

## **Stellungnahme zum Schreiben des Bundes der Steuerzahler in Bayern e.V. vom 20.08.2010 zum Thema „Bahnhofsplanung Hauptbahnhof“**

### **Zum 10-Punkte-Programm**

#### **Vorbemerkung:**

Der Verfasser geht von weitgehend falschen Voraussetzungen beim Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof aus. Es handelt sich nicht um ein klassisches Bahnhofsumbau-Projekt (Umbau der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. des Spurplans oder der Personenverkehrsanlagen wie Bahnsteige, Überdachungen oder des Empfangsgebäudes), sondern in erster Linie um ein Straßenbahnausbauprojekt, das den Hauptbahnhof insoweit betrifft, als dort eine neue unterirdische Straßenbahnhaltestelle zur besseren Verzahnung des innerstädtischen Tramverkehrs mit allen Teilen des regionalen bis internationalen Bahnverkehrs (SPNV und SPFV) errichtet werden soll.

Zum besseren Verständnis sei auf die Entstehungsgeschichte der Mobilitätsdrehscheibe als Projekt verwiesen. Im Jahre 2003 wollte der Stadtrat die bis dahin geplante Straßenbahnhaltestelle innerhalb der Pferseer Straßenunterführung nicht weiter verfolgen. Die Stadtwerke Augsburg wurden beauftragt, Alternativen zu entwickeln. Es wurden 2003/2004 drei Varianten vorgeschlagen:

1. Ebenerdige Straßenbahnhaltestelle vor dem Bahnhofsgebäude auf dem Bahnhofsvorplatz
2. Strab-Haltestelle in Ebene -1 auf dem Bahnhofsvorplatz
3. Strab-Haltestelle in Ebene -2 unmittelbar unterhalb des Personenbahnhofs der DB.

Der Stadtrat beschloss die letzte und teuerste Variante, u. a. mit dem Ziel, eine fußläufige Ost-West-Anbindung der Innenstadt mit dem Thelottviertel zu realisieren. Ebenso sollte das Straßenbahnnetz ergänzt und erweitert werden und die Kapazitäten des Königsplatzes erweitert und der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt barrierefrei modernisiert werden.

Ein Problem war die Finanzierung. Die Stadtwerke schlugen ein Bund-Bayern-Projekt nach dem GVFG vor und führten mit Vertretern der DB AG Gespräche bei dem Zuständigen des bayrischen Wirtschaftsministeriums, Herrn Wellner. Dabei entstand die Idee eines Gemeinschaftsprojekts am Hauptbahnhof von Stadt und Stadtwerken und der DB Station & Service AG zur Nutzung finanzieller Synergieeffekte mit folgenden Projektverlangen:

1. DB Station & Service AG errichtet eine neue Bahnsteigunterführung (Mittelpassage) mit größeren lichten Abmessungen zur barrierefreien Erschließung der DB – Bahnsteige mittels Aufzügen
2. Die Stadtwerke bauen einen Straßenbahntunnel zur Unterfahrung des Hauptbahnhofs mit Errichtung einer unterirdischen Strab-Haltestelle in der Ebene -2 mit Verknüpfung mit der Mittelpassage der DB Station & Service AG
3. Die Stadt realisiert im Kontext eine Fußwegverbindung von der Mittelpassage Richtung Westen zur Rosenaustraße (Seb.-Buchegger-Platz).

Der Bund (Hr. Dr. Glück, Bundesverkehrsministerium) stimmte dem Projekt alsbald zu, der Zuschuss sollte 83 % der zwendungsfähigen Kosten nach GVFG für die Belange des ÖPNV betragen und der Stadtrat beschloss das Projekt mit Namen „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof“ mit gleichzeitigem Ausbau des Straßenbahnnetzes in Augsburg.

In zahlreichen Gesprächen mit den Zuschussgebern und der DB AG wurden alle Wünsche der Stadt Augsburg, der Bürger und vieler Initiativen zur weiteren Verbesserungen am Hauptbahnhof erörtert. Dabei zeigte sich, dass die DB AG und ihre Töchter nach der Bahnreform erstens zu wirtschaftlichem Vorgehen verpflichtet sind und zweitens die Zuschussgeber enge Regeln der Projektfinanzierung bei Zuschussprojekten beachten müssen.

Ein wichtiger Punkt in punkto Wirtschaftlichkeit ist die Größe des Hauptbahnhofs im Hinblick auf die Fahrgast- bzw. Reisendenzahlen. Hier hat der Hauptbahnhof leider Defizite, die nach Auskunft der DB AG einige denkbare Investitionen in den Komfort und die Modernität verhindern. Diese Projekte liegen ausschließlich in der Verantwortlichkeit der DB AG und ihrer Töchter und sind außerhalb des Projekts Mobilitätsdrehscheibe weiter zu verfolgen.

### **Kurze Beantwortung der 10 Fragen des Bundes der Steuerzahler:**

Frage1) Die Errichtung des **Bahnsteigs F** unmittelbar westlich des letzten Bahnsteigs betoniert die beengten Bahnsteigverhältnisse in Augsburg für die nächsten 100 Jahre. Die Verschiebung um ca. 22m nach Westen würde die zukunftsfähige Ausgestaltung der Bahnsteige ermöglichen (**A 1 Pkt. 1-3**)

Antwort Bahnsteig F

Der Bahnsteig F ist im Zusammenhang mit dem Regio-Schienen-Takt notwendig, ist vom Aufgabenträger für den schienengebunden Nahverkehr (SPNV) in Bayern, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellt worden und wird im Wesentlichen vom Freistaat Bayern (Wirtschaftsministerium) finanziert.

Der Bahnsteig F ist ein eigenständiges Projekt der DB AG, zu dem allerdings große technische und zeitliche Abhängigkeiten bestehen.

Für das Projekt MDA ist der Bahnsteig F als Planungsvorgabe zu berücksichtigen gewesen und bestimmt damit auch wesentlich die Planung des Stationsbauwerks. Im Rahmen der Bauausführung ist er funktional unersetzlich, da es nur mit Bahnsteig F eisenbahnbetrieblich möglich ist, zwei Bahnsteiggleise gleichzeitig sperren zu können.

Frage 2) Derzeitige – nach gültigen Sicherheitsrichtlinien der Bahn nicht mehr zulässige – **Bahnsteigbreiten von 7,65m** müssen auf mindestens 10 m verbreitert werden (**A 1 Pkt. 3 a**)

Antwort Bahnsteigbreiten

Bahnsteigverbreiterungen oder -verlegungen wurden häufig diskutiert und aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Im Endeffekt würde eine Verbreiterung aller Bahnsteige eine gewaltige Änderung des Spurplans bedeuten, der sich nicht nur auf den unmittelbaren Hauptbahnhofbereich erstreckt, sondern Auswirkungen zwischen Oberhausen bis Hochzoll hätte und die Entbehrlichkeit etlicher Nebengleise im Güterbahnhof voraussetzen würde. Der Umbau würde sich nicht nur auf den Gleisbau beschränken, sondern auch den Umbau / Neubau der Oberleitungsanlagen, des Stellwerks mit Innen- und Außenanlagen usw. erfordern. Zu berücksichtigen ist auch die Topografie mit einem Geländehöhensprung von rd. 2m zwischen Personen- und Güterbahnhof als Zwangspunkt. Von der DB wurden hierzu Zahlen in der Größenordnung von mindestens 150 Mio. € genannt, für die es keine Finanzierungsmöglichkeiten gebe. Überhaupt stünde der geringe Nutzen in keinem Verhältnis zum erforderlichen Aufwand.

Die Bahnsteigbreiten könnten nur bei einem umfassenden Neu-/Umbau des Hauptbahnhofs vergrößert werden. Das Projekt MDA verändert die DB-Gleise und Bahnsteige in Lage und Höhe nicht. Der Eingriff beschränkt sich auf den Bereich der neu zu errichtenden Treppenanlagen. Die Planung ist richtlinienkonform (DB-Ril 813) und ohne Einschränkungen genehmigungsfähig, alle erforderlichen Mindestabmessungen werden eingehalten und nach dem prognostizierten Reisendenaufkommen bemessen.

Frage 3) In Zukunft wird durch den Augsburger Hbf. die 3 bis 4-fache Anzahl von Güterzügen (d.h. alle 5 Minuten eine Durchfahrt, 24 Stunden am Tag) durchgeleitet. Diese blockieren die Fernverkehrsgleise und gefährden wartende Reisende. Für 300-400 Güterzüge täglich sind separate **Güterzugdurchfahrtsgleise** eine unverzichtbare Forderung an die Bahn. (A 1 Pkt. 3b)

Antwort: Güterzugdurchfahrtsgleise

Unabhängig von der Finanzierungsfrage ergab die technische Prüfung zur Schaffung eines eigenen Güterzug-Durchfahrtsgleises, dass dieses aufgrund der topografischen Gegebenheiten (siehe Punkt 1) nur mit einem Verzicht auf zusätzliche Bahnsteigkanten möglich wäre. Dies würde jedoch den Zielen des Regio-Schienen-Taktes zuwiderlaufen, der nur mit weiteren Bahnsteigkanten realisierbar ist. Aus Kapazitätsgründen werden daher auch weiterhin Durchfahrten von Güterzügen an Bahnsteiggleisen erforderlich sein.

Für das Projekt MDA war ein Güterzugdurchfahrtsgleis keine Planungsvorgabe und kein Projektziel.

Frage 4) Die geplanten **Einzel-Bahnsteigdächer** – Primitivdach, Modell Zwiesel – bieten keinen Schutz vor Wind und Wetter. Durch die exponierte Lage der Bahnsteige (Westwinde) sind diese im Winter verschneit und bieten bei Regen keinen Schutz. Eine geschlossene Bahnsteighalle ist in dieser Situation unverzichtbar (wie in Erfurt, Spandau, Kiel usw.) Wesentlich kleinere Städte, wie Hof, Bamberg, Erlangen, Treuchtlingen, Saalfeld, Roth bei Nürnberg und Ulm haben das aufwändigere (ca. doppelt so teure) Dachmodell wie Hamburg bekommen.

Antwort: Bahnsteigdächer

Eine geschlossene Bahnsteighalle ist laut DB AG wirtschaftlich nicht darstellbar.

Von Seitens des Projekts MDA ist nur die Wiederherstellung der Bahnsteigdächer im Umbaubereich der neuen Treppenanlagen erforderlich. Hier ist Planungsvorgabe Bahnsteigdach Typ „Zwiesel“.

Die DB Station & Service AG beabsichtigt, gesondert auch die restlichen Bahnsteigdachbereiche zu erneuern.

Der Dachtyp ist Standard für Bahnhöfe der Kategorie 2 wie Augsburg und funktional in Ordnung. Hinsichtlich weiteren Wetterschutzes sind bereits windgeschützte Sitzbereiche vorhanden. Der deutlich teurere Dachtyp „Hamburg“ kommt nur noch bei Bahnhöfen der Kategorie 1 zum Einsatz und bietet keinen besseren Wetterschutz.

Frage 5) Durch die Anordnung der **Tramhaltestelle im 2. Untergeschoss** des Bahnhofs müssen zu den Zugreisenden alle Tramzusteiger durch die Bahnhofshalle geschleust werden, auch die Mehrzahl der Fahrgäste, die bloß in die Stadt wollen. Zudem müs-

sen alle Tramfahrgäste weite Zusteigewege in Kauf nehmen und können nicht mehr oberirdisch am Bahnhof in die Tram einsteigen. Fahrgäste der Straßenbahn müssen vom 2. UG ins 1. UG umsteigen, um zu den Gleisen zu gelangen. Eine Verlängerung des bestehenden 1. Untergeschosses zur Viktoriastraße mit dort installierter Tramhaltestelle würde dramatisch Kosten reduzieren. **(A 1 Pkt. 4a, b, c)**

Antwort Strab-Haltestelle in der Ebene -2

Die Lösung mit der unterirdischen Strab-Haltestelle in der -2-Ebene wurde vom Stadtrat Ende 2003 beschlossen und gerade nicht eine Strab-Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz.

Der jetzt geplante Zu- und Abgang von/zur unterirdischen Straßenbahnhaltestelle via Verteilerebene und Empfangshalle des Empfangsgebäudes ist nach dem gemeinsam entwickelten Konzept aller Planungsbeteiligten mit Aufzügen, Fahrtreppen und Festtreppen komfortabel, leistungsfähig und barrierefrei.

Eine Verlängerung der bestehenden Mittelpassage ist bautechnisch schwierig zu realisieren, da tragende Kellerwände in Ebene -1 im Weg wären. Zudem wurden die Lösungsvorschläge für Zugangsbauwerke vom Bahnhofsvorplatz von Seiten des Denkmalschutzes problematisch gesehen.

Frage 6) Durch die **Anordnung der Zug- und Tramzugänge** (Treppen + Rolltreppen) in der Bahnhofshalle wird diese unübersichtlich, eng und unattraktiv für wartende Fahrgäste. Diese werden gezwungen in die Gastronomieflächen auszuweichen. **(A 1 Pkt. 4 c)**

Anordnung des Hauptzugangs zur Verteilerebene in der Empfangshalle

Die bestehende Empfangshalle wurde bereits im Vorgriff auf den bevorstehenden Bahnhofsumbau auf die doppelte Fläche erweitert und die Vermarktungsflächen entsprechend versetzt. Die Forderung nach darüber hinausgehenden Hallenflächen ist somit sachlich unbegründet. Es bestehen komplexe bautechnische Zwangspunkte zur Anordnung und Dimensionierung der Bahnsteige. Die gefundenen Lösungen sind funktional einwandfrei.

Frage 7) Der **westliche Bahnhofszugang** ist ungeklärt. Die aktuelle Planung sieht nur einen Tunnelmund für die Tram vor, auf dessen Bahnsteigverlängerungen die Fahrgäste in den 260m langen Tunnel geführt werden. **(A 1 Pkt. 4e)**

Antwort Westlicher Bahnsteigzugang

Die Aussage eines ungeklärten westlichen Bahnhofszugangs ist unzutreffend. Die fußläufige Verbindung von Westen erfolgt parallel und südlich des Straßenbahntunnels und bindet an das Verteilergeschoss in der Ebene -1 an. Diese gegenüber früheren Planungen erfolgte Modifikation ist Ergebnis des Ideenwettbewerbs Innenstadt gewesen. Der Fußgängertunnel West ist rd. 134m lang (Tunnelportal Vorplatz West bis Verteilergeschoss).

Die Stadt Augsburg beabsichtigt den Vorplatz West über einen Architektenwettbewerb städtebaulich zu gestalten.

Frage 8) **Die Linie 6 und die Linie 4** werden nach aktueller Planung an die neue Haltestelle unter dem Bahnhof und dann über die Pferseer Unterführung – Halderstraße wieder zum Kö geführt. Dies ist eine unsinnige Fahrzeitverlängerung. (A 1 Pkt. 4e, f, g)

Antwort Rückführung der Linien 4 und 6 über die Pferseer Unterführung

Eine Wendemöglichkeit für die Straßenbahnlinien 4 und 6 am westlichen Straßentunnelende sowie für Störungsfälle ist aus verkehrlicher Sicht unbedingt erforderlich. Städtebaulich wurde dies allerdings sehr kritisch gesehen. Im Ideenwettbewerb Innenstadt sollten städtebaulich verträgliche und verkehrstechnisch funktionierende Lösungsvorschläge kommen. Weil dies leider nicht der Fall war, wurde auf den Vorschlag der Planungswerkstatt Innenstadt zurückgegriffen, als Interimslösung die Rückführung über die Pferseer Unterführung zu realisieren. Der Fördergeber hat stets betont, dass dies allenfalls als zeitlich befristete Lösung akzeptiert wird.

Nach Realisierung des Streckenneubaus für die Linie 5 und der Verknüpfung der Linien 5 und 6 als Durchmesserlinie ist nur noch die Linie 4 rückzuführen.

Die Stadtwerke sind weiterhin bestrebt, eine vernünftige Wendeschleifenlösung z.B. im Zuge des seitens der Stadt vorgesehenen Architektenwettbewerbs für die Gestaltung des Vorplatzes West zu finden.

Frage 9) Die derzeit geplanten **Rolltreppen** aus der Verteilerebene zu den Bahnsteigen müssen Stadtwerke und die Stadt Augsburg zum größten Teil selbst bezahlen. Nach dem **Eisenbahnkreuzungsgesetz** muss wegen des Tunnels im 2. UG die Stadt Augsburg auch die übrigen Kosten für Errichtung, Erhaltung und Wiederherstellung der Umbaumaßnahmen, die über die Zuschüsse hinausgehen, tragen. Die Bahn entlastet sich von ihren Verpflichtungen zu Lasten der Augsburger Steuerzahler. Bestes Beispiel: Fußgängertunnel. (A 1 Pkt. 4 h, A 2 Pkt. 3+4, A 5)

Antwort Fahrtreppen Ebene 0/-1

Nach den Ausstattungsstandards der DB Station & Service AG sind Fahrtreppen von der Verteilerebene zu den DB-Bahnsteigen nicht erforderlich. Der Bund legt bei der Förderung mit Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die gleichen Maßstäbe an. Die Kriterien für die Bedarfsermittlung von Fahrtreppen ergeben sich aus der Personenanzahl pro Spitzenstunden und Fahrtreppe und der Höhendifferenz zwischen den zu verbindenden Ebenen. Die sich für die MDA Hbf daraus ergebenden mindestens 1.000 Fahrgäste pro Spitzenstunden und Fahrtreppe können nicht annähernd nachgewiesen werden. Dementsprechend wurde in der Planung auch von jeweils zwei Festtreppen pro Bahnsteig ausgegangen. Die Verbindung zwischen Verteilerebene und Empfangshalle im Empfangsgebäude hingegen war schon immer über Fahrtreppen geplant.

Die DB Station & Service hat klargestellt, dass über die Ausstattungsstandards und Fördermöglichkeiten hinausgehend keine Investitionen beabsichtigt sind.

Von dieser Haltung ist die DB Station & Service AG trotz mehrfacher Bemühungen seitens der Stadt Augsburg und der Politik nicht abgewichen. Aufgrund des politischen Wunsches nach einem höheren Standard hat der Stadtrat am 24.04.2008 einen Grundsatzbeschluss zur Komplementärfinanzierung der Fahrtreppen von der Verteilerebene zur DB-Bahnsteigebene durch die Stadt Augsburg gefasst (Drucksache 08/00199). Demnach trägt die Stadt Augsburg den Eigenanteil der Anfangsinvestition und grundsätzlich die Kosten für Erhalt und Unterhalt der Fahrtreppen. Der Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat sich mit Schreiben vom 06.05.2008 bereit erklärt, die Förderung der erstmaligen Investition der Fahrtreppen in Höhe von 83% der zuwendungsfähigen Kosten (nicht zuwendungsfähig sind lediglich die Planungskosten) zu unterstützen und hat ebenfalls in Aussicht gestellt, die Ersatzinvestitionen

zu gegebener Zeit ebenfalls zu fördern. Die Kostenansätze für die Fahrtreppen beinhalten nur die Mehrkosten gegenüber Festtreppen (im Wesentlichen den Anteil Maschinenteknik).

Insofern sind die Kostenregelungen schlüssig und angemessen. Zu entscheiden von der Stadt Augsburg ist lediglich noch, ob die Ersatzinvestition nach Ende der Nutzungsdauer an die DB Station & Service AG abgelöst werden soll.

Frage 10) Es gibt beim neuen Bahnhof **keine Radwegeanbindung** an den Neuzugang an der Rosenaustraße, trotz mindestens 100 Mio. Baukosten.

Antwort: Radwegeanbindung

Eine Radwegeanbindung war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung für die MDA Hbf.

Mittelfristig ergibt sich eine Verbesserung, wenn eine Rückführung der Straßenbahnlinie 4 oder 6 nicht mehr über die Pferseer Unterführung erforderlich ist, wenn eine geeignete Wendeschleife im westlichen Tunnelende realisiert worden ist.

Richtig lösen lässt sich die Problematik zu geringer lichte Abmessungen der Pferseer Unterführung nur, wenn diese erneuert wird.

## FAZIT:

Die 10 Forderungen des Bundes der Steuerzahler gehen nur am Rande auf das Projekt Mobilitätsdreh Scheibe ein. Es handelt sich hauptsächlich um Forderungen an die DB AG, die im Rahmen eines völlig anderen Projekts „Bahnhofsumbau Augsburg“ realisiert werden könnten.

Finanztechnisch ist ein Bahnhofsumbau nicht über das GVFG (= ÖPNV-Finanzierung), sondern über andere Finanzierungswege zu realisieren (z.B. BSchWAG). Das Projekt MDA Hbf ist ein ÖPNV-Projekt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für den Kreuzungsbereich mit der Eisenbahn. Im Wesentlichen handelt es sich um kein von der Eisenbahn veranlasstes Projekt. Der finanzielle Anteil der DB Station & Service AG für den barrierefreien Ausbau der Mittelpassage ergibt sich aus einer sog. Fiktiventwurfsplanung.

Augsburg, 09.09.2010

Stadtwerke Augsburg