

**Qualität der Bahnverbindungen verbessern**  
**Am Ziel des dritten Gleises festhalten**

In einem Schreiben an den Landrat des Landkreises Augsburg, Martin Sailer, habe ich zu der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion der zusätzlichen Gleise auf den Streckenabschnitten Augsburg - Dinkelscherben und Augsburg - Meitingen Stellung genommen.

Nachdem der Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, in das Goldene Buch der Stadt geschrieben hat: "Wir arbeiten am dritten Gleis", habe ich viele Anfragen aus Kommunalpolitik und Bürgerschaft erhalten, die von mir eine Einschätzung der Sachlage erbeten haben.

Seit Dezember 2008 wurde der Schienen-Personen-Nahverkehr im drittgrößten Ballungsraum Bayerns unter dem Titel "Regio-Schienen-Takt" eingeführt. Ein tatsächlicher Taktbetrieb, wie vorgesehen, kann jedoch mangels ausreichender Gleiskapazität nicht durchgeführt werden. Der Schienen-Personen-Nahverkehr wird durch die Fern- und Güterverkehre verdrängt. Die Erforderlichkeit dieser zusätzlichen Gleiskapazität wurde mehrmals festgestellt. Eine Realisierung dieses Vorhabens scheiterte bisher immer auch an einem Hin- und Herschieben zwischen Bund und Land, gerade auch der Finanzierungslast.

Mein Ziel ist es, eine zeitnahe Realisierung der zusätzlichen erforderlichen Gleise zu erreichen. Da ich jahrelang Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag war und auch an der Erarbeitung des zurückliegenden Bundesverkehrswegeplanes und der Schienenausbaugesetze beteiligt war, komme ich zu der Erkenntnis, dass sehr zeitnah mit einer Realisierung dieses Vorhabens nicht zu rechnen ist. Unabhängig davon werde ich alles tun, um dieses Vorhaben in Berlin voranzutreiben. Mir geht es aber um eine realistische Einschätzung der Möglichkeiten.

Erstes Ziel ist es, die Aufnahme der Projekte in den Bundesverkehrswegeplan zu erreichen. In dieser Legislaturperiode wird der Bundesverkehrswegeplan vorbereitet, d.h. es werden die Qualitätsbedingungen aufgestellt. Erst in der nächsten Legislaturperiode, so vermutlich im Jahr 2015, wird der Bundesverkehrswegeplan dann aufgestellt. Bekanntlich aber sind deswegen diese erforderlichen Gleise noch nicht automatisch in diesem Plan enthalten. Sollte dies auch mit der Unterstützung aller Beteiligten - auch des Freistaates Bayern - gelingen, erfolgt anschließend die Aufnahme in das Schienenwegeausbaugesetz. Erst danach wird auch ein Zeitplan erstellt, in welcher Reihenfolge die Projekte abgearbeitet werden sollen. Wer sich gegenwärtig die notwendigen Bahnprojekte in Deutschland ansieht, erkennt sofort die großen Herausforderungen gerade die finanzieller Natur. Unsere Projekte stehen immer im

Wettbewerb mit allen anderen Projekten in der Bundesrepublik Deutschland. Hier kann der Freistaat Bayern Flankenschutz geben und in seinen Zielvorgaben das Projekt für den drittgrößten Ballungsraum Bayerns als höchste Priorität bewerten.

Unabhängig von der Aufnahme in die Schienenausbaugesetze müssen aber schon bald die Planungsarbeiten beginnen. Im Koalitionsvertrag wird die Einführung eines Plankostenbudgets angekündigt. Aktuell wird im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die pauschale Finanzierung von Planungskosten bezogen auf die Baukosten überprüft. Für Entscheidungen zur Höhe und Gestaltung der Planungskosten sind die Ergebnisse des Gutachtens voraussichtlich im zweiten Quartal dieses Jahres abzuwarten. Also, hier ist noch keine Entscheidung darüber getroffen worden, wer und wann Planungsaufgaben vor der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in Auftrag geben kann. Sollte dies positiv beschieden werden, dann kann man sich bei all den Projekten gut vorstellen, dass die Planungsarbeiten in der Tat mehrere Jahre dauern werden.

Nun zum Thema Realisierung. Ein Blick auf die Haushaltssituation der Bundesrepublik Deutschland zeigt, dass der Bund eine Konsolidierungsstrategie für die nächsten Jahre benötigt, um zu einem ausgeglichenen Haushalt zu kommen. Der Verteilungswettbewerb in Deutschland wird also noch größer werden. Um so mehr wird es notwendig sein, dass der Freistaat diese Projekte beim Bund in aller höchster Priorität anmeldet. Wenn ich alles in allem nehme, so sehe ich bei größtem Optimismus eine Realisierung frühestens gegen Ende dieses Jahrzehnts. Diese Aussage muss ich treffen, weil ich nicht verantworten kann, dass Erwartungen genährt werden, die dann nicht eingehalten werden können. Unabhängig davon bemühe ich mich auf allen Ebenen, dass etwas früher realisiert werden. Nur die Faktenlage spricht eine andere Sprache.

Entscheidend ist, dass wir gemeinsam am Ziel des "dritten Gleises" festhalten, denn schließlich geht es um die Attraktivität des Landkreises Augsburg insgesamt.

Bei all den Gesprächen mit den Bahnkunden stelle ich immer wieder fest, dass die Bahnbenutzer zunächst aber in erster Linie eine Verbesserung der Qualität in der Bedienung erwarten. Pünktlichkeit der Bahn ist ebenso gefragt wie auch der Sitzplatz im Zug. In den am häufigsten nachgefragten Verbindungen am Morgen, mittags und abends muss in der Tat das Waggonangebot erweitert werden. Nur wenn die Qualität bei der Bahn stimmt, wird der Verkehr auch von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Von den Bahnbenutzern wird besonders die Qualität des "Fugger-Expresses" bemängelt. Hier spielt neben der anfälligen Technik bei den Bahnbenutzern der mangelhafte Fahrkomfort eine große Rolle. Dieses Thema jedenfalls liegt nicht in der Zuständigkeit des Bundes.