

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN**

vom 02.09.2009

Paartalbahn und Bahnverbindung Augsburg-Diedorf: Haltepunktplanungen

Seit 1996 kämpft die Region Augsburg um die Einführung der Regional-S-Bahn, eines getakteten Bahnverkehrs auf den Linien Augsburg Richtung Dinkelscherben, Augsburg Richtung Donauwörth, Augsburg Richtung Ingolstadt, Augsburg Richtung Mering/München bzw. Geltendorf, Augsburg Richtung Buchloe bzw. Klosterlechfeld als Rückgrat eines adäquaten ÖPNV-Angebots in der Region.

Die Landespolitik erklärte sich vor der vorletzten Landtagswahl bereit, mit Verdichtung des Bahnangebots und Verbesserung der Infrastruktur erste Schritte in diese Richtung zu unterstützen, allerdings wurde der Bau der Überholgleisstücke bei Diedorf und Meitingen zur Ermöglichung eines getakteten Pendler-Nahverkehrs trotz Fern- und Güterverkehrsbelastung auf die Jahre 20XX verschoben. Bereits am 21. März 2006 war dann die Wirtschaftlichkeitsprüfung für den Bahnsteig F am Augsburger Hauptbahnhof, eine Wendemöglichkeit beim Bahnhof Oberhausen, Maßnahmen zur Verbesserung der Blockverdichtung Richtung Buchloe sowie für ein Begegnungsgleisstück auf der Paartalbahn bei Friedberg abgeschlossen, und die Finanzierung dieses 50-Mio.-€-Investitionspakets über BSchwAG Art. 8 Abs. 2 gesichert. Der größte Teil dieses Pakets entfiel auf Maßnahmen bei der Paartalbahn, an die 20 Millionen Euro auf den dringlichen Bau des Bahnsteigs F am Augsburger Hauptbahnhof.

Der damalige Verkehrsminister Erwin Huber hat dann mit der Bahn diverse Planungsvereinbarungen unterzeichnet. Am 20.08.2009 überrascht jedoch Verkehrsminister Zeil mit einer Bürgermeisterinformation, derzufolge statt des Begegnungsgleises bei Friedberg nunmehr unter Umständen die Elektrifizierung der Paartalbahn erfolgen solle, dies jedoch allerdings erst ab frühestens 2019. Zudem soll eine Potenzialanalyse für den Haltepunkt Brunnen durchgeführt werden, die Kosten eines weiteren Bahnsteigs für Ingolstadt Nord geprüft werden, andere Haltepunktplanungen wie Edelshausen werden nicht weiterverfolgt.

Ich stelle daher folgende Anfrage:

1. Welche Planungen verfolgt die Staatsregierung hinsichtlich der mangelhaften Bahnsteiginfrastruktur auf der Paartalbahn? Wann wird die von der Bayerischen Eisen-

bahngesellschaft definierte Zielbahnsteighöhe von 55 cm an allen Stationen umgesetzt?

2. Welche Planungen verfolgt die Staatsregierung hinsichtlich der mangelhaften Bahnsteiginfrastruktur auf der Strecke Augsburg-Diedorf? Wann wird die für die Strecke Augsburg-Ulm definierte Zielbahnsteighöhe von 76 cm auch in Westheim und Neusäß umgesetzt und ein entsprechender Sicherheitsstandard in Neusäß für die vielen umsteigenden Schüler durch angemessene Bahnsteigbreite geschaffen?
3. Verfolgt der Freistaat Bayern weiterhin Planungen, in Paar bei Friedberg einen zusätzlichen Haltepunkt einzurichten, auch wenn der Begegnungsabschnitt nicht gebaut werden sollte?
4. Gibt es bereits eine Potenzialprognose für die Haltepunkte Biburg/Vogelsang und Hirblingerstraße/Bärenkeller, bzw. ab wann wird eine solche Potenzialanalyse zur Verfügung stehen? Welche Unterschiede gibt es zwischen den Potenzialen der Haltepunkte Vogelsang und Hirblingerstraße/Bärenkeller und beispielsweise dem Haltepunkt Haspelmoor oder Althegnberg?
5. Wurden schon Kosten für die Haltepunkte Vogelsang und Hirblingerstraße/Bärenkeller ermittelt, in welcher Höhe liegen diese, und könnten die Haltepunkte Vogelsang und Hirblingerstraße/Bärenkeller und Überholgleise bei Diedorf oder Meitingen ebenfalls im Rahmen der Bundesmitteltranche 2014 bis 2018 finanziert werden?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 08.10.2009

Im Hinblick auf die angebliche Absicherung der Maßnahmen verweise ich auf meine Antwort zur Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Christine Kamm vom 03.09.2009 zum Thema „Zukünftiger Fahrplan auf der Paartalbahn: Takt, exakter Takt oder nur Rhythmus?“

Dies vorangeschickt, nehme ich zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

Wegen ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet:

Der Ausbau der Stationsinfrastruktur fällt in die Zuständigkeit des Bundes und der Deutschen Bahn AG. Der Freistaat

hat entsprechend keine Planungen für die Verbesserung der Bahnsteiginfrastruktur an den Stationen der Paartalbahn bzw. an den Stationen zwischen Augsburg und Diedorf. Die zwischen Freistaat und DB Station&Service AG vereinbarte Zielbahnsteighöhe sagt lediglich aus, dass bei ohnehin geplanten Neubauten oder gesamthaften Umbauten die Zielbahnsteighöhe anzuwenden ist, welche sich an den auf Bestellung des Freistaates eingesetzten Fahrzeugen orientiert. Eine Verpflichtung des Freistaates, solche Umbauten außerhalb seiner Zuständigkeit zu finanzieren, ist damit nicht verbunden.

Zu 3.:

Ja, der Freistaat verfolgt die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes in Paar langfristig weiter. Er kann jedoch erst zusammen mit der angedachten Elektrifizierung realisiert werden, weil die fahrplantechnische Machbarkeit vorher nicht gegeben ist.

Zu 4.:

Für die Haltepunkte Augsburg-Hirblinger Straße und Vogelsang gibt es bereits Potenzialprognosen:

- Für den Haltepunkt Augsburg-Hirblinger Straße werden gut 1.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag erwartet.
- Für den Haltepunkt Vogelsang wurden 1.050 Ein- und Aussteiger pro Werktag ermittelt. Bei der Prognose wurde jedoch unterstellt, dass der Busverkehr entsprechend der Nahverkehrspläne von Stadt und Region Augsburg angepasst wird und die Kommune den vorgesehenen P+R-Platz baut.

Für die Stationen Haspelmoor und Althegnenberg wurden keine Potenzialprognosen erstellt, da es sich um bestehende Haltepunkte handelt.

Zu 5.:

Für den Haltepunkt Augsburg-Hirblinger Straße hat die DB Station&Service AG Kosten in Höhe von 3,2 bis 3,4 Mio. € ermittelt.

Für den Haltepunkt Vogelsang wurde bislang keine Kostenschätzung erstellt, weil dieser untrennbar mit dem Bau eines dritten Gleises verbunden ist. Eine Kostenermittlung kann erst erfolgen, wenn bezüglich des dritten Gleises Klarheit über die Randbedingungen herrscht. Wichtig ist insbesondere, auf welcher Seite der Bestandsgleise das dritte Gleis angeordnet wird, wie viele Bahnsteige in Vogelsang benötigt werden, wie die Zuwegung erfolgen soll usw.

Dritte Gleise im Bereich Meitingen und Diedorf können nicht im Rahmen der Bundesmitteltranche 2014-2018 gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG finanziert werden. Da es sich um Gleisbauten an Magistralen des Güter- und Fernverkehrs handelt, muss der Bund diese gemäß § 8 Abs. 1 BSchwAG über den Bedarfsplan finanzieren. Diese Ausbaumaßnahmen würden den finanziellen Rahmen der Bundesmittel für den Nahverkehr zudem bei Weitem sprengen.

Die neuen Haltepunkte könnten von der Systematik her aus Bundesmitteln für den Nahverkehr finanziert werden, da sie ausschließlich dem SPNV dienen. Eine entsprechende Aufteilung gab es auch beim Ausbau der Strecke Augsburg-München: Den viergleisigen Ausbau finanziert der Bund aus Mitteln des Bedarfsplans, der neue Haltepunkt Mering – St. Afra wurde aus Bundesmitteln gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG bestritten.

Bezüglich der Finanzierung der Haltepunkte Augsburg-Hirblinger Straße und Vogelsang ist jedoch zu beachten, dass die Realisierung zwischen 2014 und 2018 nur möglich sein wird, wenn der Bund zeitgleich den dreigleisigen Ausbau vornimmt. Zudem konkurrieren die neuen Haltepunkte mit einer Vielzahl anderer wichtiger Nahverkehrsprojekte in Bayern, sodass der Freistaat heute eine Realisierung zwischen 2014 und 2018 noch nicht zusagen kann.

Gleichwohl werden wir uns mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Bund die dritten Gleise in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufnimmt und zügig realisiert.