

## Presseerklärung

Augsburg, den 31. Januar 2020

### **ICE-Strecke Ulm – Augsburg: 15-Minuten-Takt muss das Ziel für den Regionalverkehr sein!**

#### VCD fordert vier Gleise für Regional-S-Bahn und ICE

Der VCD Kreisverband Augsburg begrüßt den Einsatz der Gemeinden für die Verwirklichung eines besseren Nahverkehrs auf der Strecke von Dinkelscherben nach Augsburg.

Die gemeinsame Forderung der Region für die zukünftige Bahnverbindung, muss nach Auffassung des VCD, ein zuverlässiger 15-Minuten-Takt sein, der zwar von der BEG angestrebt, aber nie zugesagt wurde.

Diese Anforderung für den Nahverkehr muss, nach Überzeugung des VCD, bei der Planung ebenso berücksichtigt werden wie die Kantenfahrzeit der ICE-Züge von 27 Minuten zwischen Ulm und Augsburg. Christian Ohlenroth (1. Vorsitzender des VCD KV Augsburg): „Nach dem Prinzip des Deutschlandtaktes definiert das geplante Angebot den zukünftigen Fahrplan und nicht wie bisher die bestehende unzureichende Infrastruktur. Jetzt besteht die einmalige Gelegenheit die für den 15-Minuten-Takt erforderlichen Aus- und Neubauten zu realisieren.“

Ob die dafür erforderlichen insgesamt vier Gleise nebeneinander entlang der bestehenden Strecke oder teilweise getrennt auf einer Neubaustrecke verlaufen ist für den VCD eine Frage, die von den Fachplanern zu entscheiden sein wird.

Mit folgenden Forderungen hätten Freistaat, BEG und Bahn aus Sicht des VCD eindeutige Vorgaben für die Finanzierung, Fahrplangestaltung und Streckenplanung:

- Echter 15-Minuten-Takt (immer zur gleichen Minute), für zuverlässige Anschlüsse zu Bus und Bahn.
- 27 Minuten ICE-Fahrzeit zwischen Ulm Hbf und Augsburg Hbf für direkte Anschlüsse (Deutschlandtakt) zwischen Fern- und Nahverkehr.

- Flexibler Betrieb zur Vermeidung von sich aufschaukelnden Verspätungen bedingt durch fehlende Gleiskapazitäten.
- Gut ausgestattete Stationen (Bahnsteigdächer, Aufzüge, kurze Umsteigewege).
- Vier Gleise insgesamt (Aus- und/oder Neubaustrecke), finanziert durch das Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans.

Die Aufteilung der Kosten, die genauen Fahrpläne und die zu bauenden Gleise und Bahnhöfe, müssen nach diesen Kriterien von den verantwortlichen Stellen von Land, Bund und Bahn verhandelt, erstellt und geplant werden, erklärt Christian Ohlenroth die Zuständigkeit. Diese Aufgaben wären, mit Ausnahme des Bahnhofumfeldes mit Bushaltestellen, P+R-Plätze, nicht in der Verantwortung der Gemeinden und Landkreise. Vielmehr erwarte der VCD von den Bürgermeistern klare Forderungen für die zukünftige Ausstattung der Bahnhöfe, den Takt-Fahrplan und die Fahrzeuge aus der Region Augsburg, um bei den Entscheidern und Planern in Berlin und München endlich Gehör zu finden.

Vorfestlegungen auf technische Details, wie ein „Drittes Gleis“, sind aus Sicht des VCD kontraproduktiv, weil sie von den eigentlichen Zielen ablenken und diese sogar gefährden können. So würde das „Dritte Gleis“ zu einer eingleisigen Nebenbahn für den Nahverkehr führen. Somit müssten entgegenkommende Züge an den Bahnhöfen abgewartet werden und Verspätungen würden sich immer weiter ausbreiten und verstärken. Nahverkehrszüge von Ulm und München würden mit eingeschleppten Verspätungen die eingleisige Nahverkehrsstrecke lahmlegen.

Christian Ohlenroth warnt: „Ein stabiler 15-Minuten-Takt wird allein mit einem „Dritten Gleis“ niemals realisierbar sein! Auch die Einbindung der Staudenbahn wäre durch das „Dritte Gleis“ gefährdet, weil geringe Verspätungen den gesamten Nahverkehr im Westen des Landkreises durch einander bringen würden.“

Der VCD fordert daher die Bürgermeister, Gemeinderäte und Stadträte auf, sich vor allem bei der Staatsregierung für die Bestellung des 15-Minuten-Taktes einzusetzen.