



Beschlussvorlage 2023/277	Referat	Bürgermeister
	Abteilung	Abt. 60, Bürgermeisterreferat
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Stadtrat	20.07.2023	öffentlich

Resolution "Erhalt des 15-Minuten-Takts"

Beschlussvorschlag:

Der Friedberger Stadtrat fordert von der Deutschen Bahn, den 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg unter allen Umständen zu erhalten! Die Begründung des Wegfalls durch zusätzliche Fernzüge in der Zukunft überzeugt nicht angesichts der marginalen Veränderungen, die der Abschlussbericht des Deutschlandtakts hierfür gegenüber dem Status Quo vorsieht. Genau um trotz dieser Veränderungen den Takt halten zu können, investiert die Deutsche Bahn am Bahnhof Friedberg viel Geld in bauliche und technische Ertüchtigungen.

Wir fordern die Deutsche Bahn auf, ihre Planungen hinsichtlich des Güterverkehrs und deren Auswirkungen auf unseren Nahverkehr transparent darzustellen. Eine Belastung unserer Region entgegen der Weichenstellungen im Bundesverkehrswegeplan, der eine Ableitung des Güterfernverkehrs über den Ostkorridor vorsieht, lehnen wir entschieden ab.

Wir fordern den Freistaat Bayern auf, seine Zusagen einzuhalten und den 15-Minuten-Takt zu verteidigen, den er bestellt hat und bezahlt. Wir fordern den Landkreis und den AVV auf, vehement für den Erhalt unseres Nahverkehrs einzustehen.

Wir fordern alle Verantwortlichen der Deutschen Bahn, der Bundesregierung und des Freistaats mit allen Beteiligten auf, zu verhindern, dass Friedberg als bundesweit einziger Fall bei der Verkehrswende zurückgeworfen wird durch eine Verschlechterung des Nahverkehrs durch den Deutschlandtakt. Dass die im Abschlussbericht erwähnte Stadtbahn keine Alternative darstellt, muss auch den Gutachtern klar gewesen sein, das zeigt die Formulierung, ein „möglicher 15'-Takt durch ein mögliches Stadtbahnkonzept“ könne hier Ersatz sein.

Wir fordern ein zukunftsfähiges S-Bahn-System für unsere Region, wie dies bereits vor 40 Jahren gesichert in Aussicht gestellt wurde. Die Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg ist geplant worden, um den Nahverkehr zu verbessern und nicht um die Infrastruktur für zusätzlichen Güterfernverkehr bereitzustellen. Deswegen fordern wir die konsequente Durchbindung der Paartalbahn nach Augsburg-Oberhausen zur Schaffung einer leistungsfähigen und attraktiven „Augsburger Stammstrecke“ zwischen Hochzoll und Oberhausen mit kurzen Wegen an die dort anliegenden Industrie-, Gewerbe- und Hochschulbereiche.

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



Sachverhalt:

Der Deutschlandtakt ist ein Planungsinstrument des Bundes, um das Schienennetz planvoll und gezielt auszubauen. Güterverkehr, Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus sollen damit deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden, er kann ein Stückweit mit einem kommunalen Flächennutzungsplan verglichen werden. Dazu soll ein integraler Taktfahrplan entworfen werden, der die Problemstellungen in der Infrastruktur für eine bauliche Umsetzung priorisieren lässt.

Seit 2016 arbeitet federführend eine renommierte Schweizer Ingenieursgesellschaft im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur am Deutschlandtakt, für den im Sommer 2020 der 3. Entwurf vorgelegt wurde, auf dem der finale Abschlussbericht aus dem September 2022 beruht.

Entwicklung des 15-Minuten-Taktes

Die Durchbindung der Paartalbahn nach Augsburg-Oberhausen und der ganztägige 15-Minuten-Takt zwischen Friedberg und Augsburg waren von Anfang an, also seit 1982, ein essentieller Bestandteil des Regionalen Nahverkehrskonzepts Augsburg, dass so auch mit dem Freistaat Bayern und der DB abgestimmt war. Dieses Bedienungskonzept war schon beim viergleisigen Ausbau der Strecke Augsburg-Olching bekannt und auch Planungsgrundlage. Damals hat man also nicht mit weniger Zügen auf der Paartalbahn geplant.

Eine Überwerfung zur Ausfädelung der Paartalbahn wurde seinerzeit geprüft, aber schon aus räumlichen Gründen (Platzverhältnisse, Straßenunterführungen) verworfen; Ebenso die Idee, die Paartalbahn erst südlich des Bahnhofs auszufädeln, was eine komplett neue Strecke bis kurz vor Friedberg – mit hohen Kosten und zudem längeren Fahrzeiten – zur Folge gehabt hätte. Die Deutsche Bahn selbst hat damals die dann realisierte ebenerdige Lösung für ausreichend tragfähig gehalten.

Rolle des Fernverkehrs

Die Deutsche Bahn verweist auf die scheinbar massiv zunehmende künftige Streckenbelastung durch zusätzliche Fernzüge nach Eröffnung von Stuttgart 21 und der Umsetzung des Deutschlandtakts. Auch das hält einer genaueren Überprüfung nicht stand: Nach dem Deutschlandtakt werden final tagsüber 9 Fernzüge (beide Richtungen addiert) stündlich den Streckenabschnitt Augsburg Hbf.-Augsburg Hochzoll befahren. Diese Zahl wird aber auch heute schon in einzelnen Stunden des Tages erreicht, die durchschnittliche Belegung liegt heute mit 7-8 Zügen nur knapp darunter. Der eher bescheidende Zuwachs an Fernverkehr ist also kaum ursächlich. Zumal es seit Jahren Vorschläge aus der Region gibt, wie mit technischen Optimierungen die Zunahme kompensiert werden kann.

Rolle des Güterverkehrs

Das eher relevante Problem der Streckenauslastung könnte dagegen in der geplanten Zunahme des Güterverkehrs im fraglichen Abschnitt liegen. Nach dem finalen Fahrplan des Deutschlandtakts sollen stündlich 14 Ferngüterzüge im Korridor Skandinavien/Nordseehäfen-



Italien über Augsburg geführt werden. Diese müssen aus Kapazitätsgründen, anders als früher geplant, wohl vermehrt über das ursprünglich eigentlich den Fernzügen und der Paartalbahn vorbehaltenem Gleispaar geleitet werden; zunehmend geschieht dies schon heute. Für diese großräumigen Güterverkehre sieht der Bundesverkehrswegeplan 2016 aber eigentlich eine Alternative vor, nämlich den sog. „Ostkorridor“ über Stendal-Halle-Hof-Regensburg-Landshut-Rosenheim. Dieser ist auch in konkreter Planung – mit Ausnahme des kurzen Stücks zwischen Mühldorf und Rosenheim (bisher eingleisig und nicht elektrifiziert). Die Wiederaufnahme dieser im Bundesverkehrswegeplan 2016 bereits enthaltenen Planung dürfte daher essentiell sein für die Entlastung der Strecke Augsburg-Olching sowie des Augsburger Hauptbahnhof – und damit auch für die Paartalbahn.

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Die für den Nahverkehr erweiterten Bahnsteige des Augsburger Hauptbahnhof, der ja als Mobilitätsdrehscheibe für Fahrgäste ausgebaut wurde, wird zunehmend von durchfahrenden Güterzügen belegt. Der Ausbau sollte aber mehr Nahverkehr in der Region ermöglichen; ihn stattdessen auszudünnen geht vollständig gegen die Intentionen dieser sehr kostspieligen Investitionen. Zumal die Fahrgastzahlen auf der Paartalbahn zwischen Friedberg und Augsburg in den letzten 20 Jahren von ca. 2.000 Personen pro Tag auf über 6.000 Personen pro Tag gesteigert werden konnten und alle Regionalbuslinien auf den 15-Minuten-Takt der Bahn abgestimmt wurden.

Kein Abhängen unserer Region und unserer Stadt!

Die Abschaffung des 15-Minuten-Taktes wäre deutschlandweit der einzige Fall, bei dem der Deutschlandtakt zu einer Verschlechterung des Nahverkehrs führen würde! Ein ins Spiel gebrachter 10-Minuten-Takt als Kompromiss wäre weder kompatibel zum 15/30/60-Minuten-Raster des Deutschlandtakts, weshalb z.B. sogar die Münchner S-Bahn vom 20- auf einen 15-Min.-Takt umgestellt werden soll, noch zum 30-Min.-Takt auf der Gesamtstrecke Augsburg-Ingolstadt.