

Artikel vom 05.02.2020

Politik im Pfarrsaal

## Im Nahverkehr muss die Mobilität gesichert sein



**Bundestagsabgeordneter Hansjörg Durz berichtet über Bahnausbau zwischen Augsburg -Dinkelscherben-Ulm und richtet den Appell an die betroffene Region, unbedingt geschlossen aufzutreten.**

Beim Bahnausbau zwischen Augsburg und Ulm geht es um ein „Jahrhundertprojekt“ erklärte Bundestagsabgeordneter Jansjörg Durz bei seinem Vortrag in Dinkelscherben. Zunächst gab er einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zum Bahnausbau allgemein, insbesondere aber zur Strecke Augsburg- Dinkelscherben-Ulm, angefangen vom Bundesverkehrswegeplan, der Prioritätsauswahl, über das Beschleunigungsgesetz bis hin zur Trassenauswahl und schließlich zum Planfeststellungsverfahren. Das alles dauert sehr lange, weshalb man von einem „Jahrhundertprojekt“ sprechen kann. Allein die Trassenauswahl, die durch die Deutsche Bahn getroffen wird, zieht sich bis zum Jahr 2025 hin, erst dann beginnt das Planfeststellungsverfahren. Während dieser Zeit besteht aber für die Gemeinden immer noch die Möglichkeit der Einflussnahme. Durz hob dabei Geschlossenheit der 13 Kommunen des Landkreises Augsburg bei ihrem letzten Treffen, sowie den einstimmigen Beschluss des Kreistages hervor, die ein eindeutiges Zeichen für den Ausbau eines dritten beziehungsweise vierten Gleises setzten. Insgesamt wurden deutschlandweit von den Gemeinden 1000 Projekte eingereicht, davon 428 ausgewählt und schließlich 22 in die Prioritätenliste aufgenommen. Dass Dinkelscherben schließlich noch als letztes Projekt in diese Prioritätenliste „hineingerutscht“ sei, hat Dinkelscherben, so Durz, „der Geschlossenheit der Region“ zu verdanken. Ein großes Problem ist jedoch, dass der Fernverkehr Vorrang vor dem Nahverkehr erhält. Dazu trägt auch der 2017 beschlossene „Deutschlandpakt“ bei. Dieser soll auf der Strecke Augsburg- Ulm 27 Minuten betragen. Dadurch sei zukünftig, so Durz, der derzeitige Takt im Nahverkehr nicht mehr zu halten, so dass der Fernverkehr den Nahverkehr

verdrängt. Darum ist es besonders wichtig, dass die Mobilität im Nahverkehr gesichert bleibt. Zuständig für den Trassenverlauf ist die Bahn, die allerdings bis zu fünf Jahre benötigt, um aus den verschiedenen vorgeschlagenen Varianten eine auszuwählen. Dann erst setzt das Planfeststellungsverfahren ein. Aufgrund des „Kampfes um die Projekte im Bundesverkehrswegeplan“ ist es wichtig, betonte Durz dass das eigene Projekt in die Beschleunigungsmaßnahme aufgenommen wird, so dass sich die Umsetzung nicht allzu lange hinzieht. Darum riet der Bundestagsabgeordnete der Region, sich „auf die Hinterfüße zu stellen“ und vor allem deutliche Geschlossenheit zu zeigen. Natürlich sind auch im Nahverkehr Verbesserungen anzustreben, was die Taktung, die Barrierefreiheit an Bahnhöfen aber auch die Integration der Staudenbahn angeht. In der anschließenden Diskussion sprachen Bürger aus Grünenbaindt die Befürchtung aus, dass bei einer Trassenbegradigung eine umfangreiche Abholzung in ihrem Bereich erfolgen würde. Durz wurde auch gebeten, sich für einen Stopp der Bahn in Mödishofen einzusetzen. Sehr pessimistisch wurde die Realisierung eines dritten oder vierten Gleises von den Bürgern eingeschätzt, für die ein „Widerspruch zwischen den Bedürfnissen und der extrem langen Planung“ besteht.