



Beschlussvorlage 2021/163	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 32, Stadtplanung
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Stadtrat	20.05.2021	öffentlich

Zukunft der Paartalbahn

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat Friedberg begrüßt ausdrücklich den barrierefreien Aus- und Umbau des Friedberger Bahnhofs und die Umstellung auf leistungsfähigere digitale Leittechnik bis Ende 2025! Die aktive Kooperation der Stadt wird zugesichert und an die Deutsche Bahn appelliert, frühzeitig die Planungen mit der Stadt abzusprechen. Die damit verbundene mittelfristige Sicherung des 15'-Taktes kann aber nach Überzeugung des Stadtrates nur ein erster Schritt sein.

Der Stadtrat Friedberg ruft deshalb das Bundesverkehrsministerium auf, dauerhaft die Grundlagen für den 15'-Takt als Grundangebot auf der Paartalbahn zwischen Friedberg und Augsburg zu erhalten! Die Empfehlung der Gutachter des Deutschlandtaktes im dritten Entwurf, den 15'-Takt zugunsten der veränderten Fernverkehrstakte zu reduzieren, muss zurückgewiesen werden. Die Änderung der Abfahrtszeiten im Fernverkehr – zumal ohne Ausweitung der Kapazitäten – darf nicht zu einer Halbierung der Anbindung durch den Schienenpersonennahverkehr (SNPV) in Friedberg führen und die Errungenschaften aus der Vergangenheit um Jahrzehnte zurückwerfen! Eine ins Spiel gebrachte Stadtumlandbahn ist völlig unrealistisch angesichts der tatsächlichen Verhältnisse. Und eine Verlängerung der Straßenbahn ersetzt in keiner Weise den 15'-Takt und ist realistisch erst in Jahrzehnten zu erwarten.

Die Stadt Friedberg verwehrt sich gegen eine Überlastung der Hauptstrecke Augsburg-München mit übermäßig viel Güterverkehr! Der Bevölkerung entlang der Bahnlinie dürfen nicht die negativen Folgen des jahrzehntelangen Versäumnis aufgebürdet werden, ein leistungsfähiges Zubringersystem zum Brenner-Basis-Tunnel zu konzipieren und umzusetzen. Stattdessen sind neue Trassenführungen vorzusehen, um den Güterverkehr nachhaltig und ohne Einbußen beim SNPV von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Der Stadtrat Friedberg fordert stattdessen eine weitere Attraktivierung der Paartalbahn! Das muss beinhalten u.a. eine Ausdehnung des Halbstundentakts in den Spätabendverkehr auf der gesamten Strecke zwischen Augsburg und Aichach. Eine perspektivische Weiterentwicklung der Paartalbahn in Richtung Kapazitätserweiterung, einer teilweisen (Hybrid) oder vollständige

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------

Vorlagennummer: 2021/163



Elektrifizierung und barrierefreien Zugängen an allen Bahnhöfen zwischen Ingolstadt und Augsburg.



Sachverhalt:

Bereits im Oktober letzten Jahres diskutierte der Stadtrat ([III2020/329](#) „Sachstandsbericht und Stellungnahme des Stadtrates zur geplanten Reduzierung des Regio-Schienen-Traktes auf der Paartalbahn“) die potenziellen Risiken, die aus dem Deutschlandtakt für den 15'-Takt zwischen Friedberg und Augsburg entstehen. Gemeinsam mit dem städtischen ÖPNV-Beauftragten Prof. Manfred Schnell verfolgt die Stadtverwaltung seit August 2020 aktiv das Geschehen.

Mittlerweile konnten die mutmaßlichen kritischen Punkte des Deutschlandtaktes genauer identifiziert werden. Das ist insbesondere dem ehemaligen Geschäftsführer des AVV und der MVG, Herbert König aus Schmiechen zu verdanken, der mit seiner Kompetenz, seinen Kontakten und weiteren Engagierten die Entwicklung intensiv und konstruktiv begleitet.

Aktuell stellt sich die Situation für die Stadtverwaltung wie folgt dar: Der von der Deutschen Bahn angekündigte barrierefreie Umbau des Friedberger Bahnhofs bis 2025 sichert vorerst die hohe Taktfrequenz und damit die Attraktivität und Leistungsfähigkeit unserer Bahnanbindung. Dazu haben wir die Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die den Nahverkehr im Freistaat bestellt und die Paartalbahn bis Dezember 2031 an die BRB vergeben hat.

Die Deutsche Bahn hat aber vor kurzem angekündigt, dass sie für die Anbindung des Brenner-Basis-Tunnels eine Neubaustrecke für den Güterverkehr um Rosenheim zu errichten gedenkt. Der damit stark zunehmende Güterverkehr verengt die Zeitfenster der Paartalbahn beim Einfädeln in Hochzoll auf die Strecke Augsburg-München. Die Planungen in den Verkehrsministerien sehen die Hauptachse für den Nord-Süd-Güterverkehr nicht auf der Neubaustrecke nach Ingolstadt, sondern über Augsburg. Das gefährdet den 15'-Takt der Paartalbahn langfristig.

Zum zweiten soll zukünftig zwischen Mannheim und Stuttgart eine Fahrzeit von genau 30 Minuten erreicht werden, eine Einsparung von sieben Minuten. Um die Verkürzung zu erreichen, soll ein milliardenschwerer neuer Tunnel bei Kornwestheim gebaut werden. Dadurch verschieben sich die Taktzeiten nachhaltig zuungunsten der Paartalbahn, allerdings ohne zusätzlichen Verkehr möglich zu machen. Das ist auch ein wesentlicher Unterschied zwischen dem zweiten und dritten Entwurf des Deutschlandtaktes.

In der Sitzung wird Herbert König die Situation aus seiner Sicht erläutern und möglich Ansatzpunkte benennen.