

**Die Bahnlinie Ulm-Augsburg
braucht eine schnelle
Streckenverbesserung
für einen besseren
Nahverkehr!**

***„Die Korridorsanierung
ist eine Chance,
die aber JETZT genutzt
werden muss!“***



Zur Vorschlagstrasse der DB:

Wir halten eine durchgehende Neubau-
strecke (NBS) mit den überholten Vorgaben
(26 Min. Fahrzeit, max. 8 ‰ Steigung,
durchgehende Viergleisigkeit) für den
falschen Ansatz. Die Trasse mit 30 km
Tunnel und 5 km Einschnitt auf 70 km wäre
mit extrem hohen Kosten für Bau und
Unterhalt, hoher CO₂-Belastung bei nur
geringem Mehrverkehr verbunden.

Es besteht Konsens über die dringende
Notwendigkeit, den Schienenpersonen-
nahverkehr (SPNV) zu verbessern.

Aber:

- (1) Jedweder Nutzen für den (SPNV)
entstünde erst nach vollständiger
Fertigstellung der gesamten Trasse.
- (2) Schon rein bautechnisch ist wegen der
vielen Trog- und Tunnelstrecken mit
einer sehr langen Bauzeit plus
Inbetriebnahmephase (10-15 Jahre) zu
rechnen; **Etwaige Wirkungen für den
SPNV ergäben sich somit frühestens
Mitte der 2040er Jahre!**
- (3) Der finale Zeitbedarf hängt zudem ab
von der Frage, ob nach Herstellung des
Baurechts (Planfeststellung) eine



Finanzierung des teuren Projekts durch den Bund überhaupt erfolgen kann bzw. wenn, mit welchen Jahresraten. Andere Schwerpunkte (z.B. Bundeswehr) und extrem hoher Mittelbedarf für Erneuerung und Digitalisierung des bestehenden Netzes könnten das Bahnprojekt Ulm-Augsburg stark verzögern oder gar verhindern.

- (4) Selbst nach Fertigstellung entstünden gemäß dem Fahrplankonzept des Deutschlandtakts eher geringe Entlastungswirkungen für den SPNV, weil im Abschnitt Unterfahlheim - Neuoffingen tagsüber bis zu 82 Prozent der geplanten Züge (!) weiter auf der Bestandsstrecke verkehren würden während die NBS nur von 2 bzw. jede 2. Stunde von 3 Fernzügen genutzt würde.

Gleichzeitig sind aber schon in den kommenden Jahren zusätzliche Fernzüge auf der Strecke Ulm-Augsburg geplant.

Behinderungen des bestehenden SPNV in der Region Donau-Iller als auch in der Region Augsburg, nehmen also lang vor einer etwaigen Fertigstellung der NBS zu!



Es braucht daher kurzfristig machbare Verbesserungen an der Bestandsstrecke für den SPNV!

Eine erste und wichtige Chance bietet die bisher in 2030 geplante Korridorsanierung.

Sie muss unbedingt für erste Verbesserungen genutzt werden und **die lokale Politik muss dafür kämpfen – und zwar jetzt**, denn jetzt werden die Planungen für die Sanierung gemacht!

Sofern einzelne Maßnahmen ggf. noch nicht im Rahmen der Korridorsanierung möglich sind, z.B. weil sie ein Planfeststellungsverfahren benötigen, sollten sie ebenfalls jetzt geplant werden.

Zielrichtung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen

Es muss unseres Erachtens Maßnahmen zu folgenden vier Zielen geben:

- Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und -resilienz
- Lärmschutz für Anwohner
- Barrierefreiheit an Bahnhöfen/ Haltepunkten
- Zusätzliche Haltepunkte, wo sinnvoll und möglich.



In allen Fällen handelt es sich um punktuelle bzw. **abschnittsweise Maßnahmen**. Das ist von Vorteil, weil sie unterschiedliche Zeitbedarfe für Vorlauf und Umsetzung haben, überwiegend unabhängig voneinander umgesetzt werden können, daher **eher finanzierbar** sind und jeweils **unmittelbar nach Fertigstellung Nutzen entfalten können**.

Die BISCHT hat 15 Vorschläge für solche Maßnahmen erarbeitet, zu denen es ggf. Alternativen und Ergänzungen gibt. Auch ist ihr Zeitbedarf für Planung, Finanzierung und Umsetzung sowie der Mittelbedarf natürlich unterschiedlich. Entscheidend ist, dass dem **Ziel**

–Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit–

entsprechend Untersuchungen und Planungen zeitnah aufgenommen und so viele Maßnahmen wie möglich in die Korridorsanierung eingebracht werden.



Maßnahmenvorschläge:

- 1) Umsetzung der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene des Bundesministers für Digitalisierung und Verkehr vom September 2022 im Rahmen der Korridorsanierung, nämlich **Herstellung von 5 zusätzlichen Überleitverbindungen mit hohen Abzweiggeschwindigkeiten** in Km 12 (Diedorf), 21 (Kutzenhausen), 33 (Abschnitt Dinkelscherben-Freihalden Ost), 44 (Burgau) und 50 (Mindelaltheim)
- 2) Untersuchung und Umsetzung von Blockverkürzungen zur Erhöhung der Zugfolge.
- 3) Modernisierung von Stellwerken und Zugsicherung.
- 4) Spurplanänderung Bahnhof Nersingen (mittiges statt seitliches Überholgleis)
- 5) Spurplanänderung Bahnhof Burgau (mittiges statt seitliches Überholgleis).
- 6) Spurplanänderung Bahnhof Westheim (mittiges statt seitliches Überholgleis).



- 7) Schaffung barrierefreier Zugänge (= mehr Fahrgastsicherheit und ggf. Leistungserhöhung) und Bahnsteigerhöhungen, wo noch nicht gegeben.
- 8) Lärmschutz, wo erforderlich.
- 9) Niveaufreie Ausfädelung der Staudenbahn, hilfsweise Gleisspreizung und Anlage eines mittigen Puffergleises in Richtung Gessertshausen.
- 10) Neuer viergleisiger (Überhol-) Bahnhof Diedorf-Vogelsang, mit Seitenbahnsteigen und Busanbindung an der B 300, ggf. P+R-Parkplatz.
- 11) Wiedereinrichtung des Haltepunkts Augsburg-Hirblingerstraße (Mittelbahnsteig Mischgleise).
- 12) Wiederherstellung des dritten Gleises zwischen Augsburg-Hirblingerstraße und Neusäß sowie des Mittelbahnsteigs in Neusäß.
- 13) Neuplanung und Umsetzung drittes Gleis zwischen Neusäß und Westheim.



- 14) Prüfung der Möglichkeiten für Fahrzeitverkürzungen durch Geschwindigkeitserhöhung in Teilabschnitten.
- 15) Vorziehen (= separates Verfahren) des Abschnitts Neu-Ulm-Unterfahlheim der geplanten NBS, mit zunächst niveaugleicher Ein-/Ausfädelung auf Höhe Unterfahlheim.

Hintergrund:

Der Deutschlandtakt wird abschnittsweise umgesetzt (sog. Etappierung); hierfür werden einige Jahrzehnte ins Land gehen, weil diverse unterstellte Neubauprojekte sehr lange Realisierungszeiträume haben werden, die ggf. durch Finanzierungsrestriktionen sich noch weiter verlängern oder gar obsolet werden.

Mindestens in diesem langen Zeitraum müssen die Fahrpläne des Deutschlandtakts weitestgehend von den heutigen Fahrzeiten zwischen Ulm und Augsburg ausgehen. Das ist gut machbar, weil diese mit aktuell ca. 40 Min. für Schnellzüge die Umsetzung von 00/30-Knoten in Kombination mit 15/45-Knoten in Augsburg



und Ulm (oder auch umgekehrt) ermöglichen.

Unvermeidbar bleiben jedoch Überholvorgänge zwischen Schnellzügen und Zügen des Nahverkehrs. Es muss daher Ziel kurz- und mittelfristiger Maßnahmen sein, solche Überholvorgänge mit geringstmöglichem Zeitmehrbedarf für den Nahverkehr und geringstmöglichen Verzögerungen bei Verspätungen durchführen zu können. Dazu ist es erforderlich,

- die Zahl der Überholmöglichkeiten über das Gegengleis zu erhöhen;
- Überholgleise so anzulegen, dass Kreuzungen des Gegengleises entfallen können;
- die Zahl der Überholmöglichkeiten in Bahnhöfen zu erhöhen, um im Verspätungsfall ggf. Überholvorgänge in Nachbarbahnhöfe verlegen zu können;
- moderne Stellwerks- und Zugsicherungstechnik einzusetzen, damit die vorgenannten Möglichkeiten optimal genutzt werden können;



- ebenerdige Gleiszugänge durch barrierefrei gestaltete kreuzungsfreie Zugänge zu ersetzen;
- Betriebsfahrpläne umzusetzen, die bei einer Überholungsverlegung ein zügiges Vorfahren des Nahverkehrszuges zulassen.

Für das erstgenannte Ziel hat bereits die vom Bundesverkehrsminister selbst eingesetzte und hochrangig besetzte **Beschleunigungskommission Schiene konkrete Vorschläge für die Strecke Augsburg-Ulm gemacht.**

Der kritischste Abschnitt hinsichtlich der Zugzahl ist der Abschnitt Ulm-Neuoffingen. Die im Rahmen einer eventuellen NBS geplante Viergleisigkeit zwischen Neu-Ulm und Unterfahlheim macht daher in jedem Fall Sinn, weil sie durch geeignete Fahrplangestaltung (z. B. mit fliegenden Überholungen) eine Entspannung auch im Abschnitt Nersingen-Günzburg ermöglicht. Sie sollte daher als separates, vorgezogenes Projekt realisiert werden.



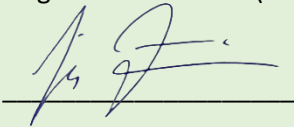
Der ebenfalls höher belastete Abschnitt Gessertshausen-Augsburg-Hirblinger Straße kann deutlich entschärft werden durch die relativ einfache Herstellung von Dreigleisigkeit zwischen Augsburg-Hirblinger Straße und Westheim sowie die vorgeschlagene Schaffung eines weiteren Überholbahnhofs in Diedorf-Vogelsang, der mit dem im Augsburger Nahverkehrskonzept enthaltenden zusätzlichen Haltepunkt und dortiger Busanbindung (Raum Zusmarshausen/Horgau/Biburg bzw. Häder/Rommelsried) kombiniert werden kann.



Unser Fazit:

Zusätzliche Fahrgäste für den Schienenpersonennahverkehr gewinnen, die Maßnahmenvorschläge jetzt einplanen und die Chance der Korridorsanierung nutzen. Dazu muss die Bestandsstrecke ertüchtigt werden und die lokale Politik muss das JETZT einfordern!

Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)



Denis Kast (Stellv. Vorsitzender)



Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V., Buchbergstraße 33,
89233 Neu-Ulm (Steinheim)

Webseite: www.bischt.de, Mail: info@bischt.de

Die Vorstandschaft der Bürgerinitiative:

Jürgen Zimmermann, 1. Vorsitzender, Denis Kast, 2. Vorsitzender,
Sonja Brand Schatzmeisterin, Ralph Rösch Stellv. Schatzmeister,
Peter Feik, Schriftführer, Boris Koch, stellv. Schriftführer
Beisitzer:

Ludwig Botzenhardt, Andreas Engelmann, Alexander Gnannt,
Hermann Gruber, Hermann Vogg, Patrick van Zwieten

