



VCD KV Augsburg e.V. | Postfach 10 25 05 | 86015 Augsburg

Regierung von Schwaben

Per Email an:

ROV_ABS_NBS_ULM_AUGSBURG@r
eg-schw.bayern.de

VCD Kreisverband Augsburg e.V.
10 25 05
86015 Augsburg
Tel.: 08 21 / 57 08 Postfach 96 37
info@vcd-augsburg.de
www.vcd-augsburg.de

Augsburg, den 31. Oktober 2023

Raumordnungsverfahren ABS/NBS Ulm-Augsburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Kreisverband Augsburg e.V. hat sich bereits 2019, zu Beginn des Projekts, mit einem Vorschlag für eine mit der Autobahn A8 gebündelte Neubaustrecke an die zuständigen Stellen und die politisch Verantwortlichen in der Region gewandt.

Zu diesem Zeitpunkt war noch nicht absehbar, wie die Deutsche Bahn ihre Planungen vorantreiben wird. Dass mehrere ernsthafte Alternativen im Planungsprozess gefunden, vorgeplant und nun bewertet werden sehen wir als beispielhaftes Vorgehen für Verkehrsprojekte.

Wir begrüßen das Vorhaben einer ABS/NBS Ulm – Augsburg grundsätzlich und unterstützen die Forderung nach einer Fahrzeit von höchstens 26 Minuten, um die Vorteile des geplanten Deutschland-Taktes auch für die Region Augsburg zu sichern. Nur mit kurzen Umsteigezeiten im Takt von Nah- und Fernverkehr kann der Raum Augsburg den vollen Nutzen aus der Bahnanbindung nach Stuttgart, Basel, Paris, Frankfurt, Köln, Amsterdam und im Osten von Salzburg bis nach Wien und Budapest haben.

Auch für die Fahrten in Nachbarregionen bringt erst der Takt attraktive Reisezeiten, besonders wenn auf dem Weg mehr als ein Umstieg erforderlich ist, z.B. bei einer Reise von Aichach über Augsburg und Ulm nach Friedrichshafen.

Gegenüber bereits gut ausgebauten Autobahnen und Straßen insbesondere in Süddeutschland kann der umweltfreundliche Schienenverkehr nur mit kurzen Reisezeiten und häufigen Fahrten konkurrenzfähig bleiben und damit zur Vermeidung von Straßenverkehr beitragen.

Die mangelnde Kapazität der Strecke Ulm – Augsburg verhindert bisher die längst geplante Verdichtung des SPNV zwischen Augsburg und Dinkelscherben, es entstehen für den Nahverkehr schon jetzt regelmäßig Wartezeiten von mehreren Minuten durch Überholungen schnellerer Züge. Im Gegensatz zu teilweisen Ausbauten mit einem dritten Gleis würden die geplanten zusätzlichen Gleise mit Trennung der schnellen und langsamen Züge die Kapazität der Strecke deutlich erhöhen.

Trassenvergleich Regionalbahnhof Zusmarshausen

Die vorgelegten Trassen bieten durch die vorgesehenen Überholbahnhöfe teilweise die Gelegenheit daraus neue Regionalbahnhöfe zu entwickeln, die bei entsprechender Lage die Erschließung mit einem schnellen Schienennahverkehr ermöglichen würden.

Dieser mögliche Nutzen für die Region sollte nicht zu gering eingeschätzt werden, da die Grundlage dafür nur jetzt bis zur Entscheidung über die Trasse geschaffen werden kann, selbst wenn ein

Regionalbahnhof vielleicht erst später beschlossen wird. Insbesondere für Zusmarshausen und die Nachbarorte bieten die Varianten Türkis und Orange die Option auf einen Regionalhalt, während die beiden anderen Varianten diesen Bereich umfahren.

Der VCD Kreisverband Augsburg hat sich bereits 2019 dafür ausgesprochen, in Zusmarshausen einen Regionalbahnhof zu planen und damit die Erschließung im Nah- und Regionalverkehr zu verbessern. Nach dem Vorbild der Schnellverkehre München – Nürnberg und Wendlingen – Ulm wären schnelle Regionalzüge Ulm – Zusmarshausen – Augsburg – München denkbar, die mehr Menschen in der Region Nutzen aus der geplanten Strecke bringen würde. Das Ziel einer Verkehrswende z.B. in Augsburg würde vermutlich durch den Umstieg auf die Regionalschnellbahn eher erreicht als durch den bisher angebotenen Busverkehr mit langen Fahrzeiten.

Die Variante Orange in Tieflage Zusmarshausen würde einen Regionalbahnhof nahe am Hauptort ermöglichen und auf eine hohe Talbrücke verzichten. Das würde in Zusmarshausen teilweise ermöglichen den Weg von der Wohnung oder vom Arbeitsplatz zum Bahnhof zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Andererseits ist im Tal durch die vorhandene Bebauung weniger Platz für ebenfalls erforderliche Parkplätze, dadurch könnte es den Nutzern aus der näheren Umgebung erschwert werden z.B. für den Weg nach München P&R in Zusmarshausen zu nutzen. Für die Realisierung des Bahnhalts muss in Bayern leider noch immer das 1000er Kriterium an täglichen Fahrgästen erreicht werden. Damit dürfte die Anbindung von Zusmarshausen, der Industriebetriebe und der Nachbarorte insgesamt für die Finanzierung des neuen Personenbahnhofs und die Bestellung der Zugfahrten auf der Neubaustrecke durch die BEG bedeutsam sein.

Deshalb möchten wir darauf hinweisen, dass auch an anderen Neubaustrecken Regionalbahnhöfe gebaut wurden, die nicht unbedingt direkt ortsnah liegen.

Für Zusmarshausen könnte das bedeuten, dass bei einer eventuell insgesamt günstiger bewerteten Trasse Türkis oder Orange (hoch) trotzdem ein Regionalbahnhof möglich wäre, weil diese Varianten auf Höhe von Streitheim jeweils einen Überholbahnhof vorsehen. Dies könnte relevant werden, wenn im weiteren Planungsprozess aus Umwelt- oder Kostengründen, z.B. wegen der langen Tunnelbauwerke östlich und westlich von Zusmarshausen, eine Entscheidung gegen die Tieflage in Zusmarshausen getroffen würde.

Die Option abseits des Ortes – mit Anbindung durch Buslinien und P&R-Platz – einen Regionalbahnhof zu bauen sollte bei der Beurteilung nicht vergessen werden. Zwar wären dann keine kurzen Wege zu Fuß möglich, aber die Anbindung könnte eventuell mehr Menschen aus den umliegenden Orten Zugang zum Schienenverkehr ermöglichen.

Die Trassen Orange und Türkis sind aus Sicht des VCD Kreisverband Augsburg durch den möglichen Regionalbahnhof im Bereich Zusmarshausen den anderen Varianten in einem wichtigen Kriterium für die Region überlegen.

Mögliche Verknüpfung mit der Bestandsstrecke

Nahe Burgau treffen die Trassen auf die Bestandsstrecke und sollen dort so verknüpft werden, dass Züge von Ulm auf der Bestandsstrecke über Günzburg bis nach Burgau und von dort über die ABS/NBS nach Augsburg fahren können, in der Gegenrichtung ist dies ebenso geplant, damit Günzburg weiterhin alle zwei Stunden mit Zügen des (langsameren) Fernverkehrs bedient werden kann.

Würde im Bereich Burgau zusätzlich eine Überleitung von der ABS/NBS von Ulm auf die Bestandsstrecke nach Augsburg gebaut, dann könnten Nahverkehrszüge abwechselnd einen Teil auf der ABS/NBS und einen Teil auf der Bestandsstrecke zurücklegen, z.B. von Augsburg über Dinkelscherben mit Halt an wichtigen Stationen dazwischen und dann ab Burgau über die neue

Strecke ohne Halt bis Neu-Ulm. Damit könnte die Fahrzeit im Nahverkehr verkürzt und doch eine ausreichende Bedienung der dichter besiedelten Region erreicht werden.

Südlich von Günzburg könnte außerdem der jeweils bei den Trassen Orange oder Violett geplante Überholbahnhof zu einem Regionalbahnhof ausgebaut werden, der nahe zu Gewerbe und dem Freizeitpark Legoland liegen würde. Auch ein Umstieg zur Bahnlinie Günzburg – Mindelheim wäre bei Verschiebung der Überholbahnhöfe nach Osten vorstellbar.

Ausbau und Neubau

Die Auswirkungen des geplanten Streckenbaus auf die Region betreffen nicht nur die jeweiligen Anlieger, sondern auch die Nutzer des Schienenverkehrs. Sollte eine Trasse mit großem Anteil Ausbaustrecke gewählt werden, dann sind jahrelange Einschränkungen und Sperrungen für den Nahverkehr zu erwarten. Die daraus folgenden Nachteile würden über Jahre Auswirkungen über Ulm und Augsburg hinaus auf die Verkehrsmittelwahl haben und den Nahverkehr im Westen von Augsburg stark verschlechtern. Die bisherigen Anstrengungen mehr Menschen für den ÖV zu gewinnen, würden damit gestört.

Die Erfahrung mit der ABS Augsburg – Olching zeigt, dass Bauen im Bestand schon auf weitgehend freier Strecke lange dauert und in engen Ortslagen wie z.B. zwischen Bärenkeller und Diedorf oder Nersingen und Burlafingen noch schwieriger und langwieriger sein dürfte.

Auch aus diesen Gründen bevorzugt der VCD Kreisverband Augsburg vor allem im Abschnitt Augsburg – Burgau die Varianten Orange und Türkis.

Trassierungsgrundlagen und Trassenwahl

Für die 2019 vom VCD vorgestellte Studie einer NBS an der A8 waren Steigungen bis zu 35‰ vorausgesetzt worden, die bei den Bahnprojekten Frankfurt – Köln und Stuttgart – Ulm als ICE-Strecken erstmals umgesetzt wurden. Dadurch war eine starke Bündelung mit der Autobahn darstellbar, die bei den jetzt vorliegenden Varianten durch die Vorgabe einer maximalen Steigung von zunächst 12‰ und aktuell 8‰ so nicht mehr möglich ist.

Eine politische Diskussion über diese Vorgabe würde zu diesem Zeitpunkt zu Verzögerungen für das gesamte Projekt führen und damit der dringend benötigten Beschleunigung und Kapazitätserweiterung im Weg stehen.

Die gewünschte Nutzung der Strecke durch Güterzüge (insbesondere nachts) spricht allerdings für den Aufwand einer entsprechend flachen Trassierung und kann dadurch dauerhaft Vorteile für die Region haben.

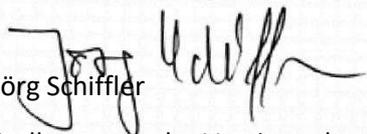
Diese Trassierungsvorgabe hat aber auch Auswirkungen auf die Tunnellängen und führt dazu, dass nicht mehr die Trasse an der Autobahn (heute Orange), sondern die Variante nördlich (Türkis) mit geringeren Tunnellängen möglich wird.

Varianten die eine Fahrzeit von 26 Minuten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250km/h erlauben sind dabei vorzuziehen, weil der geringere Energieverbrauch für den Fernverkehr und die kürzere Strecke für den Güterverkehr dauerhafte Umweltvorteile schaffen.

Aus der Gesamtbetrachtung von Verkehrsnutzen für Fern-, Nah- und Güterverkehr und den bisher absehbaren Umweltauswirkungen erscheinen die Varianten Orange und Türkis am besten geeignet. Diese Einschätzung wird nach Ansicht des VCD Kreisverband Augsburg auch durch die Aufstellungen zu den Umweltauswirkungen der Varianten in den Unterlagen zu diesem Verfahren unterstützt.

Dagegen sind die Varianten mit Durchfahrung von Neusäß und Westheim wegen der fehlenden Möglichkeit, die Region besser zu erschließen, der schwierigen Bauphase und der absehbaren stärkeren Beeinträchtigung von Menschen und Umwelt aus Sicht des VCD Kreisverband Augsburg deutlich ungünstiger.

Mit freundlichen Grüßen


Jörg Schiffler
Stellvertretender Vorsitzender
VCD Kreisverband Augsburg e.V.