



Bahnkonferenz, 30. Januar 2023

Die Bahn geht bei der Trassenauswahl der Ausbau- bzw. Neubaustrecke Augsburg-Ulm nach objektiven Kriterien vor und möchte diese gleichwertig optimieren und planen, um am Ende die beste Lösung für alle Beteiligten zu finden.

Dieses Vorgehen wird grundsätzlich befürwortet, weil damit ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiveren Schienenverkehr auch in Bayern geleistet wird. Eine entsprechende Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe muss Voraussetzung für die Realisierung des Bahnprojekts Ulm-Augsburg sein. Folgende Punkte sind deshalb unabdingbar:

1. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ausbau- bzw. Neubaustrecke Ulm – Augsburg müssen die Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg (insbesondere auch in Bezug auf die Digitalisierung der Weichen/Stellwerke/Signale etc.) so ertüchtigt sein, dass dort neben den geplanten Fern- und Güterverkehren der schon lange von den Regionen geforderte 15-Minuten-Grundtakt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen (Dinkelscherben, Donauwörth, Bobingen/Schwabmünchen, Friedberg und Mering) inklusive eines 30-Minuten-Taktes Augsburg-Ulm, Augsburg-Weilheim und Augsburg-Ingolstadt gefahren werden kann. Ebenso wird eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio-S-Bahn-Konzepts im Raum Ulm/Neu-Ulm (Ziel: mind. 30-Minuten-Takt) ermöglicht.
2. Es wird deshalb gegenüber dem Bund eingefordert, auch die angrenzenden Bahnknoten Ulm, Neu-Ulm und Augsburg auszubauen, damit sie den geplanten Mehrverkehr aufnehmen können. Hierbei sind sowohl im Raum Augsburg als auch in der Region Donau-Iller Vorortverkehre im exakten Takt zu unterstellen. Im ersten Schritt muss der genaue Ausbaubedarf durch die laufende Betriebsprogrammstudie bzw. Fahrplanstudien ermittelt werden. Wenn das Ergebnis der Studie einen ergänzenden Ausbaubedarf in den Knotenpunkten ergibt, muss der Bund den Planungsauftrag an die DB Netz AG rechtzeitig zur BVWP-Überprüfung 2023 entsprechend erweitern.
3. Dazu ist es notwendig, dass die Ergebnisse der von der DB-Netz in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium dafür in Auftrag gegebenen Studien zeitnah zur Verfügung stehen, damit sie in die Bundesbedarfsplanüberprüfung bis Ende 2023 einfließen können.



4. Unabhängig von der Vorzugstrasse muss die Bestandstrasse aufgrund der höheren Frequenz Lärmschutz nach den Standards der Lärmvorsorge erhalten. Für die entsprechende Umsetzung ist der Bund zuständig.
5. Im Zuge des Projektes sind unabhängig von der Vorzugstrasse durch den Bund alle Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) entlang der bestehenden Strecke barrierefrei auszubauen.
6. Der SPNV soll nach Inbetriebnahme des Projektes nach den Vorgaben der verkehrlichen Aufgabenstellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg attraktiver gestaltet werden. Die wichtigsten Verbesserungen sind
 - ein 30-Minuten-Takt von Augsburg nach Ulm,
 - ein exakter 15-Minuten-Takt im Vorortverkehr von Augsburg-Dinkelscherben, Augsburg-Meitingen, Augsburg-Friedberg und Augsburg-Buchloe sowie Senden-Ulm und Günzburg-Ulm und
 - die Bestellung der zusätzlichen Halte Augsburg-Hirblingerstraße, Biburg-Vogelsang, Mödishofen, Burlafingen und Neu-Ulm Industrie, sofern die Voraussetzungen hierfür durch entsprechende Prüfung erkannt werden
7. Über eine SPNV-Bestellung auf der Trasse kann erst entschieden werden, wenn die konkrete Linienführung festgelegt wurde und mögliche Wünsche von Kommunen nach Haltepunkten feststehen, da sich deren Potenzial erst dann bewerten lässt.