehrshalte (Regensburg Walhallastr., Regensburg Wutzlhofen, Regenstauf-Diesenbach, Ponholz und Neumarkt Süd sowie Regensburg Klenzebrücke) zur Erschließung des Nachfragepotenzials wird empfohlen.

Umsetzung und Infrastrukturentwicklung

- Erste Angebotsverbesserungen werden bereits ab 2023/24 im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsleistungen durch die BEG an die Eisenbahnverkehrsunternehmen umgesetzt
 - Beispiel: E-Netz Regensburg Donautal mit Vertragslaufzeit 12/2022 – 12/2036
- Das langfristige Angebotskonzept (Zielhorizont 2035+) wurde im 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt berücksichtigt
- Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielkonzeptes sind insbesondere:
 - Die zügige Umsetzung der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen (Elektrifizierung Regensburg – Hof, 3. Gleis Regensburg Obertraubling,
 - Die Erhöhung der Gesamtkapazität im Regensburger Hauptbahnhof (z. B. mindestens zwei zusätzliche Bahnsteiggleise und Güterzugüberholungsmöglichkeiten)
 - Weitere Ausbaumaßnahmen auf der Donautalbahn, hierfür ist als nächster Schritt eine Kosten-Nutzen-Untersuchung erforderlich
- Bei der Planung der BVWP-Maßnahmen wird das Konzept berücksichtigt, soweit dies die bestehenden Vereinbarungen zwischen Freistaat, Bund und DB Netz AG erlauben

Dem Regensburger Stadtrat wird empfohlen..

- sich für den Ausbau des SPNV-Angebotes und das Ziel eines S-Bahn ähnlichen Stadt-Umlandverkehrs weiter einzusetzen
- die zügige Realisierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes im BVWP 2030 einzufordern und zu unterstützen
- sich dafür einzusetzen, dass die Planungen die Umsetzung des SPNV-Konzeptes erlauben oder zumindest die spätere Realisierung nicht erschweren (Aufwärtskompatibilität)
- den Abschluss der erforderlichen Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die zusätzlichen Verkehrshalte einzufordern und mit voranzutreiben sowie die verkehrliche stadtseitige Anbindung und städtebaulich-räumliche Integration zu forcieren
- sich weiterhin für den bedarfsgerechten Ausbau der Donautalbahn und deren leistungsfähige Einbindung in den Knoten Regensburg einzusetzen
- die SPNV-Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld zu unterstützen
- auf eine möglichst attraktive Verknüpfung der Verkehrsträger (Bahn, Bus, MIV, Rad- und Fußverkehr) an den bestehenden und neuen Verkehrsstationen hinzuwirken.
Dies umfasst auch weitere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

→ **Studie zum SPNV-Konzept ist Planungshilfe und Argumentationsgrundlage**

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**