



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Franz Rieger CSU**  
vom 19.11.2014

### **Bundesautobahn A93: Ausbau im Bereich zwischen dem AK Regensburg und der AS Regensburg-Nord**

Der Raum Regensburg ist, insbesondere auf den Autobahnen, seit Jahren von einem zunehmenden Verkehrsaufkommen geprägt. Dies führt insbesondere zu den klassischen Stoßzeiten zu langen Staus sowie vermehrten Unfällen und belastet sowohl Anwohner und Pendler als auch die Wirtschaft in immer größerem Umfang. Der sechsstreifige Ausbau der A3 zwischen dem AK Regensburg und der AS Rosenhof sowie die Anmeldung des sechsstreifigen Ausbaus der A3 zwischen dem AK Regensburg und der AS Nittendorf und der A93 zwischen dem AK Regensburg und der AS Regensburg-Süd für den Bundesverkehrswegplan sind dabei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ein großes, ungelöstes Problem bleibt aber das Nadelöhr auf der A93 zwischen dem AK Regensburg und der AS Regensburg-Nord, durch das heute schon der Verkehr aus und in Richtung nördliche Oberpfalz/Berlin nahezu täglich sowie in hohem Maß gebremst und gehemmt wird.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Möglichkeiten bestehen, um die Verkehrssituation auf der A93 zwischen dem AK Regensburg und der AS Regensburg-Nord merklich zu verbessern
  - a) durch einen durchgehenden sechsstreifigen Ausbau in diesem Bereich?
  - b) durch einen teilweisen sechsstreifigen Ausbau in Verbindung mit dem Ausbau anderer Verkehrswege wie u. a. dem Neubau der Sallerner Regenbrücke?
  - c) durch andere Lösungsmöglichkeiten?
2. Welche Kosten würden jeweils entstehen?
3. In welchem Zeitraum könnte die jeweilige Umsetzung geschehen?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 09.01.2015

### Vorbemerkung

Die A93 im Raum Regensburg besteht im Wesentlichen aus großen Ingenieurbauwerken wie den Tunneln Prüfening und Pfaffenstein sowie der Donaubrücke, die in einem eng bebauten und topografisch anspruchsvollen Umfeld liegen.

Auf der Donaubrücke Pfaffenstein wurden zwischen den Anschlussstellen Regensburg-West und Regensburg-Pfaffenstein durchgehende Verflechtungstreifen angelegt, die der städtische Verkehr bereits jetzt zur Donauquerung nutzen kann, ohne sich in den durchgehenden Autobahnverkehr einordnen zu müssen.

Hinsichtlich des Tunnels Pfaffenstein haben die Untersuchungen ergeben, dass der bauliche Zustand schlechter ist als ursprünglich angenommen. Daher ist zunächst vorgesehen, in nächtlichen Sperrpausen die Betriebstechnik bis Ende 2015 auf den neuesten Stand zu bringen. Zu einem späteren Zeitpunkt (ca. 10 Jahre) muss die Innenschale komplett erneuert werden. Damit wird zugleich die Chance eröffnet, dass vor den unvermeidbaren länger dauernden Tunnelsperrungen die Sallerner Regenbrücke in Betrieb genommen werden kann. Die Autobahndirektion wird zwischenzeitlich prüfen, wie weit im Zusammenhang damit auch noch weitere verkehrliche Verbesserungen möglich und notwendig sind. Hierbei soll insbesondere die Anlage von dritten Fahrstreifen in den Tunnelröhren in Form durchgehender Verflechtungsspuren zwischen den Anschlussstellen Pfaffenstein und Regensburg-Nord näher untersucht werden.

1. **Welche Möglichkeiten bestehen, um die Verkehrssituation auf der A93 zwischen dem AK Regensburg und der AS Regensburg-Nord merklich zu verbessern**
  - a) **durch einen durchgehenden sechsstreifigen Ausbau in diesem Bereich?**
  - b) **durch einen teilweisen sechsstreifigen Ausbau in Verbindung mit dem Ausbau anderer Verkehrswege wie u. a. dem Neubau der Sallerner Regenbrücke?**
  - c) **durch andere Lösungsmöglichkeiten?**

Ein durchgehender sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Regensburg-Nord ist aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen (siehe oben) mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

Ein teilweiser sechsstreifiger Ausbau wird insofern untersucht, als die Anlage von durchgehenden Verflechtungstreifen in den Tunnelröhren im Zuge der späteren Generalsanierung des Tunnels geprüft wird. Unabhängig davon werden auch die flankierenden Regensburger Maßnahmen wie z. B. der Lappersdorfer Kreisverkehr mit der Sallerner Regenbrücke sowie der Ausbau der Nordgaustraße und die

gerade fertiggestellte Osttangente einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse leisten, weil damit für den Quell- und Zielverkehr von und nach Regensburg leistungsfähige Alternativrouten zur Benutzung der Autobahn geschaffen werden.

Im Verkehrsgutachten Großraum Regensburg aus dem Jahr 2005 wird als weitere Lösungsmöglichkeit eine Brücke westlich Pfaffenstein zwischen der B 8 und Regensburg zur Entlastung der Donaubrücke Pfaffenstein beschrieben. Alternativ dazu sind entsprechend dem Gutachten auch Parallelbrücken zur Donaubrücke Pfaffenstein denkbar. Der Bau einer Sinzinger Donaubrücke für den Nahverkehr würde neben der besseren Anbindung des westlichen Landkreises und des angrenzenden Landkreises Kelheim auch das Autobahnkreuz Regensburg entlasten.

## **2. Welche Kosten würden jeweils entstehen?**

Die Kosten des Bundes für den Lappersdorfer Kreisverkehr mit der Sallerner Regenbrücke belaufen sich auf ca. 30 Mio. €. Eine seriöse Kostenschätzung für die Anlage von durchgehenden Verflechtungstreifen in den Tunnelröhren liegt derzeit noch nicht vor. Kostenträger der anderen oben aufgeführten Maßnahmen sind die Stadt Regensburg bzw. der Landkreis Regensburg.

## **3. In welchem Zeitraum könnte die jeweilige Umsetzung geschehen?**

Die Generalsanierung verbunden mit der Erneuerung der Tunnelinnenschalen soll in ca. 10 Jahren erfolgen.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Lappersdorfer Kreisverkehrs mit der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße ist beklagt, sodass für diese Maßnahme derzeit noch keine Aussage zum Zeitpunkt der Umsetzung getroffen werden kann.

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit weiterer Donaubrücken gibt es zwischen dem Landkreis und der Stadt Regensburg unterschiedliche Einschätzungen. Prognosen zum Zeitpunkt der Umsetzung sind insoweit nicht möglich.