



|               |                                                                             |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| AL/SG:        | Abt. 1 - Zentrale Angelegenheiten,<br>Kreisentwicklung, ÖPNV, Beteiligungen |
| Aktenzeichen: |                                                                             |

Aichach, den 20.09.2021

## Sitzungsvorlage

|             |            |                |
|-------------|------------|----------------|
| Drucksache: | 1/085/2021 | - öffentlich - |
|-------------|------------|----------------|

| Beratungsfolge             | Termin     | Bemerkungen |
|----------------------------|------------|-------------|
| Kreisentwicklungsausschuss | 04.10.2021 |             |

### **Betreff:**

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Aichach-Friedberg;  
 a) Antrag der SPD-Fraktion vom 04.06.2021  
 b) Antrag der ÖDP-Fraktion vom 11.06.2021

### **Anlagen**

Übersicht über die Forderungen zur Weiterentwicklung des SPNV im Landkreis Aichach-Friedberg  
 Antrag der SPD-Fraktion vom 04.06.2021  
 Antrag der ÖDP-Fraktion vom 11.06.2021  
 Schreiben der Gemeinde Kissing vom 29.04.2021  
 Schreiben des Marktes Mering vom 03.08.2021

### **Hinweis auf frühere Beratungen und Beschlüsse:**

|  |
|--|
|  |
|--|

### **Finanzielle Auswirkungen:**

|                                                            |                                              |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1. Gesamtkosten:                                           |                                              |
| <input type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung       | <input type="checkbox"/> Verwaltungshaushalt |
| <input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung | <input type="checkbox"/> Vermögenshaushalt   |
| 2. Deckungsvorschlag:                                      |                                              |
| 3. Folgekosten:                                            |                                              |
| <input type="checkbox"/> Personalkosten:                   |                                              |
| <input type="checkbox"/> Sach- und Unterhaltskosten:       |                                              |
| <input type="checkbox"/> Finanzierungskosten:              |                                              |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges:                        |                                              |

## **Sachverhalt:**

Bei der Verwaltung ging am 04.06.2021 ein Antrag der SPD-Fraktion und am 11.06.2021 ein Antrag der ÖDP-Fraktion ein. Beide betreffen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Aichach-Friedberg und sind als Anlage beigefügt.

Daneben haben der Gemeinderat von Kissing und der Marktgemeinderat von Mering ähnlich lautende Resolutionen beschlossen und dem Landkreis zugeleitet, die dieser Sitzungsvorlage ebenfalls als Anlage beigefügt sind.

Nach Artikel 15 Absatz 1 Satz 1 des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (BayÖPNVG) ist die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern eine Aufgabe des Freistaates Bayern. Zuständig ist das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Dieses bedient sich dabei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Für die Schaffung der Infrastruktur, also den Ausbau der Gleise, der Signaltechnik oder der Bahnhöfe ist die Deutsche Bahn Netz AG zuständig. Diese besitzt die Gleisinfrastruktur und verlangt von der BEG als Besteller der SPNV-Leistungen dafür Trassenentgelte. **Eine direkte Einflussnahmemöglichkeit des Landkreises Aichach-Friedberg auf den SPNV ist daher nicht gegeben.** Er kann lediglich über politische Aktionen, Resolutionen usw. seinen Standpunkt gegenüber dem Freistaat Bayern bzw. dem Bund darstellen.

Nachdem sich die Forderungen nur teilweise überschneiden, hat die Verwaltung eine Übersicht über die verschiedenen Forderungen mit Angaben zum Antragsteller und dem zuständigen Adressaten erstellt und mit Buchstaben von A bis Y durchnummeriert. Die ausformulierten Vorschläge, teilweise mit Begründungen versehen, können den Anlagen entnommen werden.

## **Stellungnahme der Augsburgs Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV)**

Für die Forderungen, die unmittelbar an den AVV zu richten sind, z. B. zur Verknüpfung der AVV-Regionalbuslinien mit dem SPNV oder zu tariflichen Themen, hat dieser gegenüber der Verwaltung bereits Stellung bezogen. Diese lautet im Einzelnen wie folgt:

### G – Anpassung der AVV-Regionalbuslinie 102 an veränderte Abfahrtszeiten der Züge

Da im Freistaat Bayern der SPNV das Rückgrat des ÖPNV darstellt, sind alle zu- und abbringenden Regionalbuslinien auf den SPNV auszurichten. Dies ist auch im AVV der Fall. Daher werden wir die AVV-Regionalbuslinie 102 auch künftig eng auf die Zugverbindungen nach München und Augsburg abstimmen.

### I – Verdichtung der AVV-Regionalbuslinie 100 von/nach Königsbrunn

Die Bestellung der AVV-Regionalbusverkehre auf der Linie 100 liegt in der Verantwortung des AVV. Hier konnte bereits ab September 2019 eine deutliche Verbesserung der Verbindungen durch eine starke Verdichtung der Taktfahrten erreicht werden. So verkehren derzeit wochentags bis zu 28 Fahrten je Richtung. Die letzte Fahrt beginnt um 21.35 Uhr in Mering. Die Kosten dieser Taktverdichtung werden derzeit komplett vom Landkreis Augsburg getragen.

Bei der Planung der Linie 100 musste sich der AVV zwischen der Anbindung des Bahnhofs Mering oder der Anbindung des Haltepunktes Mering St. Afra entscheiden. Wesentliche Gründe, die für den Bahnhof Mering sprechen sind: höhere Aufenthaltsqualität bei wartenden Reisenden aufgrund eines beheizten Warteraums, ein für die Fahrgäste komfortabler Umstieg zwischen AVV-Regionalbus und Regionalzug, persönlicher Fahrscheinverkauf, höheres Maß an Barrierefreiheit sowie ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl für die Fahrgäste am Bahnhof Mering. Hinzu kommt, dass nicht alle Regionalzüge am Haltepunkt Mering St. Afra halten, jedoch am Bahnhof in Mering.

Der AVV hat sich aus diesen Gründen bisher gegen eine Anbindung des Haltepunktes Mering St. Afra ausgesprochen. Eine Anbindung von beiden Haltepunkten würde zu Mehrkosten führen. Hier wäre die Finanzierung zu klären. Weiter würden sich die Fahrzeiten der Linie 100 verlängern, da die Fahrzeuge immer bis zum Bahnhof nach Mering fahren müssen (Anbindung an weitere AVV-Regionalbuslinien).

Um jedoch die Sicht der Fahrgäste bei der Entscheidung miteinbeziehen zu können, hat der AVV im letzten Monat die Fahrgäste der Linie 100 befragt. Ziel dieser Befragung war herauszufinden, welcher Umstiegsort von den Fahrgästen bevorzugt wird. Eine erste, vorläufige Auswertung der Fahrgastbefragungen hat gezeigt, dass ein Halt am Bahnhof Mering aufgrund der kürzeren Umstiegswege bevorzugt wird.

#### K – Ausdehnung des MVV-Tarifs auf den Bereich Schmiechen – Mering – München

Die beiden Verbundgesellschaften MVV und AVV haben einen gemeinsamen tariflichen Überlappungsbereich festgelegt, der für den Raum zwischen Althegeenberg bis Haspelmoor die Anwendung beider Verbundtarife ermöglicht. Der AVV kann gut verstehen, dass es die Gemeinden, die gerade nicht mehr im Überlappungsgebiet liegen, den Wunsch äußern auch mit einbezogen zu werden. Aus Sicht des Verbundes muss allerdings an einem Punkt die Grenze gezogen werden.

Eine Ausweitung des Bereichs bis Mering würde dazu führen, dass Fahrgeldeinnahmen vom AVV in den MVV verlagert werden. Zudem würde diese Maßnahmen bei insgesamt günstigeren Fahrpreisen für die Fahrgäste darüber hinaus zu einer Senkung aller Tarifeinnahmen führen. Diese beiden Effekte würden zu Mindereinnahmen im AVV führen, weshalb wir uns aus Sicht der AVV-Gesellschafter gegen eine Ausweitung aussprechen müssen. Zudem entstehen den im MVV und AVV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich wirtschaftliche Nachteile, die entsprechend ausgeglichen werden müssten. Sollte sich aus Sicht des Landkreises eine valide Finanzierungsmöglichkeit bzw. Kostenübernahme für diese Effekte ergeben, ist der AVV gerne zu weiteren Prüfungen bereit.

#### Y – Anbindung des Bahnhof Radersdorf an den AVV-Regionalbusverkehr

Der Kühbacher Ortsteil Radersdorf liegt an der Bahnlinie Augsburg – Ingolstadt und wird durch die Regionalbahn RB 13 stündlich in Richtung Augsburg sowie in Richtung Ingolstadt bedient. Die AVV-Bushaltestelle „Radersdorf, Abzweigung Unterbernbach“ (diese ist ca. 400 Meter vom Bahnhof Radersdorf entfernt) wird von den AVV-Regionalbuslinien 240 (Unterbernbach – Aichach) und 241 (Unterbernbach – Aichach) bedient. Diese Haltestelle wurde vor einigen Jahren barrierefrei ausgebaut und mit einer Wetterschutzanlage (in Richtung Aichach) ausgestattet. Ergänzend dazu wird der Ortsteil Radersdorf vom Anruf-Sammel-Taxi 241P (AST) auf Anforderung angefahren bzw. bedient.

#### Angebot von der AVV-Regionalbuslinie 240 (Unterbernbach – Aichach)

Auf der AVV-Regionalbuslinie 240 werden in Richtung Aichach zwei Fahrten und in Richtung Unterbernbach ebenfalls zwei Fahrten angeboten. Die Frühfahrt von Unterbernbach nach Aichach, Unterbernbach (Abfahrt um 5.50 Uhr), hat beim Bahnhof Aichach eine Verknüpfung mit der Regionalbahn RB 13 in Richtung Augsburg.

Die Fahrten von Aichach nach Unterbernbach verkehren nur an Schultagen und sind vor allem an die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet. Diese beide Fahrten bedienen ebenfalls den Bahnhof Aichach und sind auf die ankommenden Züge aus Augsburg (Aichach Ankunft 13.12 Uhr und 17.12 Uhr) angepasst.

#### Angebot von der AVV-Regionalbuslinie 241 (Unterbernbach – Kühbach – Aichach)

Die meisten Fahrten von der AVV-Regionalbuslinie 241 beginnen und enden in Kühbach. Jeweils im Frühverkehr beginnen zwei Fahrten in Unterbernbach um 4.38 Uhr sowie um 6.46 Uhr. Die Frühfahrt um 4.38 Uhr ab Unterbernbach hat beim Bahnhof Aichach eine Verknüpfung mit der Regionalbahn RB 13 nach Augsburg. Die Fahrt um 6.46 Uhr verkehrt nur an Schultagen und endet beim Schulzentrum Aichach.

In der Gegenrichtung (Aichach – Kühbach – Unterbernbach) werden ebenfalls nur zwei Fahrten bis Unterbernbach weitergeführt; alle anderen Fahrten enden in Kühbach. Die Fahrt um 15.16 Uhr ab Bahnhof Aichach verkehrt nur an Schultagen und ist vor allem an die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet. Zugleich ist diese Fahrt mit der ankommenden Regionalbahn von Augsburg verknüpft. Die zweite Fahrt startet beim Bahnhof Aichach um 18.16 Uhr und endet um 18.42 Uhr in Unterbernbach. Auch diese Abfahrtszeit ist auf die ankommende Regionalbahn aus Augsburg, Bahnhof Aichach an um 18.12 Uhr, abgestimmt.

Angebot vom AST 241 P (Aichach – Kühbach – Paar – Radersdorf – Unterbernbach)

An allen Tagen wird die Haltestelle „Radersdorf, Raiffeisenstraße“ (diese befindet sich in der Ortsmitte von Radersdorf) von elf Fahrten von/nach Aichach angefahren. Das Anrufsammeltaxi (AST) verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung und nach Fahrplan. Alle AST-Fahrten sind beim Bahnhof Aichach auf die ankommenden bzw. abfahrenden Züge (von/nach Augsburg) abgestimmt.

Fazit des AVV

Aufgrund der geringen Fahrtenanzahl auf dem Abschnitt „Unterbernbach – Radersdorf“ ist derzeit eine Anbindung des Bahnhofs Radersdorf von den AVV-Regionalbuslinien 240 und 241 nicht zu empfehlen, da diese Fahrten überwiegend an die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet sind. Darüber hinaus sind diese beiden AVV-Linien beim Bahnhof Aichach mit der Regionalbahn RB 13 verknüpft. Eine attraktive Anbindung beider Bahnhöfe, also Aichach und Radersdorf, ist fahrplantechnisch mit den derzeitigen Fahrten nicht umsetzbar.

Wie bereits mit dem Landkreis Aichach-Friedberg abgestimmt, ist ab dem neuen Fahrplanjahr 2021/2022 die Zwischenortbedienung bei allen AST-Linien möglich. Das bedeutet, dass zum Beispiel ein Fahrgast aus Paar oder Großhausen mit dem AST nach Radersdorf (z.B. Bahnhof) fahren kann. Der AVV gibt jedoch zu bedenken, dass alle AST-Fahrten weiterhin auf die Fahrplanzeiten beim Bahnhof Aichach (von/nach Augsburg) abgestimmt sind.

Wie bekannt, wird derzeit der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg neu erstellt. Bei der Neuausrichtung des Nahverkehrsplanes wird der AVV gemeinsam mit seinem Berater überprüfen, inwieweit zukünftig der Bahnhof Radersdorf in das AVV-Regionalbusnetz integriert werden kann.

### **Stellungnahme des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

Über den Stimmkreisabgeordneten im Bayerischen Landtag, der von der Gemeinde Kissing und dem Markt Mering über deren Resolutionen unterrichtet wurde, hat der Landrat eine erste Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (E-Mail vom 11.03.2021) erhalten. Diese wird nachfolgend inhaltlich dem Kreisentwicklungsausschuss zur Kenntnis gegeben:

#### **A – Halbstundentakt Kissing/Mering – München (Fahrzeit ca. 30 Minuten)**

Der Halbstundentakt zwischen Mering und München ist Planungsgrundlage für alle künftigen Fahrplankonzepte. Mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München soll das Angebot um eine Regional-S-Bahn, die von Augsburg kommt, sogar noch um eine weitere stündliche Fahrtmöglichkeit in die Landeshauptstadt erweitert werden. Diese Regional-S-Bahn würde dann die stündliche Bedienung der Halte Altheim, Haspelmoores und Mammendorf übernehmen.

## B – Ausdehnung des Halbstundentakts Kissing – Mering – München in den Spätabendverkehr

Zusammen mit der Regional-S-Bahn würde sich das Fahrtenangebot gegenüber heute verdoppeln.

## C – Regional-S-Bahn S 23 nur als Zusatzangebot, nicht als Ersatz für Teile des Grundangebots

Die Regionalzüge werden auch bei Einführung der Regional-S-Bahn halbstündlich tagsüber und stündlich spätabends zwischen Mering und München verkehren. Dabei wird die Regional-S-Bahn das Grundangebot für die Halte Althegnenberg und Haspelmoor bilden.

## D – Taktverdichtende Zusatzzüge und Doppelstockzüge in den Hauptverkehrszeiten Augsburg – München

Ab Dezember 2022 wird mit Inbetriebnahme des neuen Verkehrsvertrags mit Go-Ahead, dem Augsburger Netz Los 1, auf der Strecke Augsburg – München ein neues Betriebskonzept mit Neufahrzeugen umgesetzt. Im Rahmen dieses Vertrags werden einstöckige Triebzüge und Doppelstockzüge eingesetzt, die in den Hauptverkehrszeiten mit bis zu 1.000 Sitzplätzen 2. Klasse und 76 Sitzplätzen 1. Klasse verkehren werden. Damit kann auch zukünftig weiteres Pendlerwachstum zwischen München und Augsburg bedarfsgerecht bedient werden.

## E – Kurze Umstiege von der Ammerseebahn in Augsburg-Hochzoll von/nach Friedberg

Da der Umstieg in Augsburg-Hochzoll zwischen zwei Bahnhofsteilen erfolgt, müssen hier mindestens 8 Minuten Übergangszeit zwischen der Paartalbahn nach Friedberg und den Zügen in Richtung Mering bei der Fahrplankonstruktion eingeplant werden. Somit können Reisezeiten zwischen 15 und 20 Minuten in der Relation Mering – Friedberg nicht unterschritten werden. Die Taktung der Paartalbahn ist Folge des Mischbetriebs mit dem Fernverkehr zwischen Augsburg Hbf. und Hochzoll. Dies ist auch der Grund für die unterschiedlichen Fahrdauern zwischen Mering und Friedberg. Der 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg bleibt bestehen.

## F – 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Kissing/Mering

Ein 15-Minuten-Takt besteht derzeit in den Hauptverkehrszeiten (überlagerte 30-Minuten-Takte des Fugger-Express und der Ammerseebahn). Dieser wird durch Verstärkerfahrten des Fugger-Express zwischen München und Augsburg ergänzt. Mit Einführung der geplanten Regional-S-Bahn soll ein ganztägiger 15-Minuten-Takt umgesetzt werden, da diese ganztägig zu den derzeitigen Fahrplanzeiten der Verstärkerzüge der Ammerseebahn im Berufsverkehr fahren soll.

## J – Vermeidung der Kapazitätskonflikte mit überregionalen Güterverkehr

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es im Gegensatz zum Schienenpersonennahverkehr beim Schienengüterverkehr keinen Planer bzw. Besteller gibt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen melden, wenn sie einen Zug haben, diesen für den Transport bestimmte Strecke an. Die jeweiligen Netzbetreiber, in Deutschland in erster Linie die DB Netz AG, teilt ihnen dann Trassen zu. Gemäß dem Eisenbahnregulierungsrecht haben vertaktete Verkehre stets Vorrang bei der Trassenzuweisung vor dem unvertakteten Verkehr. Insofern wird kein Güterverkehr einen Nahverkehrszug, der im Takt fährt, „ausbremsen“ können.

## L – Erhalt des 15-Minuten-Takts auf der Paartalbahn zwischen Augsburg und Friedberg

Mit der Finanzierungszusage des Bundes für den Umbau des Friedberger Bahnhofs kann der 15-Minuten-Takt erfreulicherweise langfristig gesichert werden. Das Fahrtenangebot wird auch nach Inbetriebnahme des Bahnhofsneubaus in Stuttgart Ende 2025 in seinem Umfang nicht geändert, wohl aber können sich in Abhängigkeit von den Fahrzeiten des Fernverkehrs Verschiebungen im Minutenbereich ergeben. Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm Ende 2022 hat keine Auswirkungen auf das Fahrtenangebot der Paartalbahn. Für einen Betriebszustand mit weiter verdichtetem Verkehr, wie er für einen sehr langfristigen Zeithorizont im Deutschlandtakt skizziert wird, erwarten wir vom zuständigen Bund Lösungen im Bereich der Infrastruktur. Dabei werden wir konstruktiv mitwirken und alle Spielräume, die die technische Entwicklung bietet, nutzen. Gerade der von Herrn König im Artikel angesprochene Digitalisierungsprozess in der Stellwerks- Leit- und Sicherungstechnik bietet hier beste Chancen, das gute Angebot der Paartalbahn auch weit über das Jahr 2040 hinaus zu sichern.

#### O – Durchbindung der Paartalbahn bis zum Bahnhof Augsburg-Oberhausen

Eine Durchbindung der Paartalbahn bis Augsburg-Oberhausen wird aufgrund der Entscheidung der DB Netz AG, das dafür erforderliche Wendegleis nicht umzusetzen, bis auf Weiteres nicht möglich sein. Die Züge der Paartalbahn werden also auch künftig wie bisher in Augsburg Hbf beginnen und enden. Es sollen aber ab dem Jahr 2023 zwei Wendegleise im Augsburger Hauptbahnhof hierfür zur Verfügung stehen.

Anmerkung der Verwaltung: Frau Oberbürgermeisterin Weber und Herr Landrat Dr. Metzger haben sich mit der Bitte um die Realisierung des Wendegleises in Augsburg-Oberhausen und der Durchbindung der Paartalbahn in einem gemeinsamen Schreiben vom 22.09.2021 an den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern gewandt.

#### Q – Barrierefreie Bahnhöfe entlang der Paartalbahn

Frau Staatsministerin Schreyer stellte im Rahmen eines Ortstermins mit Herrn Landrat Dr. Metzger, Herrn Tomaschko, MdL, und den betroffenen Bürgermeistern am 14.06.2021 in Aichach klar, dass der Bahnhof Friedberg barrierefrei ausgebaut werde und für die Bahnhöfe Dasing, Aichach und Radersdorf die Planung des barrierefreien Ausbaus finanziert werde. Für den Ausbau des Bahnhofes Obergriesbach werde noch nach einer Lösung gesucht.

#### **Beschlussvorschlag:**

***Der Landkreis Aichach-Friedberg unterstützt die Resolutionen der Gemeinde Kissing und der Marktgemeinde Mering sowie die Anträge der Fraktionen der SPD und der ÖDP dem Grunde nach und fordert von den gesetzlich für die Belange des Schienenpersonennahverkehrs zuständigen Freistaat Bayern / der BEG und Bund / der DB Netz AG Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung des SPNV-Angebots im Wittelsbacher Land.***

Georg Großhauser