



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Simone Strohmayr SPD**
vom 17.05.2021

Deutschland-Takt und Nahverkehr im Raum Augsburg

Im Rahmen des Projekts „Deutschland-Takt“ sollen perspektivisch sowohl der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch der Schienengüterverkehr (SGV) deutschlandweit vertaktet werden. Ziel ist dabei, die Marktanteile des Schienenverkehrs signifikant zu erhöhen.

Vor wenigen Monaten wurde hierzu ein 3. Fahrplanentwurf veröffentlicht, der als „finale“ Planungsgrundlage gekennzeichnet wurde und nun offenbar auch Grundlage für weitere Investitionsentscheidungen im Schienennetz werden soll.

Die Zielsetzung des Projekts erscheint uneingeschränkt richtig und unterstützenswert. Allerdings lassen die Veröffentlichungen nunmehr erkennen, dass das System auch zahlreiche Zwangspunkte für den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schafft, die insbesondere in Bereichen mit hoch ausgelasteten Kapazitäten dazu führen können, dass SPNV nicht mehr im lokal erforderlichen Umfang oder in lokal erforderlichen Fahrplanlagen möglich oder entwickelbar wäre. Exemplarisch hat sich dies bereits im Raum Augsburg gezeigt, wo z. B. auch der bereits bestehende 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg gefährdet erscheint. Zu Recht sind deshalb insbesondere die kommunalen Gremien zunehmend beunruhigt und fordern eine adäquate Mitberücksichtigung des lokalen SPNV bei der weiteren Planung des Deutschland-Taktes und insbesondere bei der daraus abgeleiteten Investitionsplanung.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Ist der Freistaat Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in die Planungen für den Deutschland-Takt im Fernverkehr sowie im Güterverkehr eingebunden, die durch Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt werden? 3
2. a) Entsprechen die Taktichten und die Fahrplanlagen für die Züge des SPNV, so wie sie im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt bisher enthalten sind, den Planungen der BEG? 3
b) Falls ja, sind die Planungen der BEG für den Raum Augsburg – München inklusive Ammerseebahn und Paartalbahn bisher vollständig berücksichtigt? .. 3
c) Falls nein, was plant die Staatsregierung bzw. die BEG, um hier noch entsprechende Verbesserungen zu erreichen (bitte auch die bestehenden Defizite benennen)? 3
3. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt aktuell enthaltenen Fahrplanlagen zwar zu einem annähernden 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Mering führen, aber für die Ammerseebahn bedeuten, dass sich die Anschlüsse für Umsteiger sowohl in Geltendorf als auch in Mering und in Augsburg-Hochzoll gegenüber heute signifikant verschlechtern würden? 4
b) Was wird die Staatsregierung zur Verbesserung dieser Problemlage unternehmen? 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- c) Ist der Staatsregierung bekannt, dass diese Situation nach Auffassung von Fachleuten nur durch insgesamt veränderte Fahrplanlagen, sowohl bei der Ammerseebahn als auch im Regionalzugsystem München – Augsburg verbesserbar ist? 4
4. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt, dass der bestehende und von der BEG auch bestellte 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg als nicht mehr durchführbar betrachtet wird? 4
- b) Was wird unternommen, um hier eine Korrektur der Planungen so zu erreichen, dass der bestellte 15-Minuten-Takt auch längerfristig, also auch über den aktuellen Bestellzeitraum hinaus gesichert bleibt? 4
5. a) Wird sich die Staatsregierung in die Planung der Investitionen einbringen, die aus den Fahrplanentwürfen für den Deutschland-Takt dort abgeleitet werden, bei der sich auf der Grundlage der Entwürfe Kapazitätsengpässe abzeichnen? 4
- b) Wird sich die Staatsregierung dafür einsetzen, dass bereits vorliegende Vorschläge für eine Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit im Bereich Augsburger Hauptbahnhof, sowie zwischen Augsburg Hbf und Augsburg-Hochzoll bzw. München in die Überprüfung und ggf. Umsetzung einbezogen werden? 4
6. a) Wie steht die Staatsregierung zu den Vorschlägen, die Paartalbahn teilweise zu elektrifizieren und dort mittelfristig spurtstarke Hybridfahrzeuge einzusetzen? 5
- b) Wird die Staatsregierung diesbezüglich initiativ werden? 5
7. Sind Staatsregierung und BEG bereit, für die Regionalexpresslinie RE9/RE87 angesichts des Pendlerwachstums künftig den 30-Minuten-Takt zwischen München und Augsburg auch nach 21.00 Uhr zu bestellen, um Umsteigezeiten in Mering Richtung Ammerseebahn von mehr als 30 Minuten zu verhindern? 5
8. a) Wie steht die Staatsregierung zu den Überlegungen, Trassenkonflikten mit der Paartalbahn sowie den Kapazitätsproblemen in Augsburg Hbf, die durch die Planungen von bis zu sieben vertakteten Güterzugtrassen zwischen Treuchtlingen – Augsburg – München entstehen könnten, zu verhindern, indem vermehrt nach überregionalen Alternativtrassen für den Güterverkehr gesucht wird, ggf. auch durch Ausbau anderer Strecken, und dadurch die Schieneninfrastruktur im Raum Augsburg – München von Güterzügen zu entlasten, um mehr Kapazität für Personenfern- und -nahverkehr zu schaffen? 5
- b) Wie beurteilt es die Staatsregierung im Zusammenhang mit der Überlegung, dass überregionale Güterverkehre nicht zwingend über den hoch belasteten Raum Augsburg – München – Rosenheim geführt werden müssen, welche auch Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Nr. 2-039-V01 enthaltenen Projekts Ausbaustrecke (ABS) Regensburg – Mühldorf – Rosenheim ist, dass es das BMVI gerade abgelehnt hat (BT-Drs. 19/26080), die Strecke Mühldorf – Rosenheim zu elektrifizieren, obwohl diese – auch im Hinblick auf den künftigen Brennerzulauf künftig einen Beitrag zur großräumigen Güterzugumleitung leisten könnte, was auch vom Freistaat Bayern mitbeantragt wurde? 5

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 14.06.2021

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Die Zuständigkeit für Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr liegt ebenfalls beim Bund. Der Freistaat ist nur für den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs zuständig.

1. Ist der Freistaat Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in die Planungen für den Deutschland-Takt im Fernverkehr sowie im Güterverkehr eingebunden, die durch Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt werden?

Das BMVI hat die Länder und Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr etwa im Rahmen einer Akteurskonferenz am 15.07.2020 über seine Planungen für einen Zielfahrplan 2030+ des Deutschland-Takts informiert. Die Staatsregierung hat Nachbesserungen im Deutschland-Takt eingefordert und geht davon aus, dass diese nach Abschluss der volkswirtschaftlichen Bewertung im Rahmen einer Fortschreibung des Zielfahrplans 2030+ und der notwendigen Etappierung des Konzepts berücksichtigt werden.

2. a) Entsprechen die Taktichten und die Fahrplanlagen für die Züge des SPNV, so wie sie im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt bisher enthalten sind, den Planungen der BEG?

Die im Deutschland-Takt unterstellten Taktichten und Fahrplanlagen entsprechen weitgehend, aber nicht in jedem Fall den Planungen der BEG, da sie einem wesentlich langfristigeren Zielhorizont mit umfangreichen neuen, aber noch nicht im Detail ausgearbeiteten Infrastrukturprojekten folgen. Auch hat der vom Bund beauftragte Gutachter Nahverkehrskonzepte mitunter abgeändert, um den unterstellten dichteren Fernverkehr mit vertretbarem Infrastrukturaufwand fahrbar zu machen.

b) Falls ja, sind die Planungen der BEG für den Raum Augsburg – München inklusive Ammerseebahn und Paartalbahn bisher vollständig berücksichtigt?

Für den Raum Augsburg sind die Planungen des Freistaates für den Schienenpersonennahverkehr nicht vollständig im 3. Gutachterentwurf abgebildet; z. B. wurde lediglich ein 30-Minuten-Takt nach Friedberg unterstellt, was eine Verschlechterung gegenüber heute darstellen würde. Auf den Strecken Augsburg – München und Augsburg – Weilheim entspricht das dargestellte Konzept weitgehend den Planungen der BEG. Anzumerken ist jedoch, dass der 3. Gutachterentwurf vor allem auf die Darstellung der Taktrassen abzielt. Punktuelle Verstärkerzüge zusätzlich zum 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr zwischen Augsburg und München zu den Hauptverkehrszeiten sind in den dargestellten Taktschemata nicht erfasst.

c) Falls nein, was plant die Staatsregierung bzw. die BEG, um hier noch entsprechende Verbesserungen zu erreichen (bitte auch die bestehenden Defizite benennen)?

Die Staatsregierung hat Nachbesserungen im Deutschlandtakt eingefordert und geht davon aus, dass diese nach Abschluss der volkswirtschaftlichen Bewertung im Rahmen einer Fortschreibung des Zielfahrplans 2030+ und der notwendigen Etappierung des Konzepts berücksichtigt werden.

- 3. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt aktuell enthaltenen Fahrplanlagen zwar zu einem annähernden 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Mering führen, aber für die Ammerseebahn bedeuten, dass sich die Anschlüsse für Umsteiger sowohl in Geltendorf als auch in Mering und in Augsburg-Hochzoll gegenüber heute signifikant verschlechtern würden?**
- b) Was wird die Staatsregierung zur Verbesserung dieser Problemlage unternehmen?**
- c) Ist der Staatsregierung bekannt, dass diese Situation nach Auffassung von Fachleuten nur durch insgesamt veränderte Fahrplanlagen, sowohl bei der Ammerseebahn als auch im Regionalzugsystem München – Augsburg verbessert ist?**

Die Planungen für das Nahverkehrsangebot auf der durch den Knoten Geltendorf führenden Bahnstrecke München – Buchloe sind im Zulauf auf München noch nicht abgeschlossen. Insbesondere durch die im vom Freistaat initiierten Programm „Bahnausbau Region München“ geplante Erhöhung der Gleiskapazität zwischen Geltendorf und München-Pasing sowie eine Entflechtung des dortigen westlichen Einfahrbereichs sind noch Änderungen der Taktzeiten in diesem Korridor zu erwarten. Bezüglich der stark frequentierten, im 3. Gutachterentwurf nicht optimal ausgestalteten Umsteigebeziehungen in Mering und Augsburg-Hochzoll wird der Freistaat Nachbesserungen einfordern.

- 4. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage im 3. Entwurf zum Deutschland-Takt, dass der bestehende und von der BEG auch bestellte 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg als nicht mehr durchführbar betrachtet wird?**
- b) Was wird unternommen, um hier eine Korrektur der Planungen so zu erreichen, dass der bestellte 15-Minuten-Takt auch längerfristig, also auch über den aktuellen Bestellzeitraum hinaus gesichert bleibt?**

Der „Regio-Schienen-Takt“, der auch einen 15-Minuten-Takt nach Friedberg umfasst, bleibt Richtschnur für die Schienennahverkehrsplanungen der Staatsregierung. Zwar bildet der Streckenabschnitt zwischen den Stationen Augsburg Hbf und Augsburg-Hochzoll ein Nadelöhr, da die Züge der Paartalbahn die gleichen Gleise nutzen wie der künftig in dichteren Abständen fahrende Fernverkehr. Jedoch ist eine Ausdünnung des SPNV-Angebots zwischen Augsburg und Friedberg für den Freistaat keine Option. Zur Entschärfung dieses Nadelöhrs soll auch der geplante Ausbau des Bahnhofs Friedberg beitragen. Hier ist u. a. vorgesehen, dass nach dem Ausbau die Züge der Paartalbahn zeitgleich einfahren können. Das ermöglicht mehr Flexibilität bei der Fahrplankonstruktion.

- 5. a) Wird sich die Staatsregierung in die Planung der Investitionen einbringen, die aus den Fahrplanentwürfen für den Deutschland-Takt dort abgeleitet werden, bei der sich auf der Grundlage der Entwürfe Kapazitätsengpässe abzeichnen?**
- b) Wird sich die Staatsregierung dafür einsetzen, dass bereits vorliegende Vorschläge für eine Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit im Bereich Augsburger Hauptbahnhof, sowie zwischen Augsburg Hbf und Augsburg-Hochzoll bzw. München in die Überprüfung und ggf. Umsetzung einbezogen werden?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Staatsregierung wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten in die Planungen einbringen und sich für eine Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit im Streckenbereich zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Augsburg-Hochzoll einsetzen.

- 6. a) Wie steht die Staatsregierung zu den Vorschlägen, die Paartalbahn teilweise zu elektrifizieren und dort mittelfristig spurtstarke Hybridfahrzeuge einzusetzen?**
- b) Wird die Staatsregierung diesbezüglich initiativ werden?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Staatsregierung erarbeitet derzeit eine bayernweite Gesamtstrategie für den Übergang heutiger Dieserverkehr zu einem dekarbonisierten Schienenpersonennahverkehr. Dabei soll auch eine Option für die Paartalbahn aufgezeigt werden. Im Rahmen der Gesamtstrategie werden auch (Teil-)Elektrifizierungen mitbetrachtet.

- 7. Sind Staatsregierung und BEG bereit, für die Regionalexpresslinie RE9/RE87 angesichts des Pendlerwachstums künftig den 30-Minuten-Takt zwischen München und Augsburg auch nach 21.00 Uhr zu bestellen, um Umsteigezeiten in Mering Richtung Ammerseebahn von mehr als 30 Minuten zu verhindern?**

Da die Nachfrage zwischen Augsburg und München nach 21.00 Uhr stark abfällt, ist nicht geplant, den Halbstundentakt in die Nachtstunden auszuweiten. Zudem wird mit der neuen Regional-S-Bahn zwischen Augsburg und München nach Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke eine weitere stündliche Fahrtmöglichkeit im Schienenpersonennahverkehr bestehen.

- 8. a) Wie steht die Staatsregierung zu den Überlegungen, Trassenkonflikten mit der Paartalbahn sowie den Kapazitätsproblemen in Augsburg Hbf, die durch die Planungen von bis zu sieben vertakteten Güterzugtrassen zwischen Treuchtlingen – Augsburg – München entstehen könnten, zu verhindern, indem vermehrt nach überregionalen Alternativtrassen für den Güterverkehr gesucht wird, ggf. auch durch Ausbau anderer Strecken, und dadurch die Schieneninfrastruktur im Raum Augsburg – München von Güterzügen zu entlasten, um mehr Kapazität für Personenfern- und -nahverkehr zu schaffen?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Grundsätzlich begrüßt die Staatsregierung Überlegungen und Konzepte, die Kapazitäten und Stabilität für den Schienenpersonennahverkehr schaffen und ebenso die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs beachten.

- b) Wie beurteilt es die Staatsregierung im Zusammenhang mit der Überlegung, dass überregionale Güterverkehre nicht zwingend über den hoch belasteten Raum Augsburg – München – Rosenheim geführt werden müssen, welche auch Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Nr. 2-039-V01 enthaltenen Projekts Ausbaustrecke (ABS) Regensburg – Mühldorf – Rosenheim ist, dass es das BMVI gerade abgelehnt hat (BT-Drs. 19/26080), die Strecke Mühldorf – Rosenheim zu elektrifizieren, obwohl diese – auch im Hinblick auf den künftigen Brennerzulauf künftig einen Beitrag zur großräumigen Güterzugumleitung leisten könnte, was auch vom Freistaat Bayern mitbeantragt wurde?**

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Der Freistaat Bayern hat großes Interesse an einer durchgehenden Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim, durch die eine Umfahrung des Knotens München für jenen Güterverkehr möglich würde, der nicht zwingend in den Raum München muss. Deswegen hat die Staatsregierung die Elektrifizierung der Strecke zwischen Mühldorf und Rosenheim beim Bund sowohl im Jahr 2013 für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als auch im Jahr 2019 für das Sonderprogramm „Elektrische Güterbahnen“ angemeldet. Die Staatsregierung hat die auf einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beruhenden ablehnenden Entscheidungen des Bundes zur Kenntnis genommen. Die Staatsregierung wird sich aber beim Bund weiter für diesen Elektrifizierungslückenschluss einsetzen.