



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 28. Januar 2010, 10:30 Uhr

Rede

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
eines Gesprächs im Kreistag des Landkreises
Augsburg zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen
in der Region Augsburg

am 28. Januar 2010
in Augsburg

Sehr geehrter Herr Landrat,

**sehr geehrte Damen und Herren
Abgeordnete,**

meine sehr verehrten Damen und Herren!

Einleitung

Ich danke Ihnen für Ihre Einladung zu diesem Gespräch und für die freundliche Begrüßung.

Sie haben ein genauso **anspruchsvolles wie wichtiges Thema** auf die Tagesordnung gesetzt: **Schieneinfrastruktur in der Region Augsburg.**

Lassen Sie mich aus aktuellem Anlass zuvor auf das **Schieneverkehrsangebot in der Region** eingehen.

Regio-Schiene-Takt

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 hat die Region Augsburg einen **erheblich ausgeweiteten Schienepersonennahverkehr**. Die Angebotsverbesserungen des Regio-Schiene-Takts können sich sehen lassen:

- der **Viertelstundentakt** in weiten Teilen des engeren Ballungsraums in der Hauptverkehrszeit,
- der **Halbstundentakt** nicht nur nach München sondern auch nach Dinkelscherben,
- die **neuen Halte** in Mering St. Afra und Haunstetterstraße sowie
- die **zweistündliche Verbindung** von München nach Treuchtlingen, die am Wochenende weiter nach Nürnberg führt.

Allein zum Fahrplanwechsel 2008/2009 haben sich die Mehrbestellungen pro Jahr auf stolze **800.000 Zugkilometer** summiert – die umfangreichste Leistungssteigerung für eine bayerische Region seit langen Jahren.

Auch die umsteigefreie Durchbindung von **München nach Ulm und Donauwörth** ist seit Dezember 2009 endlich Realität. Ich freue mich sehr, dass die **Neufahrzeuge**, die auf dieser Strecke eingesetzt werden, nun die lang ersehnte Zulassung bekommen haben.

**Qualitätspro-
bleme verärgern
Pendler**

Allerdings sorgt diese Umstellung für **viel Ärger und Unmut**, wie auch schon die Einführung des neuen Konzepts vor einem Jahr.

Auch bei mir gehen zahlreiche Beschwerden über die qualitativ unzureichende Umsetzung durch den Fugger Express ein:

- Mehrere der neuen Triebwagen sind aus dem Verkehr gezogen.
- Die Züge fahren verkürzt, angeblich sind schon wiederholt Reisende wegen Überfüllung auf dem Bahnsteig zurück geblieben.
- Das Koppeln und Trennen in Augsburg funktioniert nicht.

**Deutsche Bahn
muss handeln**

Ich erwarte von der Deutschen Bahn, dass sie diese Probleme möglichst umgehend in den Griff bekommt. Sie ist ja augenscheinlich guten Willens, das Chaos zu beseitigen.

Es kann aber nicht sein, dass die Reibereien zwischen Eisenbahnunternehmen, Fahrzeugherstellern und Aufsichtsbehörde dazu führen, dass die Einführung neuer Fahrzeuge und Konzepte auf dem Rücken der Fahrgäste erprobt wird.

Notwendiger Infrastrukturausbau

Zumindest die **Angebotsverdichtungen** im Landkreis bekommen das verdiente Lob.

Weitere Verbesserungen, wie etwa der richtige 15-Minuten-Takt, aber auch eine grundlegend bessere Betriebsqualität, **hängen jetzt von der Infrastruktur ab**.

Dazu brauchen wir vor allem den **Bahnsteig F** im Hauptbahnhof und ein Wendegleis am Bahnhof Oberhausen.

Mobilitätsdrehscheibe

Damit hängt die Verwirklichung des Zielkonzepts für den Regio-Schienen-Takt aber auch von der Umsetzung der **Mobilitätsdrehscheibe** ab. Denn der Bahnsteig F kann aus technischen Gründen nur im Gleichklang mit der Mobilitätsdrehscheibe gebaut werden.

Die Mobilitätsdrehscheibe ist das **größte und wichtigste Projekt** für den Augsburger Nahverkehr **seit Jahrzehnten**. Ich **begrüße und unterstütze** dieses Vorhaben nachdrücklich,

- nicht nur, weil der Endausbau des Regio-Schienen-Takts davon abhängt,
- sondern vor allem auch, weil der öffentliche Verkehr in Bayerns drittgrößtem Ballungsraum mit diesem umfassenden Konzept ei-

nen **Quantensprung** machen kann. Von dem besseren Angebot wird auch der Landkreis Augsburg nachhaltig profitieren.

Weitere Infrastrukturprojekte

Doch unsere Ziele gerade beim Schienenausbau im und für den Landkreis gehen noch viel weiter. **Lassen Sie mich auf die wichtigsten und aktuellsten Projekte eingehen.**

In unserem Fokus steht vor allem die **Bahnstrecke Ulm-Augsburg-München.**

Diese Strecke ist – wie Sie alle wissen – eine Verkehrsachse ersten Ranges für Bayern.

Ebenso groß ist ihre europäische Bedeutung als Teilstück der **Ost-West-Magistrale von Bratislava über Wien bis nach Paris.** Dieser prioritäre transeuropäische Schienenkorridor verbindet fünf europäische Staaten. In ihrem Einzugsbereich leben rund 35 Millionen Menschen.

TEN-Projekt Nr. 17

Die **notwendigen Ausbauschritte** zur Realisierung des TEN-Projekts Nr. 17 sind in unseren Nachbarländern, beispielsweise in Frankreich, weit vorangeschritten. Bei uns im Freistaat wird in knapp zwei Jahren – Ende 2011 –

der **viergleisige Ausbau von Augsburg nach München** fertiggestellt sein. Für viele leidgeprüfte Pendler auch aus Ihrem Landkreis bedeutet das eine um 10 Minuten kürzere Reisezeit in die bayerische Landeshauptstadt und hoffentlich auch ein Ende der unzähligen kleinen und großen Verspätungen.

Bayerische Teilstrecken

Auf den anderen **bayerischen Teilstrecken** ist dagegen noch **viel zu tun**. Vom Abschnitt Neu-Ulm – Augsburg sind zwei Maßnahmen im vorrangigen Bedarf enthalten, nämlich

- die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit sowie
- der dreigleisige Ausbau zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen.

Für beide Projekte gibt jedoch bisher **weder Planungen noch eine Finanzierungsperspektive** für die nächsten Jahre, obwohl sie im Vordringlichen Bedarf stehen.

Daraus wird wieder einmal deutlich, dass die **Haushaltstitel des Bundes chronisch unterfinanziert sind**.

Vorfinanzierung ausgeschlossen

Mit einer **Vorfinanzierung** aus Landes- oder kommunalen Mitteln werden wir dieses Grund-übel nicht aus der Welt schaffen. Damit würden wir das Problem nur verlagern oder verschlei-ern.

Deshalb hat der **Bayerische Landtag** sämtliche Anträge, die auf eine Vorfinanzierung gerichtet waren, abgelehnt. Stattdessen hat er die Staatsregierung aufgefordert, sich auch für den Ausbau der Strecke Augsburg-Ulm einzusetzen, **und zwar beim Bund**.

Bundesbudget für Planungs- kosten

Das Thema **Vorfinanzierung** ist aus meiner Sicht **vom Tisch**. Dagegen ist meine Forderung nach einem **Bundesbudget für Planungskosten** in den Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen worden und wird jetzt umgesetzt. Das ist der richtige Ansatz für vordingliche Schienenprojekte wie Augsburg – Ulm. Wir werden es für das Planungskostenbudget vorschlagen, sobald dieses eingerichtet ist.

Wir tun, was wir können, damit diese Vorhaben bei der Mittelverteilung durch den Bund **möglichst weit nach vorne rücken**. Es darf

hier in Schwaben keine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz bleiben.

Nur noch ein Satz dazu: **Für Rückenwind aus der Region bin ich immer dankbar.**

Drittes Gleis für Regio-Schiene-Takt nicht erforderlich

Hohe Wellen geschlagen hat die Diskussion um ein **drittes Gleis westlich von Augsburg.**

Lassen Sie es mich als dem für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Minister in aller Deutlichkeit sagen: **Für unsere erheblichen Angebotsverbesserungen im Rahmen des Regio-Schiene-Taktes benötigen wir dieses Gleis nicht!**

Anders stellt sich die Lage dar, wenn sich das Angebot im Fernverkehr ändert: Ein Halbstundentakt im Fernverkehr könnte einen dreigleisigen Ausbau erforderlich machen. Das Angebot im Fernverkehr soll sich mit Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm verbessern, also nach derzeitigem Stand Ende 2019. Es gilt allerdings auch, aufmerksam zu beobachten, ob diese Fernverkehrsplanungen auch Bestand haben oder schon bald wieder durch neue ersetzt werden.

Unterschiedliche Varianten für 3. Gleis

Ich habe von sehr **vielen Varianten eines dritten Gleises** gehört, von Neusäß bis Westheim, bis Diedorf oder gar bis Dinkelscherben. Mit vagen Vorstellungen, meine Damen und Herren, werden wir beim Bundesverkehrsminister nicht weiterkommen. **Wir müssen deshalb erst einmal die Diskussion auf ein gesichertes fachliches Fundament stellen.**

Vorschlag: Einsetzung einer Arbeitsgruppe

Ich möchte Ihnen dazu heute folgendes anbieten: Gemeinsam mit der DB Netz werden wir eine **Arbeitsgruppe auf Fachebene** installieren. Die Arbeitsgruppe sollte fundierte Ergebnisse

- zur verkehrlichen Notwendigkeit,
- der optimalen Trassenführung und
- den voraussichtlichen Kosten vorlegen.

Sie sollte auch prüfen **ab wann** ein 3. Gleis gebraucht würde. Dabei müssen auch aktuelle Planungen und Konzepte der DB AG zum Fern- oder Güterverkehr berücksichtigt werden.

Vertreter der Region können sicher einbezogen werden, vor allem, wenn es um die konkreten Verhältnisse vor Ort geht.

Sehr gerne werde ich auch über die Ergebnisse der Untersuchung an dieser Stelle berichten.

Danach sollten wir gemeinsam

- die Ergebnisse dieser Prüfung nach Berlin transportieren,
- eine Aufnahme in das Planungskostenbudget fordern und
- nachdrücklich auf eine Konkretisierung der Ausbauplanungen im Vordringlichen Bedarf drängen, damit auch eine Finanzierung möglich ist.

Neue Haltepunkte

Die Arbeitsgruppe soll sich auch mit einem weiteren Thema befassen. Ich meine die **Haltepunkte Vogelsang und Hirblinger Straße**, die immer wieder in die Diskussion gebracht werden. Wir wollen, dass die Experten sich auch damit befassen, ob diese Haltepunkte volkswirtschaftlich sinnvoll sind, also ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und damit auch verwirklicht werden können. Zumindest Vogelsang kann darüber hinaus erst dann geplant werden, wenn Klarheit über den dreigleisigen Ausbau besteht.

Klar ist allerdings, dass **bis 2013 keine Planverfahren zu den beiden Halten eingeleitet werden können**. Die Bundesmittel für Nahverkehrsmaßnahmen, die so genannten **Acht-Zwei-Mittel** (§ 8 Abs. 2 BSchwAG) sind in der aktuellen Tranche nämlich **vollständig für andere Projekte gebunden** – übrigens weit überwiegend für schwäbische Vorhaben.

Schluss

Meine Damen und Herren!

Wir werden nur vorankommen, wenn wir uns **Gewissheit über die Fakten** verschaffen.

Deshalb darf ich Sie abschließend nochmals um Ihre Unterstützung für die geplante Experten-Arbeitsgruppe bilden, die fundierte fachliche Grundlagen für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Raum Augsburg schaffen soll.

Ich freue mich jetzt auf Ihre Fragen und Anregungen.

Vielen Dank!