



Kurzstatement

München, den 18.2.2019

## **Eisenbahn- Aus/Neubaustrecke Ulm - Augsburg: Konsequenzen einer Fahrzeit von 40 Minuten zwischen Ulm und Augsburg (Ausbau als "kleine Lösung")**

Auf fast der gesamten "Europamagistrale" Paris - Wien ist inzwischen die Bahnstrecke für 250 bis 300 km/h ausgebaut oder in Bau. Erst vor wenigen Wochen wurde nun der Ausbau des Abschnitts München - Mühldorf - Salzburg für 200 bis 230 km/h beschlossen (bislang "bis zu 160 km/h", teilweise nur 100 km/h), so dass auch zwischen München und Salzburg die Deutschlandtakt-kompatible "Kantenfahrzeit" von einer Stunde erreicht wird. Nordöstlich Salzburg ist ein Neubau für 250 km/h ebenfalls beschlossen. Es fehlt jetzt nur noch der Abschnitt von Ulm nach Augsburg. Hier sollen nun die Planungen anlaufen, allerdings wird noch über den Umfang des Ausbaus diskutiert (3. Gleis nur für Nahverkehr und keine Kapazitätserweiterung/Beschleunigung im Fernverkehr versus 4-gleisiger Ausbau für 250 km/h). Es geht vor allem um die Frage, ob auf die Fahrzeitverkürzung von heute 41 bis 45 Minuten auf die für den Deutschlandtakt erforderlichen 28 Minuten mit einem Aus- oder Neubau für 250 km/h verzichtet werden soll bzw. kann oder nicht.

Was wäre, wenn man auf zwei zusätzliche Gleise von Ulm nach Augsburg für 250 km/h verzichtet und es bei der Fahrzeit von rund 40 Minuten im ICE-Verkehr von Ulm nach Augsburg bleiben würde? Dass die Fahrt dann von Stuttgart nach München 10 Minuten länger dauert, wäre schließlich verschmerzbar. Die Konsequenzen sind jedoch viel weitreichender, denn der Deutschland-Takt bekäme eine schmerzliche Lücke und die Auswirkungen wären bis nach Österreich spürbar:



- In Augsburg treffen sich die Züge nicht mehr wie bislang angedacht zeitgleich. Das heißt, Anschlüsse für ganz Schwaben klappen nicht mehr, es können bis zu 50 Minuten Wartezeit beim Übergang auf Anschlusszüge entstehen.
- Der geplante Taktknoten München wird bis auf die Züge von und nach Stuttgart natürlich weiterhin aufrechterhalten, doch Fahrgäste aus dieser Richtung verpassen dann praktisch alle Anschlusszüge in München.
- Die heutigen EC-Züge von Karlsruhe nach Salzburg und künftig die TGV-Züge von Paris nach Wien können in München nicht mehr durchgebunden werden. Stattdessen werden alle Züge auf der Europamagistrale in München gebrochen. Für Anschlussreisende besteht dann eine Wartezeit von 50 Minuten.
- Die fehlende Durchbindung wird für die gesamte Europamagistrale einen drastischen Effekt haben: Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird auch nicht ansatzweise erreicht werden, es drohen Streichungen von Verbindungen, so dass ein negativer Teufelskreis entsteht, der die Anschlussprojekte Stuttgart - Ulm und München - Freilassing stark entwertet.

Deshalb ist das Ziel der Deutschlandtakt-kompatiblen Fahrzeit von Ulm nach Augsburg mit 28 Minuten absolut zwingend und darf keinesfalls aufgeschürt werden. Die negativen Konsequenzen gingen weit über Schwaben hinaus. Die Fahrzeit von 28 Minuten erfordert eine weitgehend durchgehende Viergleisigkeit und 250 km/h Geschwindigkeit. Wie in der Studie der VIAREGG-RÖSSLER GmbH zum Bahnkorridor Stuttgart - Ulm vom 7.2.2019 ausführlich dargestellt, bedeutet dies jedoch nicht zwangsläufig eine A8-parallele Neubaustrecke, denn die durchgehende A8-parallele Neubaustrecke würde mit 24 Minuten die Zielfahrzeit sogar um 4 Minuten unterbieten. Es besteht sowohl über Günzburg als auch über Dinkelscherben die Möglichkeit, die bestehende Strecke viergleisig für 250 km/h auszubauen. Östlich und westlich Burgau kann jeweils separat zwischen einem A8-parallelen Neubau und einem viergleisigen Ausbau entschieden werden.

Die im Auftrag des VCD Augsburg erstellte Studie der VIAREGG-RÖSSLER GmbH zum Ausbau des Bahnkorridors Ulm - Augsburg kann von der VIAREGG-RÖSSLER Homepage heruntergeladen werden:

<http://www.vr-transport.de>