

# Läuft nach Plan? – Ein Bundesprojekt in Bayern

*Bund und Freistaat sind sich nicht immer einig und gestritten wird oft übers Geld. Beim Bahnprojekt Ulm–Augsburg sind sich hingegen alle einig, wer was bezahlt. Ein Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Schienen- und Luftverkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Alexander Bonfig, über ungemachte Hausaufgaben, schwache Performance und was er von kostenlosem ÖPNV hält.*



**Alexander Bonfig**  
Leiter Abteilung für Schienen- und Luftverkehr im  
bayerischen Verkehrsministerium

## **Intro**

Da kommen wir einfach nicht voran... Und ich glaube, in die Richtung muss man auch weiterdenken... Eine große Erleichterung.

## **Andrea Morgenstern**

Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg ist ein Bundesprojekt. Das heißt, der Bund hat das Projekt in Auftrag gegeben und finanziert es auch. Warum hat das bayerische Verkehrsministerium hierbei auch ein Wörtchen mitzureden? Darüber sprechen wir heute mit Alexander Bonfig, dem Leiter der Abteilung für Schienen- und Luftverkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Hallo Herr Bonfig! Vielen Dank für die Einladung ins Ministerium zu Ihnen.

## **Alexander Bonfig**

Hallo! Gerne!

## **Andrea Morgenstern**

Herr Bonfig, wir stellen uns das so vor, dass es in einem Ministerium ähnlich zugeht wie überall in Büros, Praxen oder Werkstätten. Sprich: an der Kaffeemaschine unter-

halten sich Kolleginnen und Kollegen über Dienstliches und Privates. Ehrliche Antwort: Was hört man in den Gängen des Ministeriums über Ulm–Augsburg?

### **Alexander Bonfig**

Natürlich tauschen sich auch bei uns die Kolleginnen und Kollegen oft und gerne über alles Mögliche aus, auch über den Bahnausbau zwischen Ulm und Augsburg. Wir haben ja durch unsere Ministeriumsaußenstelle in Augsburg einen besonderen Bezug zur Region und auch zum Projekt. Zum Bahnausbau zwischen Ulm und Augsburg höre ich hier bei uns sehr viel Positives. Der Bahnausbau zwischen Ulm und Augsburg wird einen wichtigen Beitrag leisten, dass der Schienenverkehr attraktiver wird, sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr. Und das ist uns ganz besonders wichtig.

### **Theresa Wiesmeier**

Sie sind, wie anfangs gesagt, im bayerischen Verkehrsministerium Leiter der Abteilung für Schienen- und Luftverkehr. Was ist Ihre Aufgabe?

### **Alexander Bonfig**

Der Name meiner Abteilung sagt eigentlich schon viel. Ich bin für alle Fragen des Schienen- und Luftverkehrs im Freistaat Bayern zuständig. Und das mache ich natürlich nicht alleine. Die Abteilung besteht aus acht Referaten, die sich mit der ganzen Bandbreite dieser Themen befassen. Im Schienenbereich betrifft das zum Beispiel den Schienenpersonennahverkehr, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Bahnpolitik. Im Luftverkehr betreuen wir die drei großen Verkehrsflughäfen in Bayern: München, Memmingen und Nürnberg. Ein wichtiges Thema ist die Umstellung der Sicherheitskontrollstellen auf moderne Geräte mit Computertomografie-Technik, kurz: CT-Technik. Die neuen Kontrollstellen sind noch sicherer und komfortabler. Zum Beispiel müssen die Fluggäste ihre Laptops an den neuen Kontrollstellen nicht mehr aus dem Handgepäck auspacken. Und das ist ja wirklich eine große Erleichterung. Und es geht dann auch schneller, die Kontrolle. Was uns in den kommenden beiden Jahren auch stärker beschäftigen wird, ist der Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz, den Bayern 2025 und 2026 innehat.

### **Theresa Wiesmeier**

Auf jeden Fall sehr viele spannende Aufgaben. Jetzt ist es so, Großprojekte wie Ulm–Augsburg, die sind Bundessache. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst größtenteils das Land Bayern. Wie schwer wiegt Ihr Wort bei großen Bundesprojekten?

### **Alexander Bonfig**

Ja, die Zuständigkeiten sind klar geregelt. Der Bund ist nach dem Grundgesetz für die Schieneninfrastruktur zuständig, also auch für den Ausbau der Strecke zwischen Ulm und Augsburg. Der Bund hat die DB mit den Planungen für das Bundesprojekt beauftragt und bestimmt dann die Eckpunkte. Also wie viele zusätzliche Gleise wird es geben? Wie schnell soll auf den Gleisen gefahren werden können? Welche Trasse wird ausgewählt? Das alles bestimmt der Bund. Aber auch der Freistaat hat eine wichtige Rolle. So wurde das Raumordnungsverfahren für die Strecke Ulm–Augsburg von der Regierung von Schwaben durchgeführt, also einer landeseigenen Behörde. Noch wichtiger ist aus meiner Sicht aber, dass wir immer wieder die Anliegen aus den betroffenen Regionen aufgreifen und sie gegenüber dem Bund und der DB thematisieren. Die Entscheidungen trifft am Schluss dann aber der Bund. Da hat der Freistaat ja einfach nicht das letzte Wort. Hier im Verkehrsministerium befassen wir uns auch

mit den Auswirkungen des Projekts auf den Schienenpersonennahverkehr. Denn der Freistaat bestellt den Schienennahverkehr. Und das ist unsere ureigene Aufgabe. So haben wir beispielsweise die Idee aus der Region aufgegriffen, die Neubaustrecke auch für den schnellen Regionalverkehr zu nutzen und einen Regionalzughalt in Zusmarshausen zu planen. Davon wird die Region echt profitieren.

### **Andrea Morgenstern**

Das denken wir auch.

### **Theresa Wiesmeier**

Sie hatten eben das Raumordnungsverfahren angesprochen, eines von unseren vorgelagerten Genehmigungsverfahren. Die Planungsphasen von Großprojekten ziehen sich meistens länger als der eigentliche Bau, was nicht zwingend an der technischen Planung liegt, sondern an einer Vielzahl von Genehmigungen, die wir brauchen. Welche Möglichkeiten haben Sie und Ihr Team hier, Projekte zu beschleunigen?

### **Alexander Bonfig**

Viele Vorgaben kommen natürlich von der EU oder vom Bund. Nur ein Beispiel: Die europäischen Artenschutzvorschriften: bei der Elektrifizierung Ebersberg–Wasserburg zum Beispiel wird schon seit vier Jahren nach einer geeigneten Ersatzfläche für ein oder zwei Kiebitz-Brutpaare gesucht. Da kommen wir einfach nicht voran und das verzögert die Planungen enorm. Das können wir auch keinem Bürger dann erklären, warum die Planungen so lange dauern.

Wir setzen uns bei vielen Themen dafür ein, dass Projekte schneller gehen. Ein Thema, für das wir uns zum Beispiel einsetzen, ist die Abschaffung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen für Strecken-Elektrifizierungen. Diese Untersuchungen dauern echt relativ lang und kosten auch Geld. Dabei ist eigentlich klar, dass eine Elektrifizierung immer dazu führt, dass der Schienenverkehr klimafreundlicher wird. Und man spurtstärkere und preiswertere elektrische Fahrzeuge einsetzen kann.

Das müssen wir aus unserer Sicht nicht jedes Mal aufs Neue wieder nachweisen. Das sieht auch die vom Bund eingesetzte „Beschleunigungskommission Schiene“ so, aber der Bund hat das leider noch nicht umgesetzt. Deswegen nach wie vor: Bei jedem Elektrifizierungsprojekt müssen wir Nutzen-Kosten-Untersuchungen machen. Aber auch in unserem eigenen Zuständigkeitsbereich gibt es manchmal Verbesserungspotenzial. Ganz klar. Da schauen wir auch drauf.

Zum Beispiel haben wir bis vor kurzem bei unseren Planungen die Planungsphasen Vorplanung und Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung immer separat beauftragt. Das machen wir jetzt nicht mehr. Wir machen das in einem Paket. Und dadurch sparen wir doch auch wertvolle Zeit im Planungsprozess ein.

### **Andrea Morgenstern**

Seit Juni 2024 steht jetzt die Vorschlagsvariante fest. Wie gefällt denn dem Staatsministerium die Lösung?

### **Alexander Bonfig**

Ich denke, dass die Vorschlagsvariante eine gute Lösung ist, bei der sehr viele Wünsche aus der Region berücksichtigt wurden. Besonders gut gefällt mir, dass auf großen

Streckenabschnitten eine Bündelung mit der Bestandsstrecke oder mit der Autobahn erfolgen soll. Damit kann eine Zerschneidung der Landschaft durch die neue Trasse vermieden werden. Weitere Vorteile – darüber haben wir ja auch schon mal gesprochen – ist, dass der Regionalzughalt in Zusmarshausen berücksichtigt werden kann.

### **Andrea Morgenstern**

Genau, auf Zusmarshausen wollte ich auch gerne noch mal zurückkommen. Seit klar ist, dass in Zusmarshausen ein Bahnhof technisch möglich ist und es auch genug Ein- und Aussteiger gibt, dass sich der Halt eben lohnt, hört man häufiger die Frage nach der Finanzierung. Denn Fernverkehrsprojekte sind Bundessache. Nahverkehr liegt in der Verantwortung der Länder. Gibt es ein Risiko, dass der Bahnhof am Ende doch nicht kommt, weil sich die Akteure über das Geld streiten?

### **Alexander Bonfig**

Da kann ich Entwarnung geben. Wir sind uns mit allen Projektpartnern über die Finanzierung einig. Der Bund bezahlt den Überholbahnhof, der sowieso gebraucht wird. Die Bahnsteige werden ebenfalls aus Bundesmitteln finanziert. Die Züge, die in Zusmarshausen halten sollen, finanziert der Freistaat. Und alles, was um den Bahnhof herum passiert, die Marktgemeinde Zusmarshausen.

### **Andrea Morgenstern**

Das ist doch mal eine tolle Botschaft, die wir hier bekommen von Ihnen. Und wissen Sie schon, wie das Zugangebot im vom Freistaat bestellten Schienenpersonennahverkehr zwischen Ulm und Augsburg dann aussehen wird? Also auf der Neubaustrecke und auch auf der Bestandsstrecke?

### **Alexander Bonfig**

Da haben wir uns natürlich schon Gedanken gemacht. Das künftige Angebot steht in groben Zügen zumindest schon fest. Es soll einen stündlichen Regionalexpress geben, der zwischen Augsburg und Burgau über die Neubaustrecke fährt und den neuen Haltepunkt Zusmarshausen bedient. Auf der Bestandsstrecke soll es einen Halbstundentakt geben, der zwischen Ulm und Günzburg sowie zwischen Dinkelscherben und Augsburg durch weitere Züge verdichtet wird. Gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg vergeben wir in Kürze auch ein Fahrplangutachten für die Strecken Ulm–Augsburg und Ulm–Ingolstadt. Im Rahmen dieses Gutachtens sollen dann die Details ausgearbeitet werden und dann werden wir klarsehen.

### **Andrea Morgenstern**

Gutes Zeichen für die Menschen zwischen Ulm und Augsburg, die den Zugverkehr nutzen.

### **Theresa Wiesmeier**

Laut der Allianz pro Schiene haben die Menschen in Bayern, verglichen mit denen in anderen Bundesländern, weniger Zugang zu öffentlichem Verkehr. Macht Sie das als Leiter der Eisenbahnabteilung im bayerischen Verkehrsministerium nachdenklich?

### **Alexander Bonfig**

Seit der Bahnreform 1996, also seitdem die Länder für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sind, haben wir in Bayern mehr als 70 neue Haltepunkte in Betrieb genommen und das Angebot auf der Schiene um mehr als 70 Prozent ausgeweitet. Das ist, glaube ich, schon ein Erfolg. Auch auf dem Land haben wir schon

fast flächendeckend einen Stundentakt auf der Schiene, vom frühen Morgen bis zum späten Abend. Und wo es eine entsprechende Nachfrage gibt, wollen wir auch Bahnstrecken reaktivieren. Eine davon zweigt von der Strecke Ulm–Augsburg ab: die Staudenbahn nach Langenneufnach. Diese soll voraussichtlich 2027 wieder ans Netz gehen. Wichtig ist aber auch die Vernetzung aller Verkehrsträger, insbesondere das Zusammenspiel zwischen Bus und Bahn. Wir müssen darauf schauen, dass die Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum, vor allem im ländlichen Raum, gut zur Schiene kommen. Da können neben den klassischen Bussen, auch flexible Angebote eine gute Lösung sein.

### **Theresa Wiesmeier**

Ja, man ist sich bewusst, dass man in die Eisenbahn etwas mehr investieren muss. In der Umsetzung ist es nicht immer so leicht. Es zeigen immer viele Akteure auf die jeweils anderen: die Bahnen auf die Politik, „wir brauchen mehr Geld“; die Fahrgäste auf die Bahnen, denn „die Bahn ist unzuverlässig und außerdem ist das Angebot zu schlecht“; und die Politik macht Angebote, die von den Fahrgästen kaum angenommen werden. Wie durchbrechen wir diesen Kreis?

### **Alexander Bonfig**

Ich denke, dass jede Seite ihre Hausaufgaben machen muss. Der Ruf nach mehr Geld für die Schiene ist aber sicherlich berechtigt. Der Zustand der Schieneninfrastruktur ist schlecht. Da gibt es, glaube ich, keine zwei Meinungen. Es ist offensichtlich, dass es bei der Infrastruktur einen großen Nachholbedarf gibt. Und nur, wenn wir es schaffen, die Infrastruktur zu verbessern, werden wir die Zuverlässigkeit in den Griff bekommen. Dafür brauchen wir vor allem mehr Planbarkeit bei der Finanzierung. Ein Infrastruktur-Fonds könnte da eine Lösung sein. Aber wir brauchen natürlich auch mehr Geld für ein besseres Angebot, für mehr Züge, für längere Züge, für mehr Busse und auch dafür, wie gesagt, braucht es Geld.

### **Andrea Morgenstern**

Alle sprechen immer von Verkehrswende. Was kann denn die Politik tun, damit das keine leere Worthülse bleibt?

### **Alexander Bonfig**

Ja, wer A sagt, muss auch B sagen. Wer eine Verdopplung der Fahrgastzahlen auf der Schiene will, wie die aktuelle Bundesregierung, muss zum Beispiel auch die Regionalisierungsmittel so erhöhen, dass das Angebot im Schienenpersonennahverkehr entsprechend ausgeweitet werden kann. Das ist das eine. Das andere ist die Sanierung, der Ausbau der Infrastruktur. Über das Thema haben wir ja heute auch schon öfter gesprochen und wichtige Bahnprojekte wie der Ausbau Ulm–Augsburg müssen zügig vorgebracht werden.

### **Andrea Morgenstern**

Wir haben eben diese beiden Säulen: die Sanierung zum einen, aber die Neubauprojekte sind natürlich auch nicht zu vernachlässigen. Und was kann auf der anderen Seite das Team eines Bahnprojekts tun?

### **Alexander Bonfig**

Ja, ich habe es gerade schon gesagt: Die Projekte müssen einfach zügig umgesetzt werden und bei unserem Projekt, beim Ausbau Ulm–Augsburg, ist die DB da auf einen ganz guten Weg.

### **Theresa Wiesmeier**

Um noch mal auf das Thema Regionalhalte zurückzukommen. Hätten Sie sich da noch mehr Regionalhalte an unserer Neubau-/Ausbaustrecke Ulm–Augsburg gewünscht?

### **Alexander Bonfig**

Aus meiner Sicht können Regionalzughalte an Neubaustrecken nur dann erfolgreich sein, wenn die Region sich einig ist und daran mit großer Kraft arbeitet. Zusmarshausen ist dafür ein gutes Beispiel. In Bubesheim ist die Situation anders. Für den Halt in Bubesheim gibt es diese einhellige Unterstützung einfach nicht. Die Stadt Günzburg ist sogar strikt dagegen. Und das akzeptieren wir natürlich auch. Für mich ist der nun gefundene Weg durchaus eine gute Lösung.

### **Theresa Wiesmeier**

Durch die Eigenkapitalerhöhung der DB von der Bundesregierung könnten die Trassenpreise für die Eisenbahnverkehrsunternehmen steigen und letztlich auch die Ticketpreise für alle Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer teurer werden. Manche Länder haben zudem bereits gedroht, Nahverkehrsverbindungen abzustellen. Welche Möglichkeiten haben Sie, dagegen zu wirken?

### **Alexander Bonfig**

Was den Nahverkehr angeht, gibt es eine gültige gesetzliche Regelung, die dort eine gedeckelte und für uns planbare Zunahme der Trassenpreise fixiert. Solange es diese Regelung gibt, besteht für einen Schienenpersonennahverkehr keine Gefahr. Aber der Bund muss sich angesichts der explodierenden Kosten trotzdem intensiv Gedanken machen, wie er das Trassenpreissystem insgesamt besser regelt. Insbesondere mit Blick auf den Schienenpersonenfernverkehr und auf den Schienengüterverkehr.

### **Andrea Morgenstern**

Immer wieder wird ja auch die Forderung nach kostenlosem ÖPNV laut. Wenn der öffentliche Personennahverkehr doch sowieso schon bezuschusst wird, warum ihn dann nicht gleich kostenfrei anbieten?

### **Alexander Bonfig**

Das klingt natürlich zunächst ganz gut, hat aber natürlich einen Haken. Am Ende ist es eine Frage der Finanzierung. Wenn wir mehr Geld ausgeben, um einen kostenlosen ÖPNV zu finanzieren, fehlt dieses Geld halt dann an anderen Stellen. Dann haben wir weniger Geld für die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur und für die Bestellung von Bussen und Zügen. Ein kostenloser ÖPNV hilft aber nix, wenn die Züge nicht pünktlich sind oder ausfallen, weil die Infrastruktur in einem schlechten Zustand ist. Oder wenn die Züge total überfüllt sind. Teilweise, dass Fahrgäste gar nicht mehr einsteigen können. Auch das gibt es ja manchmal. Oder wenn weniger Busse fahren. Deswegen, um mehr Fahrgäste zu gewinnen, brauchen wir einen Dreiklang. Erstens eine gute Infrastruktur, zweitens ein attraktives Angebot mit Zügen und Bussen und drittens günstige Tarife. Der ÖPNV wird schon jetzt in hohem Maße bezuschusst. Es gibt inzwischen auch eine Reihe günstiger Tickets wie das Deutschlandticket, das Ermäßigungsticket für Studierende, das 365€-Ticket für Schülerinnen und Schüler und noch andere. Außerdem wurden die Verkehrsverbünde in den letzten Jahren stark ausgeweitet. Und auch in den Verkehrsverbünden gibt es attraktive Verbundtickets und insofern ist die Situation, glaube ich, schon gar nicht so schlecht.

### **Andrea Morgenstern**

In Bayern hat die Schiene 2023 mehr Geld als die Straße bekommen. Zum Vergleich 1,75 Milliarden versus 1 Milliarde Euro für die Straße. Ab wann merken denn Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer davon auch etwas?

### **Alexander Bonfig**

Das ist eine berechtigte Frage. Zunächst ist es natürlich gut, wenn mehr Geld in die Schiene investiert wird. Schließlich ist der Nachholbedarf bei der Schiene groß. Die Sanierung und der Ausbau der Infrastruktur geht aber nicht von heute auf morgen. Auch das ist klar. Deswegen werden die Fahrgäste auch nur schrittweise Verbesserungen spüren. So ist es auch beim Projektausbau Ulm–Augsburg. Das Geld, das jetzt in die Planungen fließt, kommt den Fahrgästen halt erst später zugute, wenn die Strecke dann tatsächlich fertig ist und Züge drüberfahren.

### **Theresa Wiesmeier**

Als Geldgeber für die Bayerische Eisenbahngesellschaft sitzen Sie an einem zentralen Hebel. Wo sehen Sie Raum, den Bahnbetrieb in Bayern zu verbessern und zu modernisieren?

### **Alexander Bonfig**

Der Freistaat möchte den Schienennahverkehr in Bayern schrittweise weiterentwickeln und das Angebot ausbauen. Das ist klar. Unsere Ziele sind unter anderem ein Stundentakt auf allen Strecken, der Einsatz barrierefreie Fahrzeuge mit WLAN und großzügigen Mehrzweckbereichen, zum Beispiel für Fahrräder. Und außerdem wollen wir spätestens 2040 nur noch elektrische Züge einsetzen, die nicht nur klimafreundlicher und leise sind, sondern auch spurtstärker und schneller. Dabei sind wir aber immer abhängig von den Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung stellt.

### **Andrea Morgenstern**

Das klingt nach einer guten Vision.

### **Theresa Wiesmeier**

Wenn Sie mit Bürgerinnen und Bürgern in Bayern sprechen, gibt es eine besondere Kritik oder Forderung an das bayerische Verkehrsministerium, die Sie immer wieder hören?

### **Alexander Bonfig**

Viele Beschwerden betreffen die Betriebsqualität des Schienenpersonennahverkehrs und auch die Fahrgastinformationen. Mit der aktuellen Performance können wir in der Tat nicht zufrieden sein. Zu viele Züge sind verspätet oder fallen aus und oft werden die Fahrgäste darüber dann auch nicht ausreichend und richtig informiert. Das ist natürlich für die Fahrgäste besonders ärgerlich. Ich fahre selber auch öfter in einem Zug und ja, da ärgert man sich dann einfach. Wir versuchen da gegenzusteuern. Bei schlechter Leistung bekommen die Eisenbahnverkehrsunternehmen, also die DB oder Arrivo oder wie sie alle heißen, dann weniger Geld vom Freistaat, damit sie einen Anreiz haben, die Qualität zu verbessern. Die Ursache der meisten Störungen liegt jedoch im schlechten Zustand der Infrastruktur, wie gesagt, ist heute schon öfter angesprochen worden, und auch an den vielen Baustellen.

Aber die Baustellen sind natürlich zugleich der Schlüssel zur Verbesserung der Sit-

uation. Und da merkt man dann schon, dass das alles nicht so ganz einfach ist. Auch Personalengpässe bei den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen wirken sich seit einigen Jahren negativ auf die Qualität aus. Es fehlen Lokführer, es fehlt Werkstattpersonal, es fehlen Fahrdienstleiter in den Stellwerken. Und dadurch kommt es eben auch dazu, dass Züge ausfallen und die Qualität einfach nicht so ist, wie wir uns das vorstellen.

Um die Personalsituation zu verbessern, haben wir gemeinsam mit den Bahnunternehmen die „Fachkräfteoffensive Bayern“ gestartet und wir haben auch den „Tag der Schiene“ ins Leben gerufen, eine Imageveranstaltung für die Bahnbranche, um da einfach Werbung zu machen, dass junge Leute oder natürlich alle Leute, die sich dafür interessieren, dann auch eventuell in der Bahnbranche arbeiten.

### **Andrea Morgenstern**

Da waren wir natürlich auch beteiligt am „Tag der Schiene“. Mit unserem Infomobil standen wir in Ulm am Hauptbahnhof und es waren sehr schöne zwei Tage. Also haben sehr viel positives Feedback bekommen. Und es gibt auch noch Leute, die die Bahn, die Eisenbahn sehr schätzen und es war schön, das mal wieder zu spüren. Viele Menschen empfinden die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen als recht schwerfällig. Was sind denn die größten Hürden und wie kann man sie vielleicht aus dem Weg räumen künftig?

### **Alexander Bonfig**

Ja, aus meiner Sicht ist unser Draht mit den Kommunen schon sehr gut in unserem Bereich. Die Zusammenarbeit mit dem Bund ist tatsächlich etwas komplizierter. Gerade bei den Großprojekten müsste der Bund aus meiner Sicht deutlich mehr Präsenz in der betroffenen Region zeigen. Es ist zum Beispiel schade, dass der Bund kein reguläres Mitglied im Projektkoordinierungsrat Ulm–Augsburg ist.

Dabei ist er ja Auftraggeber und finanziert den Ausbau. Und manchmal tritt dann eben die typische Situation ein: Der, der die Entscheidung treffen muss, sitzt nicht am Tisch und man kommt da nicht weiter. Aber es gibt auch positive Beispiele: Wenn sich alle Ebenen einig sind und konstruktiv zusammenarbeiten, kommen wir auch zu guten Ergebnissen. Hier möchte ich noch mal den geplanten Regionalzughalt in Zusmarshausen nennen. Da ist man wirklich schnell zu einer guten Lösung gekommen. Und wie gesagt, diese positiven Beispiele gibt es auch.

### **Theresa Wiesmeier**

Herr Bonfig, ich habe noch drei Begriffe für Sie. Sie dürfen mir erzählen, was Ihnen dazu einfällt. Der erste Begriff ist „Individualverkehr“.

### **Alexander Bonfig**

Individualverkehr ist auch wichtig. Wir stehen natürlich hier in erster Linie, weil wir uns über den Schienenverkehr unterhalten. Aber wir als Freistaat wollen den Bürgerinnen und Bürgern nicht vorschreiben, wie sie sich zu bewegen haben. Das kann das Auto sein, das kann auch der Zug sein, der Bus sein. Und ich glaube, das ist auch sehr unterschiedlich. Unterschiedlich, wo man lebt, unterschiedlich von den persönlichen Anforderungen und deswegen hat jedes Verkehrsmittel seine Berechtigung. Und es kommt auf die Vernetzung an und dass diese Verkehrsmittel eben sinnvoll dann eingesetzt werden.



**Theresa Wiesmeier**

Auch gleich den Bezug auf meinen zweiten Begriff "Autoland Deutschland".

**Alexander Bonfig**

Autoland Deutschland. Ja, wir haben in Deutschland natürlich viele Automobilfirmen und wir haben in Deutschland kein Tempolimit. Auch das Auto wird nach wie vor seine Berechtigung haben. Und auch beim Auto gibt es ja Entwicklungen. Auch das Auto wird nachhaltiger mit Elektromobilität. Und insofern, wie gesagt, wir verteufern das Auto nicht. Das Auto ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland auch ein wichtiger Faktor.

**Theresa Wiesmeier**

Und der dritte Begriff "Pro-Kopf-Investition".

**Alexander Bonfig**

Ja, da geht es sicherlich um die Pro-Kopf-Investitionen in die Schiene. Es ist ja bekannt, dass zum Beispiel die Schweiz mehr Geld pro Kopf in die Schiene investiert. Auch in Deutschland wird immer mehr Geld in die Schiene investiert. Das ist, glaube ich, auch richtig. Und es gibt ja auch Gedanken, wie man in der Zukunft die Schiene noch besser finanzieren kann oder insgesamt die Infrastruktur besser finanzieren kann. Stichwort „Infrastruktur-Fonds“.

**Theresa Wiesmeier**

Vielen herzlichen Dank, Herr Bonfig, dass wir bei Ihnen im Verkehrsministerium sein durften.

**Alexander Bonfig**

Gerne.

**Andrea Morgenstern**

Ganz lieben Dank für all die Insights aus dem Ministerium.

**Theresa Wiesmeier**

Andrea, bis zum nächsten Mal.

**Andrea Morgenstern**

Bis zum nächsten Mal, Theresa.