

Presseerklärung

Augsburg, den 14. November 2024

Augsburg Hbf: Der Posttunnel ist unverzichtbar

VCD fordert Anpassung der Planung an die zukünftigen Anforderungen

Der angekündigte Rückbau des Posttunnels widerspricht den Ankündigungen der DB und der Politik, den Knoten Augsburg leistungsfähiger zu machen.

Neben der möglichen Kapazität für Zugfahrten und Halte im Bahnhof ist für den Taktverkehr mit immer mehr Fahrgästen eine schnelle und kurze Wegeführung zum Umsteigen entscheidend.

Mit dem Wegfall von fast allen durchgehenden Bahnverbindungen ins Allgäu ist der Augsburger Hbf für die gesamte Region ein Umsteigebahnhof geworden.

Durch die Doppelbelegung der Bahnsteige mit Zügen in unterschiedliche Richtungen kommt es zu mehr Gedränge auch an den Zugängen.

Die Vorteile von beschleunigten ICE Verbindungen werden in Frage gestellt wenn die Anreise und das Umsteigen im Hauptbahnhof durch hohe Auslastung der Umsteigewege die Reisezeit verlängern.

Mit den durch die unnötigen Lichtöffnungen zusätzlich im zentralen Bereich verengten Bahnsteige ist schon heute Ausweichen auf den Bahnsteigen oft nicht möglich.

Die Umsteigezeiten in Nürnberg Hbf sind mit 7 Minuten bei drei Bahnsteigunterführungen kürzer als in Augsburg Hbf mit 8 Minuten. Bei Wegfall des Posttunnels und Einführung des Deutschland-Takt kann das in Augsburg zu schlechteren Anschlüssen führen.

Die ursprünglich aus den 2000ern stammende Planung für den Hauptbahnhof muss dringend an die zukünftigen Bedürfnisse angepasst werden. Die bisher vorgesehenen Rückbauten der Bahnsteiglängen und des Posttunnels passen nicht zum Deutschland-Takt und zur Ertüchtigung des Knotens Augsburg. Damals hatte die DB keine Ausbauten im Knoten Augsburg geplant, eine Ausweitung der Kapazität für Güter- und Personenverkehr war nicht vorgesehen und der Deutschland-Takt war zu dieser Zeit nicht Grundlage des Bundesverkehrswegeplans.

Inzwischen sind die Zuglängen und Kapazitäten im Nah- und Fernverkehr gestiegen. Es fahren mehr lange ICE-Züge, die künftig nur noch auf fünf Gleisen Platz hätten. Bei Störungen oder Sperrungen wäre der Bahnhof damit schneller überlastet. Bis heute sind die Gleise 1 bis 9 mit mindestens 400 Metern

Nutzlänge flexibel für lange ICE Züge oder die Doppelbelegung verwendbar. Nach der genehmigten Rückbau-Planung von 2014 wären nur noch die Gleise 1 bis 5 für lange Züge geeignet.

Der VCD Kreisverband Augsburg fordert deshalb, die vorgesehenen Rückbauten am Posttunnel und an den Bahnsteigen aufzugeben und eine für den Knoten angepasste aktuelle Lösung im umzusetzen.