



VCD-Kreisverband Augsburg e.V.  
Christian Ohlenroth  
Rosenaustraße 36  
86150 Augsburg  
Tel.: (08 21) 51 81 07  
info@vcd-augsburg.de  
www.vcd-augsburg.de

VCD e.V. | Christian Ohlenroth | Rosenaustr. 36 | 86150 Augsburg

Augsburg, den 11. Februar 2019

## **VCD Augsburg stellt Studie für ICE-Strecke Ulm – Augsburg (Magistrale für Europa) vor**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. engagiert sich für einen ökologisch sinnvollen Einsatz und Ausbau aller Verkehrsmittel um so ein sinnvolles Gesamtsystem zu entwickeln. Besondere Bedeutung beim Fernverkehr wie auch in den Verdichtungsräumen hat dabei die Eisenbahn.

Ihre Entwicklung ist in der Vergangenheit in vielen Bereichen eindeutig zu kurz gekommen. Der Kreisverband Augsburg e.V. beobachtet seit Jahren mit Sorge die Entwicklung des Verkehrsangebotes sowie die Planungen der Eisenbahninfrastruktur in unserem Raum. Dabei ist beim Personenverkehr ein deutlich schlechteres Angebot gegenüber vergleichbaren Gebieten in Bayern und auch zum übrigen Deutschland festzustellen.

Auf Unverständnis stoßen daher die aktuell kulminierenden, seit drei Jahren zu beobachtenden politischen Aktivitäten aus der Region, im Zusammenhang mit den Planungen für einen Ausbau des Teilabschnitts Ulm – Augsburg der Europäischen Eisenbahnmagistrale Paris – Bratislava (TEN Vorhaben Nr. 17). Deren offensichtlich erklärtes Ziel ist es auf diesem Abschnitt den Bau einer Schnellfahrstrecke zu verhindern (siehe hierzu die Augsburger Allgemeine vom 8.2.2019).

Die Vorgaben der Transeuropäische Netze (TEN) von 2007 postulieren eine notwendige Kantenfahrzeit von 28 Minuten für diesen Abschnitt (Jährlicher Tätigkeitsbericht, Peter Balazs, Europäischer Koordinator, 2007, S. 48). Auch der aktuelle Zielfahrplan 2030 zum BVWP sowie der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt 2030 vom vergangenen Jahr gehen von dieser Fahrzeit aus, siehe die Links unten im Text.

**Die aktuelle Diskussion sowie die Beurteilung durch den BVWP werfen dabei wesentlich drei Fragen auf:**

### **1. Variantenvergleich**

Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich wenn für dieses Projekt im aktuellen BVWP drei Varianten verglichen werden sollen, von denen zwei (v01/v02) das Kriterium der Kantenfahrzeit von 28 Minuten nicht berücksichtigen und somit die Voraussetzungen nicht erfüllen (Links zu v01 bis v03 siehe unten).

Bei einem Vergleich der Wirtschaftlichkeit schneidet die hier einzig gebotene Variante (v03) mit der erforderlichen Fahrzeit von 30 Minuten um 100 Millionen Euro teurer ab, als die beiden eher zufällig definierten Lösungen ohne Neubaustrecke. Laut Beschreibung v03 ist dieser geschätzte Betrag ein ausreichender Grund für das BMVI, die Neubaustrecke auszuschneiden.

Der Unterschiedsbetrag von 100 Millionen Euro ist bei der Kostenschätzung von Projekten in der Größenordnung von zwei Milliarden Euro, besonders nach den jüngsten Erfahrungen mit Großprojekten, wohl eher als irrelevant einzustufen. Bei der für Projekte des BVWP üblichen Annahme von 100 Millionen Euro Aufwand für eine Minute Fahrzeitverkürzung wäre die Neubaustrecke mit mindestens 17 Minuten Zeiteinsparung wirtschaftlich sinnvoller.

## **2. Begründung der Aufnahme in den BVWP**

Die Vorteile für den SPNV werden in den Varianten für den BVWP nicht gewichtet, wohl weil sie außerhalb der Zuständigkeit des Bundes liegen. Den einzigen Grund für einen Ausbau bildet damit die Verkürzung der Fahrzeit. Entfällt dieser Effekt, dürfte die Strecke aus dem vordringlichen Bedarf wieder gestrichen werden.

## **3. Bewertung der Umweltfolgen**

Ebenso bedarf die Bewertung der Umweltbetroffenheit in den drei Varianten einer Erklärung:

- Bei der Neubaustrecke (v03) wird ein Umweltnutzen von 135 Millionen Euro errechnet. Dabei wurde die Verlagerung des Güterverkehrs auf die NBS in der Nacht wohl nicht berücksichtigt.
- in der aktuell favorisierten Variante v02, der eine hohe Umweltbetroffenheit zugeordnet wird, ist ein Umweltnutzen von 118 Millionen Euro angegeben.
- Die Variante v01 wird mit einem Umweltnutzen von 12 Millionen Euro angegeben.

Die Situation droht inzwischen leider in einen Glaubenskrieg mit politischen Vorfestlegungen zu geraten, wodurch diesem bislang als vorrangig eingestuftem Projekt weitere Verzögerungen drohen und eine Sachdiskussion erschwert wird.

Diese Befürchtungen haben den VCD Kreisverband Augsburg e.V. veranlasst das bekannte Fachbüro Viereggen-Rössler GmbH in München mit der Erarbeitung einer Planungsstudie für mögliche Aus- bzw. Neubaustrecken mit der Maßgabe einer Kantenfahrzeit von 28 Minuten zu beauftragen.

### **Die untersuchten Untervarianten**

3.1 NBS Neu-Ulm bis Anschluss an die A8 südlich Leipheim

3.2 A8-parallele Trasse südlich Günzburg

3.3 Variante Durchfahrt Bahnhof Günzburg ("Günzburg 250")

3.4 Variante Dinkelscherben, Abschnitt Burgau – Dinkelscherben

3.5 Variante Dinkelscherben, Abschnitt Dinkelscherben – Augsburg

ergeben in Kombination dieser Abschnitte bzw. mit der Bestandsstrecke die eigentlichen Varianten für die Strecke Ulm – Augsburg. Im Abschnitt 5.3 der Studie werden die fünf Varianten tabellarisch bewertet, dabei bleiben drei Streckenführungen mit einer reinen Fahrzeit von bis zu 28 Minuten zwischen Ulm und Augsburg zur Auswahl.

Wir hoffen mit dieser Studie einen Beitrag zur Versachlichung wie auch Beschleunigung des Planungsprozesses zu leisten. Mit Blick auf den Deutschland-Takt darf das wichtige Ziel einer

Kantenfahrzeit von höchstens 28 Minuten nicht aufgegeben werden, damit Augsburg Taktknoten im zukünftigen Fernverkehrsnetz werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Ohlenroth, 1. Vorsitzender  
Jörg Schiffler, 2. Vorsitzender  
VCD Kreisverband Augsburg e.V.  
Rosenaustr. 36  
86150 Augsburg  
www.vcd-augsburg.de  
Email: info@vcd-augsburg.de  
Rückfragen: 0821-518107

Direkter Download der Studie und weiterführende Links:

Kurzfassung der Studie (0,6 MB):

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-UlmAugs-Bericht-Kufa.pdf>

Vollständige Studie (1 MB):

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-UlmAugsburg-Bericht.pdf>

Kartenausschnitt Dinkelscherben (5 MB):

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-NBS-Burgau-Dinkelscherben-Topo-Lageplan.pdf>

Kartenausschnitt Ulm - Augsburg (15 MB):

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-NBS-Ulm-Augsburg-Topo-Lageplan.pdf>

Varianten im BVWP 2030:

<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-041-v01/2-041-v01.html>, abgerufen am 08.02.2019

<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-041-v02/2-041-v02.html>, abgerufen am 08.02.2019

<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-041-v03/2-041-v03.html>, abgerufen am 08.02.2019

Aktuelle Pressemeldungen:

<https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Bahnausbau-Verliert-Augsburg-bei-Fernzuegen-den-Anschluss-id53418841.html>, abgerufen am 10.02.2019

<https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Plaene-einer-ICE-Trasse-an-der-A8-spalten-Stadt-und-Land-id53427971.html>, abgerufen am 10.02.2019

TEN Projekt:

[https://en.wikipedia.org/wiki/Main\\_line\\_for\\_Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/Main_line_for_Europe), abgerufen am 10.02.2019

<https://web.archive.org/web/20090424053903/http://www.magistrale.org/download/rapport%20annuel%20Peter%20Balazs%20DE.pdf>, abgerufen am 08.02.2019

Deutschlandtakt:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-bayern.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-bayern.pdf?__blob=publicationFile), abgerufen am 08.02.2019

BVWP Zielfahrplan:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zielfahrplan-2030-fernverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zielfahrplan-2030-fernverkehr.pdf?__blob=publicationFile), abgerufen am 08.02.2019