



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Simone Strohmayr SPD**
vom 02.08.2021

Wendegleis Augsburg-Oberhausen (Paartalbahn)

Das schon in den 1980er-Jahren erarbeitete und seitdem mehrfach von allen Gremien bestätigte Nahverkehrskonzept für den Raum des Augsburgs Verkehrs- und Tarifverbunds (AVV) sieht vor, die bisher am Augsburgs Hauptbahnhof endende bzw. beginnende Paartalbahn bis zum Bahnhof Augsburg-Oberhausen zu verlängern. Dies soll und kann die Attraktivität des ÖPNV im Raum Augsburg erheblich steigern, denn in Augsburg-Oberhausen besteht z. B. direkte Umsteigemöglichkeit in die Tramlinie 2 zum Universitätsklinikum. Aber auch ihre innerstädtische Bedienungsfunktion wird gestärkt, weil sie dann eine schnelle Direktverbindung Augsburg-Hochzoll – Augsburg-Oberhausen herstellen kann.

Ferner war immer klar, dass mit einer solchen Durchbindung die Gleisbelegung in Augsburg Hbf durch die Züge der Paartalbahn reduziert, also die Bahnhofskapazität gesteigert wird. Die Weiterführung würde damit möglicherweise auch einen Beitrag leisten, das diskutierte Kapazitätsproblem im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt zu entschärfen.

Die Durchbindung der Paartalbahn nach Augsburg-Oberhausen ist auch bereits Bestandteil der Bestellung des SPNV durch den Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für die 2. Stufe der Ende diesen Jahres beginnenden Vertragsperiode für das D-Netz Augsburg II.

Voraussetzung für die Durchbindung ist jedoch der Bau eines Wendegleises nördlich des Bahnhofs Augsburg-Oberhausen. Hierzu hieß es bereits im Jahre 2014 in diversen Veröffentlichungen, die DB Netz AG habe die Planungen hierfür vertieft und mit dem Freistaat Bayern abgestimmt. Der Bau solle aber erst 2021 erfolgen, um in geplante Gleissanierungen eingebettet zu werden. Außerdem müssten die Gleisbaumaßnahmen in Augsburg Hbf im Zuge des Baus der sog. Mobilitätsdrehscheibe abgeschlossen sein, da während des Baus abschnittsweise je zwei Bahnsteiggleise nicht zur Verfügung stehen.

Diese Bedingung wäre nun erfüllt, da seit dem 01.08.2021 der Tunnelrohbau im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe beendet ist und alle Gleise des Augsburgs Hbf, samt der erfolgten Erweiterung um den Bahnsteig F mit den Gleisen 10 und 12, wieder nutzbar sind.

Statt des nun eigentlich erwartbaren Baubeginns für das Wendegleis gibt es nun aber, völlig überraschend, eine Erklärung der BEG gegenüber einem Medienvertreter, wonach das geplante Wendegleis nach Angaben der DB Netz derzeit nicht mehr weiterverfolgt werde, weil die bauliche Umsetzung so wie geplant nicht möglich sei. Deshalb werde derzeit die Wende der Züge der Paartalbahn in den Gleisen 93 und 94 nördlich des Augsburgs Hbf vorgesehen.

Damit wäre die Durchbindung der Paartalbahn nach Augsburg-Oberhausen unmöglich und wäre offenbar jedenfalls seitens der BEG aufgegeben. Damit würde ein essenzieller und jahrzehntelang unumstrittener Baustein des Nahverkehrsplans für die Region Augsburg geopfert.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Staatsregierung:

1. Entspricht es dem Informationsstand der Staatsregierung, dass DB Netz das auch mit dem Freistaat Bayern bereits abgestimmte Wendegleis in Augsburg-Oberhausen nicht mehr bauen will? 2
2. Falls ja, seit wann hat die Staatsregierung davon Kenntnis? 3
3. Hat die Staatsregierung Informationen, dass in Wahrheit die aktuellen Planungen für die Neu- oder Ausbaustrecke Augsburg – Ulm und das Nahverkehrsprojekt kollidieren könnten bzw. dass DB Netz für die Umsetzung des Wendegleises in diesem Zusammenhang von einem höheren Aufwand ausgeht als bisher kalkuliert, die Umsetzung des Wendegleises also ein Finanzierungsthema darstellt? 3
4. Was beabsichtigt die Staatsregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu tun, ggf. auch unter Einschaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, um die DB Netz zur zügigen Umsetzung des Bauprojekts zu veranlassen? 3
5. Gibt es Überlegungen, die notwendige Durchbindung der Paartalbahn bis Augsburg-Oberhausen ggf. auch alternativ durch eine Weiterführung der Züge, etwa nach Gessertshausen, herzustellen? 3
6. Falls nein, ist die Staatsregierung bereit, derartige Varianten umgehend prüfen zu lassen? 3

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 31.08.2021

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 verantwortlich.

1. **Entspricht es dem Informationsstand der Staatsregierung, dass DB Netz das auch mit dem Freistaat Bayern bereits abgestimmte Wendegleis in Augsburg-Oberhausen nicht mehr bauen will?**

Die DB Netz AG (DB) hat die Planungen für das Wendegleis in Augsburg-Oberhausen gestoppt, da aus ihrer Sicht eine Realisierung derzeit nicht sinnvoll ist, nachdem die Schieneninfrastrukturprojekte „Erneuerung des Überwerfungsbauwerks in Augsburg-Oberhausen“ und „Neu- und Ausbaustrecke Ulm – Augsburg“ in den Bauraum des Wendegleises eingreifen.

Die DB plant mittelfristig eine Erneuerung des besagten Überwerfungsbauwerks, das unmittelbar nördlich an das geplante Wendegleis anschließt. Aufgrund neuerer interner DB-Vorschriften müssten dabei die Gleise neu trassiert werden, was bei den Vorschriften, die zum Zeitpunkt der ersten Wendegleisplanungen gegolten haben, noch nicht notwendig gewesen wäre. Von der Neutrassierung wäre auch die Lage des Wendegleises betroffen. Falls das Wendegleis vor der Erneuerung des Überwerfungsbauwerks realisiert würde, müsste es deshalb dann später rückgebaut und in neuer Lage wiederaufgebaut werden.

2. Falls ja, seit wann hat die Staatsregierung davon Kenntnis?

Der Zusammenhang zwischen dem Wendegleis und der Erneuerung des Überwerfungsbauwerks war bereits 2014 bekannt. Gemäß der damaligen Investitionsplanung der DB sollte die Inbetriebnahme beider Maßnahmen im Jahr 2021 stattfinden. Die DB hat die Staatsregierung im Jahr 2018 informiert, dass sie das bestehende Überwerfungsbauwerk mittels Instandhaltungsmaßnahmen doch noch länger erhalten kann und deshalb in diesem Jahrzehnt nicht mehr mit seiner Erneuerung beginnen wird.

3. Hat die Staatsregierung Informationen, dass in Wahrheit die aktuellen Planungen für die Neu- oder Ausbaustrecke Augsburg – Ulm und das Nahverkehrsprojekt kollidieren könnten bzw. dass DB Netz für die Umsetzung des Wendegleises in diesem Zusammenhang von einem höheren Aufwand ausgeht als bisher kalkuliert, die Umsetzung des Wendegleises also ein Finanzierungsthema darstellt?

Die DB hat am 16.10.2021 vier mögliche Trassierungsräume für die Aus- und Neubaustrecke Ulm – Augsburg vorgestellt. Bei zwei dieser Varianten soll ein Neubauabschnitt von Norden bzw. Westen her in den Bahnhof Augsburg-Oberhausen eingefädelt werden. Derzeit ist nach den Erkenntnissen der Staatsregierung noch offen, welcher Trassierungsraum weiterverfolgt wird. Es kann daher derzeit von der Staatsregierung nicht abgeschätzt werden, ob sich aus der Neu- und Ausbaustrecke weitere Eingriffe in die Gleisanlagen im Bereich des ursprünglich geplanten Wendegleises ergeben.

4. Was beabsichtigt die Staatsregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu tun, ggf. auch unter Einschaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, um die DB Netz zur zügigen Umsetzung des Bauprojekts zu veranlassen?

Die DB hat darlegen können, dass angesichts baulicher Zwänge eine zügige Umsetzung der Wendegleisanlage in Augsburg-Oberhausen nicht sinnvoll ist. Die Entscheidung ist gleichwohl bedauerlich, aber angesichts der neuen (geänderten) Sachlage nachvollziehbar.

Die Staatsregierung wird die Machbarkeit und den Nutzen einer Wendegleisanlage in Augsburg-Oberhausen erneut prüfen lassen, sobald die nötige Planungssicherheit hinsichtlich der Trassierung der Aus- und Neubaustrecke Ulm – Augsburg und der Erneuerung des Überwerfungsbauwerks besteht.

5. Gibt es Überlegungen, die notwendige Durchbindung der Paartalbahn bis Augsburg-Oberhausen ggf. auch alternativ durch eine Weiterführung der Züge, etwa nach Gessertshausen, herzustellen?

6. Falls nein, ist die Staatsregierung bereit, derartige Varianten umgehend prüfen zu lassen?

Im Zuge der Neuvergabe der Regionalexpresslinie Ulm – Augsburg – München hat der Freistaat ab dem Fahrplanwechsel Ende 2022 einzelne zusätzliche Fahrten zwischen Augsburg und Gessertshausen bestellt. Die begrenzte Streckenkapazität lässt insbesondere in der Hauptverkehrszeit keinen zusätzlichen Taktverkehr zwischen Augsburg und Gessertshausen und somit auch keine entsprechende Linienverlängerung der Paartalbahn nach Gessertshausen zu.

Stattdessen wird die DB künftig zwei bestehende Abstellgleise im nördlichen Bereich des Augsburger Hauptbahnhofs für die Wende der Paartalbahn nutzen. Dies ermöglicht eine Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit der Paartalbahn und damit eine Stabilisierung des Fahrplans. Voraussetzung ist allerdings, dass die dadurch entfallende Abstellmöglichkeit durch den Bau neuer Abstellgleise direkt im Augsburger Hauptbahnhof kompensiert wird. Die entsprechenden neuen Gleise befinden sich aktuell in der Entwurfsplanung, die DB strebt eine Inbetriebnahme bis Ende 2023 an.

Das neue Konzept bewirkt letztlich eine schnellere und mit den zwei Wendegleisen im nördlichen Bereich des Augsburger Hauptbahnhofs auch umfassendere Kapazitätsverbesserung im Hauptbahnhof Augsburg, als sie mit einem Wendegleis in Augsburg-Oberhausen ermöglicht werden könnte. In Augsburg-Oberhausen ist zudem ein nach

Einschätzung der DB aufgrund prognostizierter deutlich zunehmender Bahnverkehre mittlerweile als notwendig erachtetes zweites Wendegleis nicht ohne Weiteres zu realisieren.