



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Stephanie Schuhknecht, Maximilian Deisenhofer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 04.06.2019

S-Bahn-System Augsburg

Für die Planungen zum Umbau des Bahnhofs Augsburg Hbf hat DB-Netz 2013 eine Bedarfsanalyse gefertigt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gegenüber dem Bestand kein weiteres Zugangebot bestellen wird. Dies steht aber im Gegensatz zu den aktuellen Erklärungen einiger Politikerinnen und Politiker aus der betroffenen Region, die von der Realisierung eines Viertelstundentaktes ausgehen und für dessen Machbarkeit den Bau eines dritten Gleises fordern. Unter Bezugnahme auf die in der 19. KW gestellte Anfrage zum Plenum der Abgeordneten Stephanie Schuhknecht (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Drs. 18/1965, fragen wir die Staatsregierung:

1. Angestrebter Takt
 - a) Wäre der von der Staatsregierung zu den Hauptverkehrszeiten Montag–Freitag angestrebte exakte 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Gessertshausen und der 30-Minuten-Takt zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben mit der vorhandenen Infrastruktur realisierbar?
 - b) Welche Anschlüsse würde dieses Angebot in Augsburg Hbf bieten (in Richtungen mit Übergangszeiten sowie bitte mit der Angabe der Richtungen, die im vollen Takt durchgehend bedient werden)?
 - c) Welche zusätzliche Streckeninfrastruktur (zusätzliche Gleise etc.) wäre für den angestrebten Taktverkehr erforderlich, wenn das geplante Angebot des Zielfahrplans 2030 zum Deutschlandtakt bzw. zum Bundesverkehrswegeplan in den Bereichen Fernverkehr und Güterverkehr realisiert würde?
2. Neubaustrecke bzw. drittes Gleis
 - a) Wer muss Ausbaumaßnahmen wie eine Neubaustrecke und/oder ein drittes Gleis auf der Strecke Augsburg – Ulm finanzieren?
 - b) Welche zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten für das Nahverkehrsangebot würde eine Neubaustrecke Ulm – Augsburg bieten?
 - c) Welchen Fahrplankontakt (bitte mit Angabe der maximalen Fahrtzahlen und ggf. mit Fahrplangrafik) würde ein zusätzliches drittes Gleis ermöglichen?
3. S-Bahn-System Ulm
 - a) Weshalb wirkt die BEG an der Planung eines S-Bahn-Systems im Raum Ulm seit Jahren mit und garantiert dabei anscheinend die erforderlichen Bestellungen, während für den wesentlich größeren Raum Augsburg beim Freistaat derartige Überlegungen nicht bestehen?
 - b) Sind die Aktivitäten der BEG im Raum Ulm durch einen Beschluss des Landtages erfolgt?
4. Gutachten S-Bahn-System für Augsburg
 - a) Was sind die Gründe dafür, dass ein seit den 1990er-Jahren existierendes Gutachten der Fa. SMA (beauftragt und finanziert von BEG und Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund – AVV), das einen S-Bahn-Takt für Augsburg mit durchgebundenen Linien untersucht hat und die dazu erforderliche Infrastruktur aufzeigt, bis heute nicht veröffentlicht wurde und weiterhin unzugänglich ist?

- b) Wie kann das Gutachten eingesehen werden bzw. über das Internet allgemein zugänglich werden?
5. S-Bahn-System Augsburg
- a) Weshalb wurde bislang keine der im oben genannten Gutachten aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen realisiert bzw. nicht einmal geplant?
 - b) Wie werden beim laufenden Umbau des Bahnhofs in Augsburg die Anforderungen aus dem Gutachten berücksichtigt?
 - c) Würde die Umsetzung der S-Bahn-Planung einen neuerlichen Umbau in Augsburg Hbf erfordern?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 03.07.2019

Vorbemerkung:

Die SPNV-Netze rund um Ulm/Neu-Ulm und Augsburg stellen keine klassischen S-Bahn-Netze, sondern S-Bahn-ähnliche Vorortbahnen dar.

1. **Angestrebter Takt**
- a) **Wäre der von der Staatsregierung zu den Hauptverkehrszeiten Montag-Freitag angestrebte exakte 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Gessertshausen und der 30-Minuten-Takt zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben mit der vorhandenen Infrastruktur realisierbar?**

Zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben besteht als Teil des Regio-Schienen-Takts Augsburg bereits seit einigen Jahren von Montag bis Freitag tagsüber ein 30-Minuten-Takt. Zu jenen Zeiten, wo der Bedarf am größten ist, werden teilweise schon heute drei bis vier Züge pro Stunde zwischen Dinkelscherben und Augsburg angeboten. Da die Strecke durch umfangreichen Güter- und Personenfernverkehr stark ausgelastet ist, würde eine darüber hinausgehende Angebotsausweitung einen Infrastrukturausbau erfordern.

- b) **Welche Anschlüsse würde dieses Angebot in Augsburg Hbf bieten (in Richtungen mit Übergangszeiten sowie bitte mit der Angabe der Richtungen, die im vollen Takt durchgehend bedient werden)?**

Der Freistaat hält langfristig am Ziel des Regio-Schienen-Taktes fest.

Im Nahbereich Augsburgs werden exakte 15-Minuten-Takte nach Gessertshausen, Meitingen, Friedberg, Mering und Bobingen angestrebt. Somit werden die Umsteigezeiten in diese Relationen stets unter 15 Minuten betragen.

Für die weiter laufenden Linien im 30-Minuten-Takt nach Dinkelscherben, Donauwörth, Aichach, München und Buchloe sind ebenfalls attraktive Anschlüsse untereinander vorgesehen. Angesichts der mittelfristigen Entwicklungen im Fernverkehr – von Relevanz ist hier insbesondere das Angebotskonzept nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen und im zweiten Schritt nach Fertigstellung von „Stuttgart 21“ – können jedoch noch nicht die exakten Umstiegszeiten im Knoten Augsburg genannt werden.

- c) Welche zusätzliche Streckeninfrastruktur (zusätzliche Gleise etc.) wäre für den angestrebten Taktverkehr erforderlich, wenn das geplante Angebot des Zielfahrplans 2030 zum Deutschlandtakt bzw. zum Bundesverkehrswegeplan in den Bereichen Fernverkehr und Güterverkehr realisiert würde?**

Bislang hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den voraussichtlichen Ausbaumumfang nur grob umrissen und unter dem folgenden Link veröffentlicht: http://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-041-V02/2-041-V02.html

Auf Basis aktueller Prognosen zu Güterzug- und Fernverkehrszugzahlen sowie auf Basis der vom Freistaat unterstellten Zugzahlen im Schienenpersonennahverkehr wird die DB in den kommenden Jahren den genauen Ausbaumumfang präzisieren.

2. Neubaustrecke bzw. drittes Gleis

- a) Wer muss Ausbaumaßnahmen wie eine Neubaustrecke und/oder ein drittes Gleis auf der Strecke Augsburg – Ulm finanzieren?**

Aus- und Neubaumaßnahmen an Schienenwegen des Bundes sind nach Maßgabe von Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz Aufgabe des Bundes, unabhängig davon, welche Schienenverkehre hauptsächlich auf den Gleisen verkehren.

- b) Welche zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten für das Nahverkehrsangebot würde eine Neubaustrecke Ulm – Augsburg bieten?**
c) Welchen Fahrplankontakt (bitte mit Angabe der maximalen Fahrtenzahlen und ggf. mit Fahrplangrafik) würde ein zusätzliches drittes Gleis ermöglichen?

Nach derzeitigem Planungsstand geht die Staatsregierung davon aus, dass in beiden Fällen – durchgehende Neubaustrecke und Ausbaustrecke – die vollständige Umsetzung der in der Antwort zu Frage 1 a genannten Taktmuster möglich wäre. Im Rahmen der Planungen wird zu prüfen sein, mit welcher Infrastruktur diese Anforderungen umsetzbar sind.

3. S-Bahn-System Ulm

- a) Weshalb wirkt die BEG an der Planung eines S-Bahn-Systems im Raum Ulm seit Jahren mit und garantiert dabei anscheinend die erforderlichen Bestellungen, während für den wesentlich größeren Raum Augsburg beim Freistaat derartige Überlegungen nicht bestehen?**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft wirkt bei der Konzeption für die beiden Vorort-Bahnssysteme in vergleichbarer Weise mit. Welche Maßnahmen in der Region Donau-Iller realisierbar sind und ob dies ein S-Bahn-ähnliches System ergibt, ist noch nicht absehbar. Die BEG hat bei beiden Netzen die Ausbauvorhaben gegenüber der DB mit der in Aussichtstellung von Mehrbestellungen verknüpft – eine formelle Bestellgarantie wurde für keines der beiden Netze abgegeben. Beim Regio-Schienen-Takt Augsburg ist – wie in der Antwort zu Frage 5 a beschrieben – ein Großteil der Infrastrukturmaßnahmen bereits fertiggestellt. Daher ist dort bereits in den vergangenen zwei Jahrzehnten ein Großteil der Taktverdichtungen schrittweise realisiert worden.

- b) Sind die Aktivitäten der BEG im Raum Ulm durch einen Beschluss des Landtages erfolgt?**

Aufgabe der BEG ist es, den SPNV in Bayern zu planen, zu finanzieren und zu kontrollieren. Um ihn in allen bayerischen Regionen weiterzuentwickeln, ist eine enge Kooperation mit den Nahverkehrsverantwortlichen in den Regionen notwendig – gerade auch bei grenz- bzw. länderübergreifenden Angeboten. Engagements der BEG können durch Beschlüsse des Landtages legitimiert sein, müssen es aber nicht. Im Fall des Ausbaus des SPNV im Raum Donau-Iller basieren die Aktivitäten nicht auf einem Landtagsbeschluss.

4. Gutachten S-Bahn-System für Augsburg

- a) Was sind die Gründe dafür, dass ein seit den 1990er-Jahren existierendes Gutachten der Fa. SMA (beauftragt und finanziert von BEG und Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund – AVV), das einen S-Bahn-Takt für Augsburg mit durchgebundenen Linien untersucht hat und die dazu erforderliche Infrastruktur aufzeigt, bis heute nicht veröffentlicht wurde und weiterhin unzugänglich ist?
- b) Wie kann das Gutachten eingesehen werden bzw. über das Internet allgemein zugänglich werden?

Das Gutachten zum Regio-Schienen-Takt Augsburg wurde im Jahre 2003 abgeschlossen. Es floss in die Konzeption der Erstausschreibung der Wettbewerbsprojekte „E-Netz Augsburg“ (Fugger-Express), „Dieselnetz Augsburg I“ (Kneipp-Lechfeld-Bahn) und „Dieselnetz Augsburg II“ (Bayerische Regiobahn) ein. Im Vorfeld der damaligen SPNV-Ausschreibung wurden die Gebietskörperschaften und der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund intensiv in die Konzeption eingebunden. Bis heute finden jährliche Gespräche zur Weiterentwicklung des Fahrplans statt.

Zwischenzeitlich wurden die drei vorgenannten SPNV-Wettbewerbsprojekte als „Augsburger Netze“ (Los 1 entspricht weitgehend dem damaligen „E-Netz Augsburg“, Los 2 dem „Dieselnetz Augsburg II“; Betriebsaufnahme beider Lose: Ende 2022) und „Dieselnetz Augsburg I“ (Bayerische Regiobahn nach Füssen und Landsberg; Betriebsaufnahme Ende 2018) neu ausgeschrieben. Auch hier wurden die Betriebskonzepte intensiv mit der Region abgestimmt („Dieselnetz Augsburg I“) bzw. waren öffentlich einsehbar („Augsburger Netze“).

Im Zusammenhang mit diesen Ausschreibungen wurden die Fahrpläne wesentlich detaillierter ausgearbeitet und insbes. auch neue Randbedingungen aus dem umgebenden Güter- und Personenfernverkehr eingearbeitet. Vor diesem Hintergrund ist es nicht vorgesehen, das auf teils überholten Annahmen basierende Gutachten zum Regio-Schienen-Takt allgemein zugänglich zu machen. Bei konkretem Interesse kann das Gutachten jedoch von interessierten Personen auf Nachfrage bei der BEG eingesehen werden.

5. S-Bahn-System Augsburg

- a) Weshalb wurde bislang keine der im oben genannten Gutachten aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen realisiert bzw. nicht einmal geplant?

Grundsätzlich ist für die Schieneninfrastruktur der Bund zuständig, der sich hierfür der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB bedient. Folgende Infrastrukturmaßnahmen wurden bereits realisiert:

- durchgehend viergleisiger Ausbau Augsburg – München,
- barrierefreier Ausbau der Bahnstationen Augsburg Haunstetter Straße, Augsburg-Hochzoll, Kissing, Mering, Augsburg Messe, Schwabmünchen und Gessertshausen,
- Schaffung der neuen Bahnhaltdepunkte Augsburg Messe, Mering-St. Afra und Graben (Lechfeld) Gewerbepark,
- Neubau Zugdeckungssignal in Donauwörth,
- Neubau Bahnsteig F in Augsburg Hbf und
- Entflechtung der Ausfahrleise von Augsburg Hbf in Richtung Buchloe und München.

Die Blockverdichtung auf der Strecke Augsburg – Bobingen wird voraussichtlich im Jahr 2020 in Betrieb genommen.

- b) Wie werden beim laufenden Umbau des Bahnhofs in Augsburg die Anforderungen aus dem Gutachten berücksichtigt?**
- c) Würde die Umsetzung der S-Bahn-Planung einen neuerlichen Umbau in Augsburg Hbf erfordern?**

Das Gutachten stellt eine der Planungsgrundlagen dar, die zum o. g. Ausbaupaket geführt haben. Auf Basis des Gutachtens wurde bei der Errichtung des Bahnsteigs F ein weiterer Umbau der Gleisanlagen im nördlichen Bereich Augsburg Hbf als nachbaubare Option berücksichtigt. Die DB wird die diesbezüglichen Überlegungen im Rahmen der Ausbauplanungen für die Strecke Ulm – Augsburg unter Berücksichtigung aktueller Zugzahlen prüfen und zu gegebener Zeit fortschreiben.