



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Herbert Woerlein SPD**  
vom 11.11.2014

### Bahnlinien im südlichen Landkreis Augsburg

Ich frage die Staatsregierung;

1. a) Wie viele Personen nutzen täglich die Bahnlinien Augsburg–Buchloe und Augsburg–Kaufering (mit Angabe der Ein- und Ausstiege der einzelnen Bahnhöfe)?  
b) Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen an der Strecke Augsburg–Buchloe bzw. Augsburg–Kaufering in den letzten zehn Jahren entwickelt?  
c) Von wie vielen Fahrgästen wird der Bahnhof Bobingen zum Umstieg zwischen beiden Bahnlinien genutzt?
2. a) Welche Bahnhofsgebäude an den genannten Bahnlinien befinden sich im Besitz der DB AG?  
b) Welche Bahnhofsgebäude wird die DB AG in den kommenden Jahren veräußern bzw. werden von der DB dauerhaft selbst genutzt?
3. a) In welchen Bahnhöfen erfolgt der Zugang zu den Bahnhöfen über Unterführungen im Besitz der DB AG?  
b) Welche Bahnhofszugänge sind in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig?  
c) Ist am Bahnhof Bobingen eine provisorische barrierefreie Ertüchtigung durch Rampen, Aufzüge o. Ä. bereits geprüft worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
4. a) Wie hat sich die Auslastung der o. g. Strecken in den letzten zehn Jahren im SPNV verändert (bitte mit Angaben zur Zahl der werktäglich verkehrenden Züge)?  
b) Wie stark werden die Bahnstrecken Augsburg–Kaufering bzw. Augsburg–Buchloe im Güterverkehr genutzt (mit Angaben zur Zahl der werktäglich verkehrenden Züge)?  
c) Welche Prognosen gibt es hinsichtlich der Entwicklung der Strecke in den kommenden Jahren?
5. a) Wie weit ist der Ausbau der Bahnstrecke München–Lindau fortgeschritten?  
b) Wann wird nach heutigem Stand die Baumaßnahme abgeschlossen sein?  
c) Welche Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Freistaat und Bahn ist vereinbart?
6. a) Aufgrund welcher Prognose zur künftigen Auslastung der Strecke erfolgte die Anmeldung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Augsburg–Buchloe für den Bundesverkehrsweplan?  
b) Finden Gespräche der Staatsregierung mit DB AG und Bund zur Realisierung der Maßnahme statt?  
c) Welcher Kostenrahmen wird für die Elektrifizierung Augsburg–Buchloe geschätzt?
7. a) Warum hat die Staatsregierung bislang die Anregungen aus der Region, einen Bahnhof im Süden Augsburgs zur Erschließung des dort ansässigen Gewerbes und der SGL-Arena (Stadion des Erstligisten FC Augsburg) einzurichten, nicht aufgegriffen?  
b) Wie hoch wäre die geschätzte Auslastung des Bahnhofes im Verhältnis zu den Kosten?  
c) Sind weitere zusätzliche Bahnhalte zur Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten im südlichen Landkreis Augsburg geplant?
8. a) Wie hat sich die Auslastung der auf der Strecke (Oberstdorf/Lindau) – Buchloe – Augsburg – (Nürnberg) verkehrenden Züge des Allgäu–Franken-Express entwickelt?  
b) Ist der Einsatz zusätzlicher Züge geplant, um die schlechter werdende Anbindung des Raums Augsburg mit Zügen des Fernverkehrs zu kompensieren?  
c) Wie viele Fahrgäste sind heute zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hbf und Nürnberg Hbf mit Zügen der DB AG unterwegs im Vergleich zur Situation vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke München–Nürnberg über Ingolstadt im Jahr 2006?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 09.01.2015

1. a) **Wie viele Personen nutzen täglich die Bahnlinien Augsburg–Buchloe und Augsburg–Kaufering (mit Angabe der Ein- und Ausstiege der einzelnen Bahnhöfe)?**  
b) **Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen an der Strecke Augsburg–Buchloe bzw. Augsburg–Kaufering in den letzten zehn Jahren entwickelt?**

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 a und 1 b gemeinsam beantwortet. In der folgenden Tabelle ist die Nachfrage an den Stationen für die Strecken Augsburg–Buchloe und Augsburg–Kaufering dargestellt. Die Ein- und Aussteiger sind für einen durchschnittlichen Werktag ausgewertet und in die Nachfragekategorien der Stationsdatenbank eingeteilt worden. Für den Halt Graben (Lechfeld) Gewerbepark konnte noch keine Nachfrageentwicklung ausgewertet werden, da dieser Halt erst im Oktober 2012 eingerichtet wurde.

Knotenname	Kategorie Stationsdatenbank 2013	Nachfrageentwicklungszeit 2003 in %
AUGSBURG HBF	8	1%
BUCHLOE	7	6%
KAUFERING	7	34%
AUGSBURG MESSE	5	172%
AUGSBURG MORELLSTR.	4	9%
BOBINGEN	6	41%
GRABEN(LECHF)	4	0
INNINGEN	4	5%
KLOSTERLECHFELD	4	20%
LAGERLECHFELD	4	12%
OBEROTTMARSHAUSEN	3	28%
SCHWABMUENCHEN	5	10%

Kategorie	Ein-Aussteiger
Kategorie 1	bis 100
Kategorie 2	100 bis 250
Kategorie 3	250 bis 500
Kategorie 4	500 bis 1.000
Kategorie 5	1.000 bis 2.500
Kategorie 6	2.500 bis 5.000
Kategorie 7	5.000 bis 10.000
Kategorie 8	über 10.000

**c) Von wie vielen Fahrgästen wird der Bahnhof Bobingen zum Umstieg zwischen beiden Bahnlinien genutzt?**

Der Staatsregierung liegen nur die Ergebnisse von Reisedenzählungen vor, die in Verkehrsdurchführungsverträgen vereinbart wurden. Diese umfassen jedoch keine Informationen über Quelle-Ziel-Beziehungen. Deshalb können zu Umsteigevorgängen keine Angaben gemacht werden.

**2. a) Welche Bahnhofsgebäude an den genannten Bahnlinien befinden sich im Besitz der DB AG?**

Nach Angaben der DB Station & Service AG befinden sich die Bahnhofsgebäude Inningen, Bobingen und Kaufering im Eigentum der DB.

**b) Welche Bahnhofsgebäude wird die DB AG in den kommenden Jahren veräußern bzw. werden von der DB dauerhaft selbst genutzt?**

Nach Angaben der DB Station & Service AG steht das Bahnhofsgebäude Inningen zum Verkauf. Die Bahnhofsgebäude in Bobingen und Kaufering werden derzeit noch selbst genutzt, ein mittelfristiger Verkauf wird nicht ausgeschlossen.

**3. a) In welchen Bahnhöfen erfolgt der Zugang zu den Bahnhöfen über Unterführungen im Besitz der DB AG?**

Nach Angaben der DB Station & Service AG befinden sich die Unterführungen der Bahnhöfe Inningen, Bobingen, Schwabmünchen und Kaufering in DB-Eigentum.

**b) Welche Bahnhofszugänge sind in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig?**

Nach Angaben der DB Station & Service AG ist der Zugang des Bahnhofs Bobingen in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig.

**c) Ist am Bahnhof Bobingen eine provisorische barrierefreie Ertüchtigung durch Rampen, Aufzüge o. Ä. bereits geprüft worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

Nach Angaben der DB Station & Service AG ist eine provisorische barrierefreie Ertüchtigung nicht genehmigungsfähig und wurde demnach auch nicht geprüft. Da der Bahnhof mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger täglich aufweist, ist im Falle eines Umbaus die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit verpflichtend, was provisorische oder vorgezogene Teillösungen ausschließt.

**4. a) Wie hat sich die Auslastung der o.g. Strecken in den letzten zehn Jahren im SPNV verändert (bitte mit Angaben zur Zahl der werktäglich verkehrenden Züge)?**

Für die Jahre 2003 bis 2013 wurde die durchschnittliche Auslastung aller Züge für einen durchschnittlichen Werktag mit folgenden Resultaten ausgewertet:

Auf dem Streckenabschnitt Augsburg–Bobingen ist die durchschnittliche Auslastung der Züge von knapp 40 % auf 35 % gesunken, die Anzahl der werktäglich verkehrenden Züge hat sich im selben Zeitraum von 137 auf 170 erhöht.

Auf dem Streckenabschnitt Bobingen–Kaufering ist die Auslastung der Züge von 25 % auf 35 % gestiegen, die Anzahl der Züge liegt bei maximal 49.

Auf dem Streckenabschnitt Bobingen–Buchloe ist die Auslastung der Züge bei ca. 30 % gleich geblieben. Die Anzahl der Züge liegt bei maximal 89.

**b) Wie stark werden die Bahnstrecken Augsburg–Kaufering bzw. Augsburg–Buchloe im Güterverkehr genutzt (mit Angaben zur Zahl der werktäglich verkehrenden Züge)?**

Nach Angaben der DB Netz werden die genannten Streckenabschnitte im Güterverkehr derzeit wie folgt genutzt:

Augsburg–Bobingen: 5 Güterzüge pro Werktag

Bobingen–Kaufering: 3 Güterzüge pro Werktag

Bobingen–Großaitingen: 2 Güterzüge pro Woche bei Bedarf

Großaitingen–Buchloe: kein Güterverkehr

**c) Welche Prognosen gibt es hinsichtlich der Entwicklung der Strecke in den kommenden Jahren?**

Im Fall einer Elektrifizierung der Strecke Augsburg–Buchloe, welche der Freistaat Bayern für die aktuelle Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet hat, wird dort im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung Geltendorf–Lindau eine Zunahme des Güterverkehrs erwartet. Prognosen für die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strecke Bobingen–Kaufering liegen der Staatsregierung nicht vor.

**5. a) Wie weit ist der Ausbau der Bahnstrecke München–Lindau fortgeschritten?**

Für den Ausbau der Bahnstrecke München–Memmingen–Lindau, das als laufendes Bedarfsplanvorhaben des Bundes auch für den kommenden Bundesverkehrswegeplan gesetzt ist, läuft derzeit die Entwurfsplanung.

**b) Wann wird nach heutigem Stand die Baumaßnahme abgeschlossen sein?**

Nach heutigem Stand werden die Baumaßnahmen bis Dezember 2020 so weit abgeschlossen sein, dass die Ausbau-

strecke zum Fahrplanwechsel 2020/21 in Betrieb genommen werden kann.

**c) Welche Prognosen gibt es hinsichtlich der Entwicklung der Strecke in den kommenden Jahren?**

Unter Berücksichtigung der nach Abschluss der Vorentwurfsplanung aufgetretenen Kostensteigerung auf 310 Mio. € wurde im ersten Halbjahr 2013 in Verhandlungen zwischen Freistaat Bayern, Bund und DB AG folgende Aufteilung der Finanzierung vereinbart:

- 50 Mio. € Vorfinanzierung durch die Schweizer Eidgenossenschaft
- 55 Mio. € Vorfinanzierung durch den Freistaat Bayern
- 113,5 Mio. € Bedarfsplanmittel des Bundes
- 91,5 Mio. € Bundesmittel gemäß LuFV Anlage 8.7

**6. a) Aufgrund welcher Prognose zur künftigen Auslastung der Strecke erfolgte die Anmeldung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Augsburg – Buchloe für den Bundesverkehrswegeplan?**

Die Staatsregierung legt den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan im Bereich Schiene keine eigenen Auslastungsprognosen zugrunde. Vielmehr ist die Verkehrsprognose des Bundes für die Bewertung der Projektvorschläge im Bereich der Schiene maßgeblich.

**b) Finden Gespräche der Staatsregierung mit DB AG und Bund zur Realisierung der Maßnahme statt?**

Der Bund ist für den Ausbau der Schienenwege alleine zuständig. Eine Realisierung hängt von der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ab. Im Hinblick darauf hat die Staatsregierung dem Bund die Elektrifizierung Augsburg – Buchloe vorgeschlagen. Mit ersten Ergebnissen der Bewertung durch den Bund wird nicht vor Mitte 2015 gerechnet. Vor diesem Hintergrund besteht derzeit keine Grundlage für Gespräche über die Realisierung dieses Vorhabens.

**c) Welcher Kostenrahmen wird für die Elektrifizierung Augsburg – Buchloe geschätzt?**

Über die möglichen Kosten liegen der Staatsregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor. Der Bund wird im Zuge der Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine erste Grobschätzung der Kosten vornehmen. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 6b verwiesen.

**7. a) Warum hat die Staatsregierung bislang die Anregungen aus der Region, einen Bahnhof im Süden Augsburgs zur Erschließung des dort ansässigen Gewerbes und der SGL-Arena (Stadion des Erstligisten FC Augsburg) einzurichten, nicht aufgegriffen?**

Die Staatsregierung lehnt den Bau eines Bahn-Haltepunktes im Bereich der SGL-Arena insbesondere aus folgenden Gründen ab:

- Die verfügbaren Fahrzeuge weisen keine ausreichenden Kapazitäten auf, um das Fahrgastaufkommen im Umfeld eines Fußballspiels zu bewältigen.
- Ein zusätzlicher Halt lässt sich fahrplantechnisch nicht in den Regio-Schienen-Takt integrieren, ohne bestehende Anschlüsse und Fahrzeugumläufe zu gefährden.
- Das Fahrgastpotenzial ist außerhalb von Großveranstaltungen zu gering.
- An den Bahnsteigen würde es im Rahmen von Großveranstaltungen Sicherheitsprobleme geben, da durchfah-

rende Züge mit bis zu 160 km/h verkehren.

- Es war Wunsch der Stadt Augsburg, das Stadion durch eine zusätzliche Tram-Linie anzubinden. Diese vom Freistaat Bayern umfassend geförderte Anbindung ist seit einigen Jahren realisiert und hat sich bewährt.

**b) Wie hoch wäre die geschätzte Auslastung des Bahnhafes im Verhältnis zu den Kosten?**

Es wäre an einem durchschnittlichen Werktag von dreistelligen Ein- und Aussteigerzahlen bei ermittelten Kosten von mehr als 12 Mio. € auszugehen.

**c) Sind weitere zusätzliche Bahnhafte zur Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten im südlichen Landkreis Augsburg geplant?**

Im Oktober 2012 wurde der neue Haltepunkt Graben (Lechfeld) Gewerbepark eingerichtet. Sofern die sogenannte Staudenbahn von Gessertshausen nach Langenneufnach für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reaktiviert wird, wäre damit auch eine Reaktivierung von Haltepunkten verbunden. Derzeit sind aber seitens der Region noch Finanzierungsfragen bezüglich der Eisenbahninfrastruktur zu klären. Darüber hinaus ist im südlichen Landkreis Augsburg derzeit kein Bau von neuen SPNV-Haltepunkten geplant.

**8. a) Wie hat sich die Auslastung der auf der Strecke (Oberstdorf/Lindau) – Buchloe – Augsburg – (Nürnberg) verkehrenden Züge des Allgäu-Franken-Express entwickelt?**

Die Auslastung der Züge des Allgäu-Franken-Express liegt gleichbleibend bei etwa 60 %.

**b) Ist der Einsatz zusätzlicher Züge geplant, um die schlechter werdende Anbindung des Raums Augsburg mit Zügen des Fernverkehrs zu kompensieren?**

Auch nach Inbetriebnahme des neu ausgeschriebenen und an DB Regio vergebenen Dieselnetzes Allgäu wird der Status quo des Allgäu-Franken-Express beibehalten. Für zusätzliche Bestellungen von SPNV-Leistungen zum Ersatz entfallender Fernverkehrszüge sind angesichts steigender Infrastrukturgebühren bei annähernd gleichbleibenden Regionalisierungsmitteln keine Finanzmittel vorhanden. Der Freistaat setzt sich jedoch für eine gute Anbindung Augsburgs an den IC-/ICE-Verkehr in Richtung Nürnberg/Würzburg ein.

**c) Wie viele Fahrgäste sind heute zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hbf und Nürnberg Hbf mit Zügen der DB AG unterwegs im Vergleich zur Situation vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke München – Nürnberg über Ingolstadt im Jahr 2006?**

Der Staatsregierung liegen keine Informationen zu Fahrgastzahlen im Fernverkehr der DB AG und über die Quelle-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste vor. Deshalb kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie sich die Anzahl der Fahrgäste verändert hat, die zwischen Augsburg und Nürnberg fahren. Die Anzahl der Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag in den Regionalzügen (also ohne S-Bahn Nürnberg) auf diesem Streckenabschnitt ist seit 2006 um 25 % gestiegen.