



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Inge Aures SPD  
vom 08.05.2023

### Umsetzung des Deutschlandtakts auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg

Die Einführung des geplanten Deutschladtakts stellt auch für Bayern eine Chance zur Verbesserung des Schienenverkehrs dar. Umso wichtiger ist es, jede Planung zum Ausbau der Schieneninfrastruktur frühzeitig darauf abzustimmen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wann ist die Umsetzung des Deutschlandtakts auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg geplant? .....   | 2 |
| 1.2 | Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Einzelnen erforderlich, um den Deutschlandtakt auf der Strecke umzusetzen? .....   | 2 |
| 1.3 | Was unternimmt die Staatsregierung, um eine bald mögliche Realisierung dieser Maßnahmen zu unterstützen? .....   | 3 |
| 2.1 | Welche Verbesserungen im Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt? ..... | 3 |
| 2.2 | Welche Verbesserungen im Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg plant die Staatsregierung in den kommenden zehn Jahren? .....       | 4 |
| 3.1 | Wie beurteilt die Staatsregierung das Potenzial von Reaktivierungen von Haltestellen entlang der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg, um das Angebot zu verbessern? .....        | 4 |
| 3.2 | Welche Bedingungen müssen die stillgelegten Haltestellen erfüllen, um wieder in Betrieb genommen zu werden? .....  | 4 |
| 3.3 | Wie können Beschleunigungsmaßnahmen in Einklang mit zusätzlichen Haltestellen gebracht werden? .....   | 4 |
| 4.1 | Welches Potenzial birgt die Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg momentan für den Güterverkehr? .....   | 4 |
| 4.2 | Welche Verbesserungen bzw. Veränderungen würde die Einführung des Deutschlandtakts auf den Bahnstrecken für den Güterverkehr zur Folge haben? .....                                    | 4 |
|     | Hinweise des Landtagsamts .....  | 6 |

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 19.05.2023

## Vorbemerkung

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur sowie den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr zuständig. Der Freistaat ist für die Bestellung der Zugfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verantwortlich.

### **1.1 Wann ist die Umsetzung des Deutschlandtakts auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg geplant?**

Der Masterplan Deutschlandtakt stammt von einem Gutachter, den der Bund beauftragt hat. Der Gutachter bzw. der Bund haben das darin enthaltene SPPN-Konzept nicht mit dem Freistaat abgestimmt.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bereitet im Auftrag der Staatsregierung eine Fahrplan- und Infrastrukturstudie für die Donautalbahn vor, in der die Konzepte von Bund und Freistaat zusammengeführt werden sollen. Der Freistaat wird sich beim Bund dafür einsetzen, dass die Ergebnisse dieser Studie in die laufende Fortschreibung des Deutschlandtakts einfließen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

### **1.2 Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Einzelnen erforderlich, um den Deutschlandtakt auf der Strecke umzusetzen?**

Der Gutachter des Bundes benennt als für sein Konzept notwendige Infrastrukturmaßnahmen für die Donautalbahn:

- Ausrüstung Gundelfingen für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge,
- Rohrenfeld: Drittes Gleis für den Güterverkehr,
- Weichering: Nutzbarmachung und Anpassung des Dritten Gleises für den Schienengüterverkehr (Nutzlänge und Leit- und Sicherungstechnik),
- Blindheim: Drittes Gleis,
- Blockverdichtung im Abschnitt Blindheim – Höchstädt auf drei Minuten Zugfolgezeit,
- neues Zugdeckungssignal an Gleis 1 in Ingolstadt Hbf.,
- Ausrüstung Burgheim für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge,
- Überwerfungsbauwerk Donauwörth für durchgehende Züge auf der Strecke 5381,
- Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und parallele Fahrstraße Riesbahn auf Gleis 5,
- zweigleisiger Abschnitt Manching – Vohburg,
- Vohburg – Münchsmünster: zweigleisiger Abschnitt,

- Ausrüstung Neustadt (Donau) für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge,
- Ausrüstung Abensberg für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge,
- Thaldorf-Weltenburg: Neuer Kreuzungsbahnhof für Güterzugkreuzung,
- Ausrüstung Saal (Donau) für gleichzeitige Einfahrten und schienenfreie Zugänge,
- Ausrüstung des Bahnhofs „Matting Ausweiche“ für gleichzeitige Einfahrten und Ausbau Drittes Gleis zwischen Regensburg-Prüfening und Regensburg Hbf.

### **1.3 Was unternimmt die Staatsregierung, um eine bald mögliche Realisierung dieser Maßnahmen zu unterstützen?**

Die Staatsregierung stellt freiwillig Fördermittel bereit, damit die DB Station&Service AG den Bahnhof Abensberg barrierefrei ausbauen kann. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus werden auch schienenfreie Zugänge hergestellt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft fördert bei der DB Netz AG die Ausrüstung des Bahnhofs Neustadt (Donau) für gleichzeitige Einfahrten mit sogenannten Pönalemitteln.

Auf Wunsch der Staatsregierung hat die DB Netz AG kürzlich Bundesmittel für den Kreuzungsbahnhof Thaldorf-Weltenburg sowie für Umbauten im Ingolstädter Hauptbahnhof akquiriert und die Planungen hierfür aufgenommen.

Die Staatsregierung setzt sich beim zuständigen Bund laufend dafür ein, dass sinnvolle Maßnahmen auf der Donautalbahn so rasch wie möglich umgesetzt werden. Zudem fordert die Staatsregierung vom Bund eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um gegebenenfalls notwendige Kofinanzierungsanteile von SPNV-Infrastrukturinvestitionen in Bayern aufbringen zu können.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

### **2.1 Welche Verbesserungen im Angebot des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt?**

Bis Dezember 2011 wurde die Donautalbahn im Abschnitt Ulm – Günzburg noch täglich zweistündlich bedient, der Abschnitt Günzburg – Ingolstadt montags bis freitags stündlich und an Wochenenden zweistündlich. Der Abschnitt Ingolstadt – Regensburg wurde montags bis freitags stündlich mit wenigen Taktverstärkern bedient, an Wochenenden zweistündlich. Deutliche Angebotsverbesserungen gab es zum Fahrplan im Dezember 2011, als agilis auf der gesamten Donautalbahn den Betrieb übernahm. Das Wochenendangebot wurde mit zusätzlichen, zweistündlichen Expresszügen von Ulm bis Regensburg verdoppelt. Im Abschnitt Ingolstadt – Regensburg hat sich auch montags bis freitags das Angebot um 15–20 Prozent erhöht. Der Abschnitt Ulm – Günzburg wird seitdem ebenfalls täglich stündlich bedient.

Auch in den Folgejahren gab es immer wieder einzelne Verbesserungen in Form von Taktlückenschlüssen, zusätzlichen Berufsverkehrverdichtern oder Abendverbindungen. Insgesamt wurde von 2011 bis 2023 das Angebotsvolumen um fast 50 Prozent erhöht, davon um gut 10 Prozent im Zeitraum 2013 bis 2023.

**2.2 Welche Verbesserungen im Angebot des Schienengüterverkehrs auf der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg plant die Staatsregierung in den kommenden zehn Jahren?**

Mit der Inbetriebnahme des neuen Netzes Regensburg/Donaudurchquerung im Dezember 2022 wurden weitere Taktverdichtungen umgesetzt. Mit Zulauf zusätzlicher Fahrzeuge für agilis ab Dezember 2024 werden die Betriebszeiten der Verstärkerzüge in den Pendlerzeiten verlängert. Geplant ist außerdem die Verlängerung der Regionalbahn von Regensburg über Ingolstadt Nord hinaus zum Audiwerk und nach Gaimersheim.

**3.1 Wie beurteilt die Staatsregierung das Potenzial von Reaktivierungen von Haltestellen entlang der Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg, um das Angebot zu verbessern?**

Das Potenzial von neuen oder reaktivierten SPNV-Stationen muss jeweils im Einzelfall betrachtet werden. Es kann im Zuge der geplanten Fahrplan- und Infrastrukturstudie der BEG untersucht werden, wenn der jeweilige SPNV-Aufgabenträger und die jeweilige Gemeinde rechtzeitig entsprechende Gremienbeschlüsse fassen und die BEG darüber unterrichten.

**3.2 Welche Bedingungen müssen die stillgelegten Haltestellen erfüllen, um wieder in Betrieb genommen zu werden?**

Es wird auf die Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Andreas Krah (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 19. Mai 2020 (Drs. 18/9742) verwiesen.

**3.3 Wie können Beschleunigungsmaßnahmen in Einklang mit zusätzlichen Haltestellen gebracht werden?**

Neue Haltepunkte erfordern bei den Zugfahrten erfahrungsgemäß einen zusätzlichen Zeitaufwand von im Schnitt zweieinhalb Minuten. Es wäre gegebenenfalls im Rahmen des vorgenannten Fahrplan- und Infrastrukturgutachtens zu untersuchen, ob zusätzliche Stationen kompatibel zu den Zielen des Deutschlandtakts sind.

**4.1 Welches Potenzial birgt die Bahnstrecke Ulm – Ingolstadt – Regensburg momentan für den Güterverkehr?**

**4.2 Welche Verbesserungen bzw. Veränderungen würde die Einführung des Deutschlandtakts auf den Bahnstrecken für den Güterverkehr zur Folge haben?**

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung erstellt mangels Zuständigkeit keine eigenen Nachfrageprognosen für den Schienengüterverkehr. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Der Abschlussbericht zum Deutschlandtakt sieht nach erfolgtem Streckenausbau folgende Verkehrsdichte im Güterverkehr (Regelbetrieb) auf der bayerischen Donautalbahn vor:

<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Anzahl Züge pro Stunde und Richtung</b>
Ulm – Donauwörth	1
Donauwörth – Ingolstadt	0,5
Ingolstadt – Ernsgaden (Abzweigung nach Vohburg Werkbahnhof)	2,5
Ernsgaden (Abzweigung nach Vohburg Werkbahnhof) – Neustadt (Donau)	1,5
Neustadt (Donau) – Regensburg	0,5

Die Streckenabschnitte Ulm – Donauwörth und Ingolstadt – Regensburg haben zudem eine wichtige Funktion als elektrifizierte Umleitungsstrecke im Güterfernverkehr, wenn die Hauptstrecken Ulm – Augsburg bzw. Nürnberg – Regensburg nicht oder nur eingeschränkt befahrbar sind. Sinnvolle Ausbaumaßnahmen zugunsten des Deutschlandtakts auf der Donautalbahn stärken somit auch die Resilienz des bayerischen Schienennetzes.

### Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

---

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter [www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.