

Augsburg verliert den Anschluss im Bahnverkehr

1. Mit dem Neubau der ICE-Strecke zwischen Ingolstadt und Nürnberg hat Augsburg den größten Teil seiner Fernzüge in Richtung Hamburg und Berlin verloren. Beim letzten Fahrplanwechsel sind auch die schnellen Direktverbindungen in Richtung Hannover/Hamburg über Ansbach weggefallen, für Augsburg hat sich die Fahrzeit auf dieser Relation extrem verlängert und zwingt zum Umsteigen in Nürnberg mit einer halben Stunde Aufenthalt. Damit wird die kürzeste Verbindung vom Allgäu nach dem Norden über Augsburg völlig uninteressant. Man erzwingt so den Umweg über München zu fahren. Mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 soll dann das Allgäu über Ulm-Stuttgart nach dem Norden umgelenkt werden. Augsburg hat dann nur noch Nahverkehrszüge in die unmittelbare Umgebung.

An all dem wirkt seit Jahren die staatliche BEG mit und entwickelt die entsprechenden Fahrpläne. Im Rahmen der Planungen für die Strecke Ingolstadt-Nürnberg war den Augsburgern ein IR im Zweistundentakt mit direktem Übergang am gleichen Bahnsteig in Nürnberg zu den ICE-Zügen versprochen worden. Weil es den IR nicht mehr gibt, ist davon nichts übrig geblieben. Statt dessen bestellt die BEG den Luxusnahverkehrszug München-Nürnberg-Express, der ebenfalls über Ingolstadt verkehrt, obwohl er über Augsburg nachweislich die gleiche Fahrzeit erreichen würde. Er könnte als **Ringzug Bayerns** die drei größten Städte verbinden und für Augsburg einen schnellen Zubringer zu den weggefallenen Fernzügen anbieten.

Auch der ehemalige Allgäu-Franken-Express, der vom Allgäu eine optimale Verbindung zum Fernverkehr über Augsburg-Nürnberg mit guten Anschlüssen hergestellt hatte, wurde wieder gestrichen – aus Kostengründen? – oder weil die DB angeblich droht, bei seinem Fortbestand auch noch die letzten über Augsburg verbliebenen ICE-Verbindungen zu streichen.

Augsburg verliert so mehr und mehr sein Hinterland und wird als Standort für hochwertige Ansiedlungen durch diese staatliche Verkehrspolitik immer mehr benachteiligt. Als Mindestausgleich sehen wir damit den Freistaat in der Pflicht, wie auch nach Regensburg und Prag, oder wie es Stuttgart auf der Südbahn seit Jahren anbietet, einen qualitativ hochwertigen Ersatzverkehr zu bestellen:

- **Zweistundentakt mit dem München-Nürnberg-Express**
- **Zweistundentakt mit dem Allgäu-Franken-Express**

2. Seit wohl 20 Jahren wird den Augsburgern die Entwicklung eines **Regio-Schienentakts** versprochen. Das entsprechende Gutachten für die Machbarkeit und die Kosten von der Schweizer Firma SMA ist unter Verschluss. Keine der darin für erforderlich erachteten Ausbaumaßnahmen wurde bislang beschlossen, geplant oder finanziert. Die Investitionsanteile aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes fließen nach München, Nürnberg und jetzt wohl auch nach Würzburg, dem ja jüngst 100 Mio € dafür versprochen wurden. Der Pendlerverkehr nach München erfolgt mit einem Zugmaterial, das eine Zumutung für die Fahrgäste darstellt. Versuche, das zu ändern (Probahn-Studie) blieben ohne Erfolg. Während zwischen München und Nürnberg **neue Doppelstock-Triebwagen** eingesetzt werden, soll uns wohl der unzumutbare Fuggerexpress auch weiterhin erhalten bleiben. Es passt dazu, dass die neueste Elektrifizierungsinitiative keine einzige Maßnahme im Raum Augsburg vorsieht. Seit Jahrzehnten war die **Elektrifizierung der Ammerseebahn** vorgesehen. Die Pseudogründe mit denen das abgelehnt wird, sind für uns in keinster Weise nachvollziehbar. Eine **Elektrifizierung der Paartalbahn** würde die Fahrzeit nach Ingolstadt auf 40 Minuten reduzieren und damit Anschlüsse an die entfallenen Fernzüge bieten sowie eine schnelle Querverbindung nach Regensburg zu den Pragzügen herstellen.

Die **Elektrifizierung der Strecke nach Buchloe** könnte für Augsburg schnellere Züge nach Lindau und im Zulauf nach Zürich schaffen. Alle Fahrplanplanungen der BEG vermeiden solche Szenarien. Statt dessen arbeitet eine bayrische Behörde sichtlich gegen die Belange des Raumes Augsburg und fördert dagegen die Bahnerschließung des Allgäus über Ulm und Württemberg. König Ludwig I war vor 150 Jahren beim Eisenbahnbau dagegen wesentlich mehr am Wohlergehen seines Landes orientiert.

3. Zur Zeit wird der **Augsburger Hauptbahnhof** umgebaut. Was den Bürger dabei als Zukunft positiv mit buntem, teuren Marketingaufwand seit Jahren versprochen wird, entspricht leider nicht den Tatsachen.

So werden die Bahnsteige gegenüber heute kürzer, die Enden dabei nur auf die halbe (ohnehin schon schmale) Bahnsteigbreite verschmälert. Eine dringend erforderliche Verbreiterung der Bahnsteige, wie es bei allen neuen Bahnprojekten üblich ist, steht in Augsburg erst gar nicht zur Debatte. Die Dächer werden im Schnitt um 40% verkürzt, München-Pendler und 1. Klasse Reisende warten dann ungeschützt im Regen oder steigen dort aus. Die staatliche Regierung von Schwaben hat entsprechende Einlassungen im Verfahren mit dem Satz abgetan, dass erfahrungsgemäß die Reisenden nicht die ganze Bahnsteiglänge nutzen. Nachzulesen im Planfeststellungsbeschluss. Mit solchem Zynismus ist Augsburg bisher abgespeist worden. Der zusätzliche Bahnsteig F bekommt nur die halbe übliche Länge, dafür entfallen die vollwertigen Gleise 5 und 7, sie dienen dann für die geplanten ca. 400 Güterzüge täglich, die mit Gefahrgut beladen mittig durch den Personenbahnhof rattern.

Bezeichnend erscheint uns auch dass Augsburg von den drei möglichen Bahnsteigdächern aus dem DB-Ausstattungskatalog das primitivste Modell bekommen soll. Rund um Nürnberg wurde das edelste und teuerste Dach (Modell „Hamburg“) auf unbedeutenden Stationen verbaut. Pasing und Würzburg bekommen wenigstens das Modell „Bodenheim“.

Noch ist Zeit, die schlimmsten Schäden beim Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs zu verhindern. Erfolgt dies nicht, dann wird Augsburg zum Haltepunkt zwischen München und Ulm herabgestuft und verliert alle Funktionen als wichtiger Knotenbahnhof.

Augsburg, den 8.6.2018