

SPD-Kreistagsfraktion Aichach-Friedberg

Friedberg, 04.06.2021

Sehr geehrter Landrat Dr. Metzger,
lieber Klaus,

die SPD-Kreistagsfraktion stellt den Antrag, die folgende Resolution in den Kreistagsgremien zu beschließen und sowohl dem AVV, dem MVV, den benachbarten Kommunen, den regionalen Mandatsträger*innen in Land- und Bundestag, den Verkehrsministerien des Bundes und des Freistaats, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie der Deutschen Bahn AG in Person des Konzernbevollmächtigten Josel, der Deutschen Bahn Netz sowie der Bayerischen Regiobahn mit der Bitte um Stellungnahme zuzuleiten.

Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Aichach-Friedberg

- L 1. Wie bisher muss der 15'-Takt als Grundangebot auf der Paartalbahn zwischen Friedberg und Augsburg angeboten werden, die Empfehlung der Gutachter des Deutschlandtaktes, diesen zugunsten der Fernverkehrskapazitäten zu reduzieren, muss zurückgewiesen werden
2. Der (barrierefreie) Aus- und Umbau des Friedberger Bahnhofs und die Umstellung auf leistungsfähigere digitale Leittechnik wird auch deshalb ausdrücklich begrüßt
- M 3. Ausdehnung des Halbstundentakts in den Spätabendverkehr auch auf Augsburg-Aichach
- N 4. Eine perspektivische Weiterentwicklung der Paartalbahn in Richtung Kapazitätserweiterung, teilweise (Hybrid) oder vollständige Elektrifizierung und barrierefreie Zugänge
- E 5. Für die Züge der Ammerseebahn auch künftig kurze Umsteigezeiten in Mering bzw. Geltendorf nach/von München und in Augsburg-Hochzoll nach/von Friedberg. Dazu erscheint es zwingend notwendig, die veröffentlichten Fahrplankonzepte zu überarbeiten.
- A, B, C, D 6. Beibehaltung eines 30-Minuten-Grundtakts zwischen Kissing, Mering und München durch schnelle RE-Züge, mit zusätzlicher Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten und Ausdehnung dieses Grundtaktes auch in die späteren Abendstunden. Die geplante Regional-S-Bahn S23 darf dabei wegen der erheblich längeren Fahrzeiten lediglich als Zusatzangebot, nicht aber als Ersatz für Teile dieses Grundangebots genutzt werden.
- F 7. Planung von Zugdichte und Fahrzeiten so, dass der schon lange vereinbarte 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg, Hochzoll, Kissing und Mering endlich verwirklicht wird.
- J 8. Reduzierung der Kapazitätskonflikte mit dem überregionalen Güterverkehr zwischen Augsburg und München durch Prüfung und Realisierung von weiträumigen Alternativkorridoren für diese nicht an die Region gebundenen Güterverkehre

Begründung:

Die europäische und damit deutsche wie bayerische Eisenbahnpolitik ist in Bewegung. Die Europäische Union hat mit den **Transeuropäischen Netzen (TEN)** einen massiven Ausbau forciert. Insbesondere das TEN-Projekt Nr. 1, die Bahnlinie zwischen Palermo und Berlin mit dem Brenner-Basis-Tunnel als Herzstück, betrifft unseren Raum. Nicht nur der Personenfernverkehr, insbesondere der Warenverkehr soll mit einer erheblichen Ausweitung der Güterzugkapazitäten forciert und damit von der Straße und den Containerschiffen weg auf die Schiene verlagert werden. Das Ziel sind alleine 400 Güterzüge pro Tag auf dieser Strecke im Austausch zwischen Italien, Österreich und Deutschland. Bisher ist der so genannte „Nordzulauf“ des Brennertunnels in Bayern völlig ungeklärt und hinkt der Realisierung in Italien und Österreich zeitlich enorm hinterher. Bisherige Planungen gehen offenbar davon aus, einen wesentlichen Teil dieses Güterverkehrs über Augsburg und München zu leiten. Die Folge ist eine Zunahme der Güterzugtrassen genau dort, wo intensiver Nahverkehr erforderlich und die Kapazitäten begrenzt sind. Dies gilt insbesondere für Augsburg Hbf und die Strecke Augsburg - München.

Ein weiteres zentrales Verkehrsprojekt ist die „Europamagistrale Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“, das TEN-Projekt Nr. 17. Im Zuge dessen Realisierung baut die Deutsche Bahn aktuell die Verbindung Stuttgart-Ulm, speziell die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bis Ende 2022 aus. Ende 2025 soll dann Stuttgart 21 fertiggestellt sein. Ein weiteres Ausbauprojekt betrifft den Abschnitt Ulm-Augsburg. Alle drei Projekte dienen einem schnelleren Schienenfernverkehr mit zusätzlichen Zügen, die ebenfalls die Kapazitäten in Augsburg sowie zwischen Augsburg und München und damit den Nahverkehr im Raum Augsburg beeinflussen.

Auf nationaler Ebene verfolgt das Bundesverkehrsministerium seit einigen Jahren mit dem **Zielfahrplan 2030+ / Deutschlandtakt** das Ziel, ein Konzept für einen integrierten Taktfahrplan für den Schienenfernverkehr und den Schienengüterverkehr zu erstellen. Zentrale Taktknoten sollen ab 2030 mit festen Linien und Abfahrtszeiten verbunden und Nahverkehrslinien so angebunden werden, dass jeweils ein attraktives Umsteigen vom Nahverkehr auf Fernzüge und umgekehrt möglich wird. Gleichzeitig soll auch der Güterfernverkehr mit festen Fahrplantrassen integriert werden. Im Sommer 2020 wurde der dritte Gutachterentwurf vorgelegt. An diesem grundlegenden Taktsystem soll sich zukünftig die gesamte Investitionspolitik orientieren. Die Zielsetzungen sind einerseits die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und zum anderen, den Marktanteil im Schienengüterverkehr auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Damit verbunden ist zwangsläufig, dass sich Umfang und Fahrplantrassen des Schienennahverkehrs, der grundsätzlich weiterhin in der Bestellerverantwortung des Aufgabenträgers (in Bayern also der BEG) liegt, weitestgehend an den Taktlagen des Fern- und des Güterverkehrs orientieren sollen – zum einen wegen der Anschlüsse in den Taktknoten, zum anderen bei Kapazitätsengpässen an den verbleibenden Restkapazitäten von Strecken und Bahnhöfen.

Was sind die Folgen für den Landkreis?

Die deutliche Zunahme des Schienenfernverkehrs, zuerst ab 2022, dann 2025 und dann bei jeder weiteren Verwirklichung des Deutschlandtaktes inklusive des vertakteten Schienengüterverkehrs bedrohen die bisher erreichten Erfolge in der Region beim Ausbau eines S-Bahn-Netzes rund um Augsburg. Die Planung sieht aktuell künftig 7 Zeitfenster für Güterzüge pro Stunde und Richtung zwischen Augsburg und München über Hochzoll vor. Das sind ganz überwiegend Ferngüterzüge, etwa von den Nordseehäfen über den Brenner nach Italien. Die Trassen für Personenfernverkehr (ICE und IC) kommen hinzu.

Was bedeutet das für die Paartalbahn?

Die langsamere Paartalbahn teilt sich zwischen Augsburg-Hochzoll und dem Augsburger Hauptbahnhof die Fernbahngleise mit dem schnellen Fernverkehr (ICE/IC) sowie einem Teil des Güterverkehrs. In Hochzoll kreuzen sich stadtauswärtiger Nahverkehr und

stadteinwärtiger Fernverkehr höhengleich, ohne Überwerfungsbauwerk. Schon geringfügige Änderungen der Fernverkehrsfahrpläne sowie mehr Güterzüge haben in der Bearbeitung des Deutschland-Taktes dazu geführt, dass die Gutachter den 15-Min.-Takt nicht mehr für möglich hielten. Der Abschnitt Augsburg-Hochzoll – Augsburg – Oberhausen gilt aber als „Kernstrecke“ des Augsburger S-Bahn-ähnlichen Regionalverkehrs. Würde der 15'-Takt hier reduziert auf halbstündlich, wäre das vergleichsweise so, als ob in München nur mehr jede zweite S-Bahn auf der Stammstrecke fahren würde. Ganz im Gegenteil: Würde der 15'-Takt bis Aichach verlängert, wäre das ein großer Fortschritt für die Nachhaltigkeit und die Zukunftsfähigkeit des Wittelsbacher Landes. Straßen und Innenstädte würden entlastet. Ansonsten würden Fahrgäste mangels attraktiver Verbindungen und Anschlüsse wieder dazu animiert, mit dem PKW nach Augsburg zu fahren.

Die für den Schienenpersonennahverkehr zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Paartalbahn vertraglich fixiert im aktuellen Taktumfang bis Ende 2031 wieder an die Bayerische Regiobahn vergeben. Auftretende Konflikte in der Gleisbelegung werden nicht ohne weiteres zugunsten des Fernverkehrs gelöst. Das gibt eine gewisse Sicherheit für die kommenden Jahre. Im Zuge des Deutschlandtaktes baut die Deutsche Bahn Netz den Bahnhof Friedberg aus, um die Paartalbahn zu beschleunigen. Ein weiterer Ausbau der Kreuzungsbahnhöfe Aichach und Schrobenhausen, muss folgen, um minutenlange Wartezeiten bei Zugkreuzungen zu vermeiden. Die Bahnhöfe Friedberg und Hochzoll sollen wohl, müssen aber dringend mit Schnellfahrweichen ausgestattet werden, damit die Züge schneller ein- und ausfahren können. Teile der Strecke müssen mit einer digitalen Zugsteuerung ausgestattet werden, damit dichtere Zugfolgen, höhere Aus- und Einfahrtgeschwindigkeiten und flexiblere Gleisnutzung (zwischen Augsburg Hbf. und – Hochzoll) möglich werden. Durch Einsatz spurtstarker Triebfahrzeuge kann die Linie weiter beschleunigt werden. Und die von der DB mittlerweile veranlasste Knotenuntersuchung des Hauptbahnhofs Augsburg wird im Sommer/Herbst diesen Jahres Aussagen über die dortige Kapazität und daraus resultierende Konsequenzen auch für Fern- und Güterverkehr erlauben.

Was bedeutet das für den Raum Kissing/Mering?

Der veröffentlichte sog. „finale“ Entwurf des Deutschlandtaktes für Bayern enthält auch die offenbar mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abgestimmten oder zumindest auf deren Planungsstand beruhenden Nahverkehrslinien. Für den Raum Mering ist zunächst natürlich die für mehrere Tausend Pendler wichtige Nahverkehrsbedienung auf der Achse Mering – München von wesentlicher Bedeutung:

Heute sind hier als Taktverkehrsbedienung werktäglich bis ca. 21.00 zwei stündliche Linien vorhanden, die etwa von Mering nach München mit den Abfahrtsminuten .56 und .22 ungefähr einen ganztägigen Halbstundentakt werktags (außer Spätabends) herstellen. (Dieser Grundtakt wird in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends durch zusätzliche Züge verdichtet; es wird hier positiv unterstellt, dass dies auch im Rahmen des Deutschlandtaktes, der nur die ganztägigen Grundlinien umfasst und darstellt, so möglich und praktiziert werden wird). Eine dieser beiden Linien fährt ohne Halt zwischen Mering und München-Pasing, was für eine attraktiv kurze Fahrzeit von 25 Min. bis München-Hbf. sorgt; die zweite Linie übernimmt teilweise zusätzlich die Bedienung von Althegnenberg, Haspelmoor und Mammendorf, fährt aber dann ebenfalls ohne Halt zwischen Mammendorf und München-Pasing; die Fahrzeit wird durch die zusätzlichen Halte um ca. 7 Minuten auf ca. 32 Min. verlängert. Im 3. Entwurf des Deutschlandtaktes ist nun auch bereits der aktuelle Planungsstand der BEG für die S-Bahn München nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke München enthalten. Bekanntlich ist dann eine erhebliche Ausdehnung der S-Bahnbedienung geplant; insbesondere sollen sog. „Regional-S-Bahnen“ eingerichtet werden, die auch weiter außerhalb des bisherigen S-Bahneinzugsbereichs liegende Pendlerschwerpunkte bedienen und zugleich innerhalb des heutigen S-Bahnbereichs die Funktion von Express-S-Bahnen übernehmen sollen, die nur an bestimmten, stark nachgefragten Stationen halten. Für die Nutzer an diesen Stationen sollen dadurch Fahrzeitverkürzungen gegenüber der heutigen S-Bahn entstehen, was im heutigen S-Bahnraum sicher ein Vorteil darstellen wird. Ob die

Regional-S-Bahnen aber für die neu erschlossenen Stationen außerhalb des bisherigen S-Bahngebietes wirklich vorteilhaft sind, muss im Einzelfall kritisch geprüft und hinterfragt werden.

Eine solche Regional-S-Bahn (Arbeitstitel: "S23") ist im Entwurf Deutschlandtakt auch für die Verbindung Augsburg – Mering – München (dort über die 2. Stammstrecke) vorgesehen, aktuell auch mit Durchbindung zum Flughafen München. Sie soll zwischen Mering und München Hbf. zusätzlich in Althegnenberg, Haspelmoor, Mammendorf und an mehreren weiteren S-Bahnstationen halten. Dies wiederum setzt voraus, dass die Linie zwischen Mammendorf und München die S-Bahngleise nutzt (weil nur dort die entsprechenden Bahnsteige liegen), was zu einer verringerten Höchstgeschwindigkeit und zusammen mit den zusätzlichen Halten insgesamt zu einer deutlich längeren Fahrzeit zwischen Mering und München-Hauptbahnhof von dann 40 Min. führt. Zwar sind im aktuellen Fahrplänenentwurf bisher weiterhin zwei schnelle Züge pro Stunde und Richtung zwischen Mering und München vorgesehen. Entscheidend für Mering ist, dass dieser Halbstundentakt mit schnellen Zügen zwischen Mering und München auch dann in jedem Fall erhalten bleibt, wenn diese S23 käme. Die S23 darf nicht, auch nicht zeitweise, die bisherige 2. Linie ersetzen, denn das wäre in mehrfacher Hinsicht eine drastische Verschlechterung für Mering:

- Das Platzangebot wäre deutlich reduziert, da die S23-Züge nur die für die S-Bahnsteige möglichen Zuglängen aufweisen können, zusätzlich aber die Pendler aus den zusätzlichen Unterwegshalten aufnehmen sollen; nach derzeitigem Stand sind an S-Bahn-Stationen auch keine Doppelstockzüge möglich;
- Die Fahrzeiten der S23 wären für Meringer Nutzer in/aus Richtung München völlig unattraktiv; bei den lt. Entwurf geplanten Abfahrtszeiten würde die S23 sogar vom jeweils später in Mering bzw. München Hbf. abfahrenden Regionalzug überholt; (das relativiert auch den Mehrwert einer Durchbindung zum Flughafen: Fahrzeit Mering-Flughafen = 70 Min.!)
- In der Folge würden sich die Meringer (und Kissinger) Nutzer verstärkt auf den nur noch einen schnellen Zug/Stunde konzentrieren – der dadurch natürlich noch stärker beansprucht würde.

Besteht überhaupt ein solches Risiko? Es sei darauf hingewiesen, dass es auch im Abschnitt Friedberg-Augsburg Hbf. vom zweiten zum dritten Entwurf des Konzepts zu einer Halbierung der Zugzahlen kam, weil nach den Planungen die Streckenkapazität nicht mehr ausreichend sei. Solche Trassenkonflikte im weiteren Verlauf der Planung sind auch zwischen Mering und München nicht ausgeschlossen. Hier muss man nochmals erwähnen, dass mit dem 3. Entwurf auch bereits ein Entwurfsfahrplan für vertaktete Güterverkehre erarbeitet und veröffentlicht wurde. Dieser sieht eine deutliche Zunahme der Güterzugtrassen zwischen Augsburg und Olching (Abzweig Nordring) bzw. München-Laim vor, nämlich 7 Güterzüge pro Stunde/Richtung. Gleichzeitig muss man wissen, dass es im Korridor Augsburg – München gleich mehrere kapazitive Restriktionen gibt, nämlich den Augsburger Hbf. (in dem durchfahrende Güterzüge überwiegend die Bahnsteiggleise nutzen müssen), die fehlenden Gleisverbindungen zwischen den beiden Gleispaaren im Abschnitt Augsburg – Olching und der nur zweigleisige Abschnitt Olching – Pasing (den sich Fern- und Nahverkehrszüge sowie jene Güterzüge, die zwischen München-Laim, -Südring und Ostbahnhof fahren, teilen müssen). Deshalb wird aktuell auch bahnintern eine Kapazitätsuntersuchung für den Augsburger Hbf. durchgeführt, dessen Ergebnisse zu Veränderungen im Fahrplankonzept führen können. Hinzu kommt, dass durch die im Deutschland-Takt geplante Zunahme und andere zeitliche Verteilung der Fernzüge zwischen München und Augsburg auch auf dem vom Fernverkehr genutzten Gleispaar die Lücken für Güterzüge abnehmen (diese also vermehrt die gemeinsamen Gleise mit dem Nahverkehr nutzen müssen). Deshalb wird übrigens auch bereits eine Güterzugüberholung für lange Güterzüge südöstlich von Mering geplant. Es ist folglich nicht auszuschließen, dass es in der weiteren Planung zu Trassen- und damit Kapazitätskonflikten im Augsburger Hbf. sowie auf dem vom Nah- und Güterverkehr gemeinsam genutzten Gleispaar kommt. Und deshalb muss für alle klar sein:

Am schnellen Halbstundentakt Mering – München darf niemand rütteln – und zwar auch dann nicht, wenn es eine zusätzliche Regional-S-Bahn S23 gibt!

Für Kissing und Mering, aber auch für Friedberger München-Pendler, die in Hochzoll umsteigen, muss vielmehr gefordert werden, den Halbstundentakt der schnellen Regionalexpress-Linie auch auf die Abendstunden auszudehnen. Die von der BEG geplante Regional-S-Bahn S23 ist dafür kein Ersatz, weil sie wegen ihrer Zwischenhalte in München vor dem jeweils stündlichen Regionalexpress abfahren, aber erst nach diesem in Mering, Kissing und Hochzoll ankommen würde. Das macht natürlich kein Pendler mit!

Wie fragil das Fahrplansystem im derzeitigen Planungsstand ist, lässt sich an der Ammerseebahn ablesen: Zwar ist in den Fahrplanentwürfen zum Deutschland-Takt auch ein Halbstundentakt für die Ammerseebahn enthalten – was gleichzeitig den zumindest ungefähren 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Mering herstellen würde und insofern natürlich positiv wäre. Durch Veränderungen im Raum Stuttgart und deren Auswirkungen auf die Fahrplanlagen der Züge zwischen Stuttgart und München haben sich aber vom zweiten zum dritten Entwurf die Zeitlagen der Regionalzüge Augsburg – Mering – München verändert. Hieraus wiederum resultieren komplett andere Zeitlagen für die Ammerseebahn, mit einer fatalen Konsequenz: Für die München-Pendler entlang der Ammerseebahn, darunter auch die Nachbargemeinen im Landkreis, also Merching, Schmiechen sowie Egling und Walleshausen (Lk Landsberg), würde sich das Angebot dennoch verschlechtern, weil mit diesen aktuell geplanten Fahrplanlagen die Anschlüsse in Mering wie auch in Geltendorf jeweils von/nach München deutlich schlechter würden (deutlich längere Übergangszeiten). Eine Folge davon wäre, dass mehr Pendler mit dem Auto (statt mit dem Zug) zum Meringer Bahnhof fahren würden. Ebenfalls schlecht würde, wenn gleichzeitig auch der 15-Min.-Takt zwischen Augsburg und Friedberg entfiel, der auch von Schülern genutzte Übergang von der Ammerseebahn in Augsburg-Hochzoll in/aus Richtung Friedberg – dann mit Wartezeiten in Augsburg-Hochzoll von 26 bzw. 30 Minuten. Schon deshalb muss auch der Raum Mering ein Interesse daran haben, dass der 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg erhalten bleibt!

Für die SPD-Kreistagsfraktion Aichach-Friedberg, Roland Eichmann