

Federführend: Wirtschaftsförderung Stadt Augsburg
Referent: Dr. Wolfgang Hübschle, Berufsm. Stadtratsmitglied
Datum: 03.05.2023

Für diese Vorlage erfolgt keine Beratung in Sitzungen der Gremien

Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und CSU vom 05.04.2023: "S-Bahn-ähnlicher Regio-Schienen-Takt in der Region Augsburg"

Inhalt

Zu 1.)

Durch die Verwaltung soll dargelegt werden, welche Maßnahmen in den Bereichen **Infrastruktur** und **Betrieb** für die Verwirklichung des Regio-Schienen-Takts Augsburg (RST) notwendig sind.

A. Vorbemerkung

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus benennt für den RST einen **15-Minuten-Takt** (Mo-Fr: 6 Stunden in der Hauptverkehrszeit) auf folgenden Relationen (vgl. [hier](#), Seite 182, Abbildung 23):

- Augsburg-Gessertshausen (nur in Lastrichtung)
- Augsburg-Friedberg (ganztags)
- Augsburg-Mering
- Augsburg-Bobingen (nur in Lastrichtung)

Der Abbildung 23 im NVP 2015plus kann weiterhin entnommen werden, auf welchen Relationen ein 30-Minuten Takt bzw. ein 60-Minuten-Takt vorgesehen sind. Auf Seite 181 des NVP 2015plus wird zudem ausgeführt, dass der RST zwar hinsichtlich der Fahrtenzahl pro Stunde erreicht wird, dass jedoch „der Takt auf den meisten Strecken nicht vollständig gleichmäßig verwirklicht [wird].“ Die weitere Einführung des RST insbesondere hinsichtlich eines reinen Taktverkehrs ist demnach davon abhängig, zu welchem Zeitpunkt die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung steht. Dieser im NVP 2015plus festgehaltene Sachstand, dass die Umsetzung des RST hinsichtlich seiner **Vertaktung** von der weiteren

infrastrukturellen Ertüchtigung abhängt, ist laut Kenntnisstand der Verwaltung unverändert; siehe hierzu im Weiteren unter „Infrastruktur“, Gliederungspunkte B bis E.

Die Fortschreibung des NVP 2015plus hat mit dem Jahr 2022 begonnen, bei der Fortschreibung handelt es sich um einen mehrjährigen Prozess, in dem auch die BEG eingebunden werden soll. Ein Nahverkehrsplan kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger bildet die Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen, die Genehmigungsverfahren der Regierung von Schwaben und die Förderung von Infrastrukturvorhaben, jedoch lediglich für die Verkehre des allgemeinen ÖPNV (also nicht für den SPNV).

Für den SPNV, dessen Angebot und dessen Infrastruktur, entfaltet der NVP somit keine bindende Wirkung. Vielmehr stellt er diesbezüglich eine reine Informationsgrundlage dar, da der SPNV das Rückgrat des allgemeinen ÖPNV bildet. Gemäß Artikel 17 Bayerisches ÖPNV-Gesetz soll vom zuständigen Staatsministerium ein Schienennahverkehrsplan erstellt, von der Staatsregierung beschlossen und alle zwei Jahre fortgeschrieben werden. Zum Beispiel auf Basis dieses in der Zuständigkeit des Freistaats liegenden Planungsinstruments könnte eine Regio-S-Bahn für Augsburg verbindlich verankert werden.

Da die Stadtverwaltung mangels Zuständigkeit lediglich auf öffentlich verfügbare Quellen und auf Sekundärquellen zugreifen kann, wird über die nachstehenden Ausführungen hinaus angeregt, das Anliegen politisch über die Mitglieder des Landtags bzw. die Mitglieder des Bundestags aus unserer Region in die Landes- und Bundesverwaltung einzubringen. Auf diesem Wege könnte auch die Prüfung von denkbaren Lösungsansätzen wie z.B. einer Durchbindung der Paartal- auf die Staudenbahn veranlasst werden.

Die zuständige Fachverwaltung bedauert weiterhin, dass in der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2022 der Bahnknoten Augsburg keine Berücksichtigung gefunden hat (vgl. hierzu BSV/22/07245).

B. Infrastruktur auf Basis der im NVP 2015plus definierten Angebotsziele

Seit Aufstellung des NVP 2015plus ist im Sinne der weiteren Realisierung des RST u.a. der neue Bahnsteig F am Hauptbahnhof Augsburg in Betrieb genommen worden.

Auf den Seiten 185 f. des NVP 2015plus werden für die zweite Umsetzungsstufe des RST seitens des Freistaats Bayern folgende Angebotsziele und entsprechende Infrastrukturbedarfe benannt, dessen Notwendigkeit laut Kenntnisstand der Verwaltung grundsätzlich unverändert gegeben ist (aktualisierte Sachstände werden im Nachgang des jeweiligen Abschnittes ergänzend dargelegt):

- **15-Minuten-Takt Augsburg-Gessertshausen und Augsburg-Meitingen:**
„Die Einführung der 15-Minuten-Takte ist erst mit der Fertigstellung der dritten Gleise auf der Strecke möglich. Deren Termin [der Realisierung] ist noch unklar und abhängig von der Finanzierung durch den Bund. Die Priorität liegt auf dem dritten [bzw. dritten und vierten] Gleis Gessertshausen - Augsburg. Beide Projekte wurden vom Freistaat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.“
Aktuelle Hinweise der Verwaltung:
Die Aufträge des Bundes an die Bahn lauten mittlerweile, im gesamten Streckenabschnitt Ulm-Augsburg Viergleisigkeit und im Abschnitt Augsburg-Donauwörth insgesamt drei Gleise zu realisieren. Dieser Infrastrukturbedarf basiert auf gutachterlichen Ermittlungen auf Basis der Projektlisten im Bundesverkehrswegeplan 2030 in Verbindung mit den Anforderungen aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes, als bundesweites integrales Fahrplantaktsystem. Beide Projekte sind im BVWP 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft und zudem mittlerweile in die Liste der 312 Schieneninfrastrukturprojekte in der Bundesrepublik aufgenommen, die beschleunigt geplant, genehmigt und gebaut werden sollen. Mit der Realisierung der zwei zusätzlichen Fernzuggleise im Abschnitt Ulm-Augsburg bedarf es dann keiner Bestellung zusätzlicher Gleisinfrastruktur durch den Freistaat/BEG für den SPNV.
- Bahnhalt Vogelsang (nicht im Stadtgebiet)
- **Bahnhalt Hirblinger Str.:**
„Der Bahnhalt Hirblinger Straße ist wie Vogelsang bei einem dreigleisigen [bzw. viergleisigen] Ausbau realisierbar. Lagebedingt ist allerdings mit hohen Baukosten zu rechnen. Deshalb kann eine Realisierung nur dann erfolgen, wenn die zu erwartende Fahrgastzahl >1.000 beträgt. Nach den bisherigen Verkehrsprognosen ist dies gegeben.“
Aktuelle Hinweise der Verwaltung:
Die Stadt Augsburg hat das Grundstück des ehemaligen Bahnhofsgebäudes an der Hirblinger Straße erworben und für diesen Bahnhaltepunkt beim Freistaat Bayern/BEG die geforderte schriftliche Willensbekundung abgegeben.
- Staudenbahn-Reaktivierung
Aktuelle Hinweise der Verwaltung:
Da die Ausführungen im NVP 2015plus hierzu mittlerweile sachlich überholt sind, wird bzgl. der Staudenbahn-Reaktivierung auf die weiteren Ausführungen verwiesen.
- Bahnhalte Langerringen und Mödishofen (beide nicht im Stadtgebiet)

C. Infrastruktur; Durchmesserlinien und Staudenbahn

Die Regionalzuglinien (RE, RB) im Nahverkehrsraum Augsburg enden laut NVP 2015plus in der Regel nicht mehr am Augsburger Hauptbahnhof, sondern durch die Verbindung der einzelnen regionalen Schienenäste sollen Durchmesserlinien entstehen. Dadurch würde laut NVP 2015plus im Bereich der Stadt Augsburg auf der „Stammstrecke“ zwischen den Haltepunkten Augsburg-Oberhausen und Augsburg-Hochzoll ein 7,5-Minuten-Takt entstehen (vgl. Kap. 12.2, S. 184). Derzeit wird auf der sog. Stammstrecke eine Taktung fahrplantechnisch jedoch nicht abgebildet, während werktags teilweise sogar mehr als acht Fahrten pro Stunde erreicht werden.

Eine Durchbindung der bestehenden Linien des SPNV fehlt allerdings insbesondere für die Relation (Ingolstadt-Aichach-)Friedberg-Augsburg Hbf-Augsburg-Oberhausen (und ggf. über Oberhausen hinaus Richtung Gersthofen-Meitingen bzw. Diedorf-Gessertshausen-Fischach).

Für die notwendige Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr sind der Bund und der Freistaat zuständig. Kenntnisstand der Stadtverwaltung ist, dass für die Durchbindung der Verkehre der Paartalbahn über den Hauptbahnhof hinaus bis Augsburg-Oberhausen ein Wendegleis nördlich des Bahnhofs Augsburg-Oberhausen notwendig ist. Der Bau dieses Wendegleises wird jedoch „derzeit nicht mehr weiterverfolgt“ (vgl. Augsburger Allgemeine, Onlineveröffentlichung vom 05.08.2021: „Rückschlag für Regio-Takt: Nahverkehr mit Zügen kommt weiterhin nicht in Fahrt“). Demgegenüber ist laut Auskunft der DB AG aus 2022 eine Durchbindung der Paartalbahn von Augsburg-Hochzoll über Augsburg Hauptbahnhof bis Augsburg-Oberhausen im Deutschlandtakt grundsätzlich vorgesehen.

Die Stadtverwaltung hat aus Publikationen der Landtagsverwaltung in Erfahrung bringen können, dass im Jahr 2023 anstelle des Wendegleises Oberhausen als Zwischenlösung zwei Güterzuggleise als Wendegleise zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Bahnhof Oberhausen hergestellt werden sollen. Ob und wann ein Wendegleis nördlich des Oberhauser Bahnhofs realisiert wird, entscheidet sich demnach, wenn die Trasse für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg feststeht (vgl. [Landtags-Drucksache 18/17719](#)).

Ggf. könnte eine Lösung für die Durchbindung der Verkehre der Paartalbahn über den Hbf hinaus auch in einer Verknüpfung der Paartalbahn via der sog. „Stammstrecke“ Augsburg-Hochzoll, Augsburg-Haunstetterstraße, Augsburg Hbf und Augsburg-Oberhausen bis auf die Staudenbahn bzw. nach Gersthofen-Langweid-Meitingen denkbar sein. Sofern diese Maßnahme realistisch ist, wäre dadurch ein Wendegleis in Augsburg-Oberhausen unter Umständen nicht mehr erforderlich. Da es jedoch Kenntnisstand der Stadtverwaltung ist, dass die Staudenbahn elektrifiziert werden soll (vgl. Augsburger Allgemeine, Onlineveröffentlichung

vom 19.01.2023: „Berlin sendet positive Signale für die Reaktivierung der Staudenbahn“), würde dann unter Umständen zusätzlich eine Elektrifizierung der Strecke ab Augsburg-Hochzoll bis Friedberg und ggf. darüber hinaus erforderlich werden. Ob es hierzu konkrete Pläne seitens der zuständigen Bundes- bzw. Landesverwaltung gibt, ist der Stadtverwaltung nicht bekannt. Ebenso wenig kann abgeschätzt werden, ob eine solche Durchbindung betrieblich ins Angebotskonzept der BEG passt.

Darüber hinaus gilt es nach Ansicht der Verwaltung, den 15-Minuten-Takt im SPNV insbesondere auch im Teilabschnitt Friedberg–Augsburg–Oberhausen dauerhaft aufrecht zu erhalten (vgl. hierzu auch [BSV/23/09165](#)).

Infrastruktur auf Basis von Informationen der BEG

Die BEG informierte im Zuge ihrer jährlich abgehaltenen Regionalkonferenz Schwaben 2022 für den Regio-Schienen-Takt Augsburg lediglich über die Maßnahme „Bahnsteige A – E Augsburg Hbf“:

- Beschreibung der Maßnahme:
 - Barrierefreier Ausbau der Bahnsteige A – E im Augsburger Hauptbahnhof
 - Anpassung der Bahnsteige
 - Einbau von Aufzügen
 - Neue Ausstattung und Blindenleitsystem auf den Bahnsteigen
- Verkehrlicher Nutzen:
 - Barrierefreiheit
 - Qualitätsverbesserungen für die Fahrgäste
- Sachstand:
 - Realisierung parallel zum Bau der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA)
 - IBN der Bahnsteige im Bereich des MDA-Tunnels vsl. 12/2023
 - Barrierefreie Zugänglichkeit vsl. ab 12/2023
 - Restarbeiten an den Bahnsteigen nach 2025

Als weitere Maßnahmen mit Bezug zum Nahverkehr in Augsburg wurden in der Regionalkonferenz 2022 folgende Maßnahmen benannt:

- Aus-/Neubau Ulm - Augsburg Bundesverkehrswegeplan
- 3. Gleis Augsburg - Donauwörth Bundesverkehrswegeplan
- Barrierefreier Ausbau Friedberg bis 12/2025 angestrebt

E. Infrastruktur auf Basis der Betriebsprogrammstudie für den Bahnknoten Augsburg

Aus der Gremienarbeit zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg ist ferner bekannt, dass für den 26.06.2023 die Vorstellung der Ergebnisse einer durch den Bund in Auftrag gegebenen Betriebsprogrammstudie für den Knoten Augsburg zu erwarten ist (vgl. [hier](#), Seite 15 und Stadtratssitzung vom 21.05.2023, Vortrag Hr. Josel unter TOP Ö3). Im Zuge der Einführung des Deutschlandtakts soll ein grundsätzlicher Wandel im System der Infrastruktur- und Angebotsplanung stattfinden: Wurden bisher Fahrpläne an die bereits bestehende Infrastruktur angepasst, dient der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt nun als Planungsgrundlage für einen gezielten Infrastrukturausbau des deutschen Schienennetzes („Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“, vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, verfügbar: www.deutschlandtakt.de/konzept).

F. Betrieb / Angebot

Für die Finanzierung und Bestellung von Verkehren im SPNV sind der Freistaat Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zuständig. In den vergangenen Jahren wurde das SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum Augsburg erheblich ausgeweitet.

Nach der Inbetriebnahme der Augsburger Netze im Dezember 2022 sind laut Veröffentlichung der BEG bis 2027 zunächst keine (weiteren) Inbetriebnahmen im Raum Augsburg zu erwarten (vgl. [hier](#), Stand 02/2023). Die bereits mit den Augsburger Netzen (Los 2) vorgesehene Inbetriebnahme der Staudenbahn bis Langenneufnach hängt von der Ertüchtigung der Infrastruktur zwischen Gessertshausen und Langenneufnach ab.

Der Stadtverwaltung liegen zudem keine Erkenntnisse dazu vor, ob im Infrastrukturbestand freie Kapazitäten für die Bestellung weiterer Verkehrsleistungen im Raum Augsburg bestehen. Dagegen ist bekannt, dass vielmehr auf manchen Linienästen (u.a. Augsburg-Dinkelscherben und Augsburg-Donauwörth) die Kapazitäten derart erschöpft sind, dass dort trotz ausreichender Anzahl bestellter Nahverkehrsleistungen im SPNV kein Taktverkehr angeboten werden kann.

Zu 2.)

Die Verwaltung soll berichten, von welchem Zielhorizont sie für die vollständige Realisierung des RST ausgeht.

Hierzu kann die Stadtverwaltung mangels Zuständigkeit keine verlässliche Aussage treffen. Es wird grundsätzlich auf die Ausführungen zu 1. verwiesen, insbesondere vor dem Hintergrund enger zeitlicher Wechselwirkungen zur Realisierung der BVWP-Projekte für die

Strecken Ulm-Augsburg und Augsburg-Donauwörth. Aus Sicht der Verwaltung sind nach der anstehenden schrittweisen Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs zeitnah keine weiteren Realisierungsschritte im Sinne des RST zu erwarten. Der nächste Realisierungsschritt dürfte die Inbetriebnahme der Staudenbahn sein.

Um Kenntnisnahme der vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen und der Antrag ANT/23/09208 geschäftsordnungsgemäß erledigt ist.

Anlagen