

Pressemitteilung

30. November 2020

Bayerische Eisenbahngesellschaft stellt Entwicklungsplan für die Regio-S-Bahn Regensburg vor

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Regensburg kann bis in die 2030er Jahre zu einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr ausgebaut werden. Voraussetzung für ein etwa halbstündliches Angebot rund um Regensburg ist allerdings, dass der Bund die Infrastruktur deutlich erweitert. Dazu zählen der mehrgleisige Ausbau von Schienenengpässen, die Erweiterung des Regensburger Hauptbahnhofs und der Bau neuer Stationen. Zu diesen Ergebnissen kommt ein Gutachten, das die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zusammen mit der Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg 2017 in Auftrag gegeben hat. Im projektbegleitenden Arbeitskreis waren auch die Landkreise Amberg-Sulzbach, Neumarkt in der Oberpfalz und Schwandorf vertreten. Erste Verbesserungen des Verkehrsangebots rund um Regensburg realisiert die BEG, die den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Bayerischen Verkehrsministeriums plant, finanziert und kontrolliert, bereits ab Dezember 2022.

MÜNCHEN. Das Gutachten, das federführend von German Rail Engineering unter Mitwirkung von PB Consult und Ramboll erstellt wurde, unterscheidet zwei Phasen auf dem Weg zu einer Regio-S-Bahn Regensburg: Für eine erste mittelfristige Phase zeigen die Gutachter Wege auf, wie das SPNV-Angebot auf der bereits bestehenden Infrastruktur verbessert werden kann. Die zweite Phase des Entwicklungsplans befasst sich mit umfangreichen nötigen Infrastrukturausbauten, die auf lange Sicht vom Bund umgesetzt werden müssen. Die Studienergebnisse sollen nun von Bund, Freistaat, DB Netz, DB Station&Service und von den betroffenen Kommunen im Rahmen deren Planungsinstrumente und Finanzierungsmöglichkeiten schrittweise realisiert werden.

„Mit dem Gutachten liegt jetzt ein langfristiger Entwicklungsplan für den Regionalverkehr im Großraum Regensburg vor, an dem sich alle Beteiligten orientieren können“, sagt Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. „Der Freistaat leistet seinen Beitrag und wird das Verkehrsangebot schon in den nächsten Jahren schrittweise verbessern. Für einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr muss der Bund

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Tel.: +49 (89) 748825-0
www.bahnland-bayern.de/beg
www.bahnland-bayern.de

aber zuerst in seiner Zuständigkeit die Schieneninfrastruktur in der Region auf Vordermann bringen.“

BEG weitet ab 2022 Verkehrsangebot schrittweise aus

„In den nächsten Jahren laufen etliche Verkehrsverträge rund um Regensburg aus“, erklärt Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG. „Bei den neuen Verkehrsverträgen, die wir in Ostbayern bereits europaweit ausgeschrieben haben oder in Kürze noch ausschreiben werden, bestellen wir im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten mehr Verkehrsleistungen. Damit ist die aktuell vorhandene Schieneninfrastruktur im Raum Regensburg dann allerdings ausgereizt.“

Erste Verbesserungen im Rahmen ihrer Wettbewerbsprojekte plant die BEG bereits ab Dezember 2022. Auf mehreren Strecken soll dann der 30-Minuten-Rhythmus im Berufsverkehr ausgeweitet werden. Ab Dezember 2023 verbessern durchgehende Expresszüge auf der Strecke München – Regensburg – Schwandorf im Stundenrhythmus die überregionale Anbindung der Oberpfalz. Sie werden abwechselnd über Weiden nach Hof und über Furth im Wald nach Prag weiterfahren. Die oft störanfällige Vereinigung von Zugteilen in Schwandorf entfällt dann. Ebenfalls ab Ende 2023 plant die BEG, das Angebot von Regensburg nach Amberg und weiter Richtung Nürnberg zu einem durchgängigen Stundentakt auszubauen. Ab Dezember 2024 wird der Regionalexpress Nürnberg – Neumarkt – Regensburg stündlich fahren und alle zwei Stunden umsteigefrei über Straubing bis Plattling verlängert. Ebenfalls ab Ende 2024 ist eine stündliche Direktverbindung von Regensburg über Ingolstadt Hauptbahnhof hinaus nach Gaimersheim vorgesehen. So können Fahrgäste aus Richtung Regensburg auch den Haltepunkt Ingolstadt Audi stündlich direkt erreichen. Der Halt liegt direkt im Werk des Autoherstellers und ist seit Ende 2019 in Betrieb. Mit der Neuvergabe des Regionalverkehrs Ostbayern plant die BEG auch für die Regionalbahnen entlang der Naabtalachse und im Raum Cham ab Dezember 2025 neue Akzente im Angebot.

Drei weitere neue Stationen: Freistaat übernimmt Planungskostenfinanzierung

Neben den Fahrplanverbesserungen, die die BEG vorsieht, haben laut Gutachten drei neue Stationen, die sowohl baulich als auch fahrplantechnisch ohne Ausbau der Gleisinfrastruktur realisierbar sind, einen auskömmlichen verkehrlichen Nutzen. Schreyer erläutert: „Wir gehen gegenüber dem Bund in Vorleistung und übernehmen die Planungskosten der neuen Haltepunkte Regensburg-Wutzlhofen, Regenstein-Diesenbach und Ponholz. Wir werden die DB in Kürze mit den Planungen hierfür beauftragen. Es ist mir wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger hier möglichst schnell direkten Anschluss an das Schienennetz erhalten.“ Auch die

BEG wird im Wettbewerbsverfahren Ostbayern berücksichtigen, dass voraussichtlich während der Vertragslaufzeit ab Ende 2025 diese drei neuen Haltepunkte im Fahrplangefüge hinzukommen werden.

Die Gutachter empfehlen zudem die Realisierung der Haltepunkte „Neumarkt Süd“ und „Regensburg Klenzebrücke“, auch der ohnehin geplante Halt „Regensburg Walhallastraße“ wird im Entwicklungsplan berücksichtigt. Außerdem ist am neuen Halt „Regensburg-Wutzlhofen“ ein kurzer Übergang zur Endhaltestelle der geplanten Stadtbahn vorgesehen.

Vision Regio-S-Bahn Regensburg: Fahrplankonzept und Infrastruktur

Die langfristig angelegten Planungen für die Regio-S-Bahn Regensburg in den 2030er Jahren sehen im Ballungsraumverkehr zwei Züge pro Stunde und Richtung auf allen Achsen vor. Das etwa halbstündliche Angebot, das sich auf einigen Streckenästen aus Regionalexpress- und Regio-S-Bahn-Linien zusammensetzt, kann zum Teil ganztags, zum Teil nur in den Hauptverkehrszeiten umgesetzt werden. Die vier bis fünf Regio-S-Bahn-Linien wurden im Rahmen des Gutachtens mit parallelen Regionalexpresslinien nach Ingolstadt, Nürnberg, Plattling und Landshut sowie Fernverkehrslinien gemeinsam konzipiert. Berücksichtigt wurden auch Anschlüsse in Knotenpunkten und das Güterverkehrsaufkommen. Um die Vision für eine Regio-S-Bahn Regensburg komplett umsetzen zu können, sind allerdings umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen durch den Bund unabdingbar: Am Regensburger Hauptbahnhof braucht es zusätzliche Bahnsteige. Die Zulaufstrecken auf Regensburg müssen insbesondere schienenseitig ausgebaut werden, allen voran der Abschnitt Regensburg – Obertraubling sowie die Donautalbahn nach Ingolstadt. Um auf den übrigen Strecken die Kapazität zu erhöhen, ist eine Kombination verschiedener Maßnahmen erforderlich: die Aufrüstung der Signaltechnik (sogenannte Blockverdichtungen), der Neubau oder die Verlängerung von Güterzug-Überholgleisen sowie der Bau eines dritten Streckengleises zwischen Neumarkt und Feucht, um die S-Bahn Nürnberg dort auf separaten Trassen fahren zu lassen.

„Wir freuen uns sehr über das Ergebnis des Gutachtens und die ersten konkreten Umsetzungsschritte, die der Forderung von zwölf Städten und Landkreisen aus dem Großraum Regensburg nach einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr entgegenkommen“, so Regensburgs Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer und Landrätin des Landkreises Regensburg, Tanja Schweiger. „Allerdings brauchen wir noch einen langen Atem, bis das nun erarbeitete Konzept vollständig in die Realität umgesetzt werden kann. Wir werden uns alle in der Region weiter gemeinsam mit dem Freistaat beim Bund und bei der Deutschen Bahn mit aller Kraft für eine zeitnahe Realisierung des Projektes einsetzen.“

Ob die Regensburger Regio-S-Bahn auch bis Burglengenfeld reichen wird, hängt von einer möglichen Reaktivierung der Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld ab. Diese ist noch nicht beschlossen. Der Landkreis Schwandorf führt derzeit eine Untersuchung dazu durch. Es gelten die vier aktuellen Reaktivierungskriterien des Freistaats: eine Prognose von 1.000 Personenkilometer pro Streckenkilometer, die Instandsetzung der Strecke ohne Zuschuss des Freistaats, die Bereitschaft eines Infrastrukturunternehmens zum Betrieb der Strecke zu marktüblichen Trassenpreisen und die Anpassung der Busverkehre an das Bahnangebot. In einem ersten Schritt konnte bereits die Erreichbarkeit des 1000er-Kriteriums nachgewiesen werden. Hierfür muss der Landkreis ein angepasstes Buskonzept umsetzen, das die Gutachter bereits konzipiert haben. Für den Fall der Reaktivierung schlagen die Gutachter entlang der Strecke zudem vier neue SPNV-Stationen vor: „Teublitz Ost“, „Teublitz West“, „Burglengenfeld Ost“ und „Burglengenfeld“.

Der Schwandorfer Landrat Thomas Ebeling zeigte sich über das Gutachtenergebnis erfreut und ist zuversichtlich für das weitere Vorgehen: „Das vorliegende Gutachten unterstreicht die große Bedeutung der verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis Schwandorf und dem Landkreis Regensburg. Es müssen große Anstrengungen unternommen werden, um dem ansteigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Hinsichtlich der möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof konnte der Landkreis Schwandorf bereits eine wichtige Hürde nehmen. Nun gilt es, auch die weiteren Kriterien zu erfüllen.“

Anhang

- Zusammenfassung des Gutachtens (Methodik und Ergebnisse)
- Kartenmaterial

Die zwölf angesprochenen Städte und Landkreise:

Stadt Amberg, Landkreis Amberg-Weizsach, Landkreis Cham, Landkreis Kelheim, Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz, Landkreis Neustadt an der Waldnaab, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Landkreis Schwandorf, Stadt Straubing, Landkreis Straubing-Bogen, Stadt Weiden

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist ein Unternehmen des Freistaats Bayern. Im Auftrag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr plant, finanziert und kontrolliert die BEG den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern. Zu den wesentlichen Aufgaben der BEG gehören dabei die Konzeption und Verbesserung von Fahrplänen sowie die Qualitätssicherung. Die Aufträge für Verkehrsleistungen werden in Wettbewerbsverfahren vergeben. Den Zuschlag erhält jeweils das Verkehrsunternehmen, welches das insgesamt wirtschaftlichste, also das qualitativ und preislich beste Angebot abgibt. Als Folge des Wettbewerbs zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen konnte die BEG in den letzten Jahren nicht nur das Fahrplanangebot, sondern auch Qualitätsmerkmale wie Komfort und Fahrgastinformation ständig verbessern. Große Erfolge waren unter anderem die Einführung des Bayern-Takts – ein Stundentakt für fast ganz Bayern – sowie des Bayern-Tickets.



Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG):

Wolfgang Oeser

Leiter Qualitätsmanagement, Marketing, Presse

Tel.: +49 (89) 748825 - 17

E-Mail: presse@bahnland-bayern.de