

## **Bahnprojekt Ulm-Augsburg: Ja, aber**

### **bedarfsgerecht, menschenverträglich, umweltverträglich, landschafts- verträglich, wirtschaftlich und mit Nutzen für unsere Region!**

Wer Klimaschutz ernst meint, muss auch auf mehr Bahnverkehr setzen. Dazu braucht es eine bessere, leistungsfähigere, zuverlässigere Bahn. Dazu stehen auch wir als Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. (Bischt).

„Wir bauen keine neue Trasse gegen die Bürger“, sagt Bundesverkehrsminister Wissing. Gut so, dann aber lasst uns den Konsens suchen. Der ist möglich – aber nur, wenn bedarfsgerecht, menschenverträglich, umweltverträglich, landschaftsverträglich, wirtschaftlich und mit Nutzen für unsere Region geplant wird!

Bedarfsgerecht: Der Deutschlandtakt und die Planungen für den Nahverkehr durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind ein wichtiger Maßstab für den Bedarf. Festzustellen ist: Die hierzu vorliegenden geplanten Zugzahlen rechtfertigen Ausbaumaßnahmen, aber nicht eine Verdoppelung der Gleiskapazität. 26 Minuten Fahrzeit für ICE zwischen Ulm und Augsburg ist kein Muss, hat aber verheerende Folgen für die Trassierung. Auch mit ein paar Minuten mehr funktioniert der Deutschlandtakt, aber weit verträglichere Lösungen werden möglich.

Menschenverträglich: Eine Trasse, die nahe an oder hoch über Häuser und Dörfer führt, Lärm verursacht, die menschliche Heimat durchschneidet und massiv verändert, wertvolle landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Flächen beansprucht, damit Existenzen gefährdet und wichtige Erholungsräume entwertet, ist nicht menschenverträglich.

Umweltverträglich: Bei allen Infrastrukturprojekten hat die Minimierung des Ressourcenverbrauchs höchste Priorität, um einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität und Nachhaltigkeit zu leisten. Die Bedarfsermittlung und die sich daraus ergebenden Nutzen müssen mit diesen Zielen in Einklang gebracht werden. Eine Trasse, die in hohem Maße aufwändige Tunnel und Talbrücken benötigt, hat eine verheerende CO<sub>2</sub>-Bilanz. Und wenn nach Fertigstellung Züge für eine relativ kurze Strecke auf 300 km/h beschleunigt werden müssen, ist in Zeiten knapper Energieressourcen nicht rechtfertigen.

Landschaftsverträglich: Unsere wunderbare Heimatlandschaft hat insbesondere mit dem Autobahnausbau schon massive Eingriffe erleben müssen. Und das heißt auch: Es reicht! Eingriff und Trennwirkung sind auch bei autobahnnaher Trassierung nicht harmlos, sondern verstärken die Auswirkungen!

Wirtschaftlich: Investiert werden unser aller Steuergelder. Deshalb müssen auch wir alle ein hohes Interesse daran haben, dass der Bahnausbau möglichst wirtschaftlich und mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis geplant wird. Nur dann können knappe Steuergelder auch maximalen Nutzen erzeugen.

Nutzen für unsere Region: Durchfahrende Hochgeschwindigkeitszüge und Ferngüterzüge zwischen Nordseehäfen und Südeuropa nutzen der Region nichts und die gute Erreichbarkeit von Augsburg und Ulm im Fernverkehr ist auch bei etwas längerer Fahrzeit bestens gesichert. Wichtig für die Region ist daher: Wie kann der Nahverkehr profitieren? Wie sehen die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Augsburg und Ulm aus? Und wie können die Anwohner der Bestandsstrecke profitieren, insbesondere durch Lärmschutz?

Alle bisher von der DB vorgelegten Trassenvorschläge mit einer kompletten Neubaustrecke Augsburg-Ulm erfüllen diese Anforderungen nicht: Es gibt keinen belastbaren Bedarfsnachweis, sie würden massivste Eingriffe in Landschaft, Natur und unsere Heimat bedeuten, sind infolge zahlreicher Kunstbauwerke und hohem Energieverbrauch im Betrieb ökologisch höchst nachteilig, haben kaum Nutzen für die Region (wenig Vorteile für den Nahverkehr, keine Bahnhofsausbauten und keinen Lärmschutz im Bestand) und sind zudem auch unwirtschaftlich: Eine Neubaustrecke Ulm-Augsburg erzielt nach den Gutachterprognosen nur einen extrem bescheidenen Fahrgastzuwachs (0,8 Mio Fahrgäste jährlich). Dafür Milliarden zu investieren wäre extrem fragwürdig!

**Die in der Bischt organisierten BI's lehnen daher eine komplette Neubaustrecke und alle bisherigen Trassenvorschläge ab und fordern die Bestandsstrecke mit überarbeiteten Vorgaben in die Planung aufzunehmen!**

Unsere Forderungen setzen den Nutzen für die Region an erster Stelle, als Voraussetzung auch für einen regionalen Konsens, wie von Herrn Wissing eingefordert. Erreicht werden muss daher:

Nahverkehr: Die Projekte *Regio-S-Bahn Donau Iller* und *Regio-S-Bahn Augsburg* haben jeweils ein klares Ziel: Der SPNV muss das Rückgrat eines verbesserten ÖPNV-Angebots für die gesamte Region werden - mit attraktiven Fahrzeiten, Betriebszeiten und Takten, mit gut erreichbaren, aufgewerteten (Beleuchtung, Witterungsschutz) und barrierefreien Haltepunkten.

Anwohner: Die Planer räumen inzwischen ein: Auch bei Realisierung einer NBS verblieben rund zwei Drittel aller Züge auf der Bestandsstrecke, darunter mindestens untermittags auch alle Güterzüge. Lärmschutz für die Anwohner ist aber gesetzlich nicht vorgesehen, wenn man eine komplett neue Strecke baut. Das darf nicht sein. Wir fordern in jedem Fall umfassenden Lärmschutz für die Bestandsstrecke! Wenn Neubauabschnitte erforderlich werden, sind trotz schlechterer CO<sub>2</sub>-Bilanz im Bereich von Häusern und Dörfern längere Tunnelabschnitte zu Gunsten einer besseren Verträglichkeit für die Menschen zwingend vorzusehen!

Landwirte und Waldbesitzer: Unsere Flächen sind wertvoll, auch für die Gesellschaft und die Region. Deshalb wollen wir keine erneute, zusätzliche Zerschneidung der Region mit dem einhergehenden Verlust von wertvollen Agrar- und Waldflächen!

Umwelt: Diese benötigt eine schnelle Mobilitätswende auch in der Region, mehr Güter auf dafür geeigneten Schienenstrecken, einen minimalen Flächenverbrauch, die Berücksichtigung von Naturschutzgütern, geringerer CO<sub>2</sub>-Rucksack durch Bestandsausbau und einen energieeffizienten Betrieb.

Heimat: Unsere wunderbare Heimat, ihre abwechslungsreiche, vielfach naturgeprägte Landschaft hat durch den Autobahnausbau, seinen Flächenbedarf, seine Trennwirkung, seinen Lärmteppich und seine Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur schon massiv gelitten.

Der Eingriffe ist genug. Unsere Heimat mit den Trinkwasserschutzgebieten, Einzugsgebiete der Wasserversorgung, Naturwälder, Natur- und Vogelschutzgebiete, Naturpark Westliche Wälder, ökologisch bedeutsame Flächen, Landschaftsschutzgebiete, Biotopen und den Flusstälern Roth, Biber, Günz, Kammer, Mindel, Zusam und Schmutter, darf nicht weiter massiv verunstaltet werden.

## Die Bischt fordert daher:

### (1) Überprüfung und Anpassung der Projektvorgaben:

Der Bund ist Auftraggeber für das Projektteam der DB-Netz. Seine Vorgaben bestimmen dessen Eingrenzung auf eine Neubaustrecke. Diese Vorgaben sind Jahre alt, durch die Entwicklung überholt und müssen daher angepasst werden:

- Fahrzeit: Eine Fahrzeit von 26 Min. zwischen Augsburg und Ulm war vorgegeben, um in Ulm und Augsburg sog. integrale Taktknoten zu realisieren (Abfahrten immer um die Minuten 00 und 30, mit optimalen Anschlüssen zwischen Fern- und Regionalverkehr). Dieses Ziel, das zeigt der Fahrplan des Deutschlandtakts, ist nicht erreichbar. Teilweise werden die Anschlüsse schlechter als heute. Damit ist das 26 Min.-Ziel obsolet. Eine Variante des Deutschlandtakts mit etwas längerer Fahrzeit ist nötig, möglich, führt eventuell sogar zu besseren Anschlüssen, macht die 300 km/h Höchstgeschwindigkeit überflüssig und ermöglicht verträglichere Ausbauvarianten. Diese Vorgabe muss dringend korrigiert werden!
- Güterzugtaugliche NBS: Auch bei einer Realisierung der NBS verblieben die meisten Güterzüge auf der Bestandsstrecke. Zudem geht die Prognose für den Güterverkehr nur von relativ geringen Zugzahlen zwischen Augsburg und Stuttgart aus. Die meisten Güterzüge fahren über Donauwörth, Ingolstadt oder Regensburg nach Norddeutschland. Dann aber sind güterzugtaugliche Steigungen und flächenfressende Überholbahnhöfe, u.a. im Naturpark, Mittelverschwendung. Dieses Geld ist viel besser im Lärmschutz an der Bestandsstrecke investiert!
- Viergleisiger Ausbau: Der Kapazitätsbedarf, also die maximale Zahl der Züge pro Stunde, nimmt nach den Planungen aus dem Deutschlandtakt und den Nahverkehrsplanungen nur um 1 Zug pro Stunde zu. Auch tritt der Spitzenbedarf nur auf einem Teilstück der Strecke, nämlich zwischen Gessertshausen und Augsburg auf. Das zeigt, dass es die durchgängige Viergleisigkeit gar nicht braucht, sondern vielmehr einen abschnittswisen Ausbau, der auf die integrierten Trassenbedürfnisse von Fern-, Nah- und Güterverkehr zugeschnitten ist.
- Digitalisierung: Bund und DB betonen aktuell ständig, dass durch die künftige Digitalisierung der Zugsteuerung (European Train Control System ETCS und digitale Stellwerke) die Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken erheblich (bis zu 35 Prozent) gesteigert werden kann. Wir fordern daher eine Untersuchung der Bestandsstrecke dahingehend, wie Kapazität und Leistungsfähigkeit durch die Kombination eines abschnittswisen Ausbaus mit ETCS gesteigert werden könnte.
- Bahnhöfe Augsburg Hbf. und Ulm: Von beiden Bahnhöfen ist mittlerweile bekannt, dass sich erhebliche Kapazitätsprobleme abzeichnen. Der Planungsauftrag des Bundes für Augsburg-Ulm klammert aber beide Bahnhöfe aus, das ist ein Unding. Schließlich muss auch die Einbindung und Abwicklung von Fern-, Nah- und Güterverkehr in den beiden Großstadtbahnhöfen klappen. Wir fordern daher eine Integration der Bahnhöfe in den Planungsauftrag.
- SPNV: Dessen Anforderungen an gesicherte Fahrplantrassen und adäquate Haltepunkte müssen unbeschadet unterschiedlicher Zuständigkeiten integrativer Bestandteil einer Nah- und Fernverkehr integrierenden Trassenplanung werden.
- Barrierefreiheit: Alle Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke Ulm-Augsburg müssen unabhängig der Planungen barrierefrei ausgebaut werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist beim unmittelbaren Ausbau der Bestandsstrecke mitfinanziert!

- Anwohner: Gleiches gilt für überfälligen Lärmschutz an der Bestandsstrecke.
- Bestandsstrecke: Aus den vorgenannten Gründen ist ein Ausbau der Bestandsstrecke bzw. ggf. auch eine Kombination aus Bestandsstreckenausbau und kurzen Neubauabschnitten zumindest als Alternative gleichwertig zu planen. Auch werden immens flächenfressende Überholbahnhöfe auf unseren wertvollen land- und forstwirtschaftlichen Flächen vermieden, wenn die Bestandsanlagen optimiert und mitgenutzt werden.

## (2) Beteiligung der Region:

Aufgabenträger des SPNV, Kommunen und Anwohnerinitiativen sind in den eingeforderten Prozess einer Korrektur und Aktualisierung der Planungsvorgaben des Bundes als ernst genommene Partner einzubeziehen.

## (3) Weiteres Vorgehen:

Die aktuellen Planungen sind bis zur Korrektur der Planungsvorgaben durch den Bund auszusetzen. Die hierfür vorgehaltenen Ingenieurkapazitäten sollten zumindest temporär für die kurzfristige Sanierung und Verbesserung des Bestandsnetzes eingesetzt werden. Damit können sie einen Beitrag leisten, um den drohenden Zusammenbruch des Bahnsystems zu verhindern und die Qualität des Eisenbahnverkehrs möglichst zeitnah wieder zu verbessern!

Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V., Buchbergstraße 33, 89233 Neu-Ulm (Steinheim)  
Webseite: [www.bischt.de](http://www.bischt.de), Mail: [info@bischt.de](mailto:info@bischt.de)

Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)



Andreas Zilker (Stellv. Vorsitzender)



Die Vorstandschaft der Bürgerinitiative:

Jürgen Zimmermann, 1. Vorsitzender

Andreas Zilker, 2. Vorsitzender

Ralph Rösch, Schatzmeister

Boris Koch, Schriftführer

Peter Feik, stellv. Schriftführer

Beisitzer:

Nicole Aguilera, Ludwig Botzenhardt,

Andreas Engelmann, Hermann Gruber,

Siegfried Werdich

Netzwerk Bischt:

BI Bahntrassen Bibertal, BI Bubesheim (BIB), BI ProNatur-Günztal, BI Limbach, Interkommunale Bürgerinitiative Wollbach, Interkommunale Bürgerinitiative Streitheim, Interkommunale Bürgerinitiative Horgau, Interkommunale Bürgerinitiative Adelsried, Bürgerverein Hirblingen e.V., Siedlergemeinschaft Bärenkeller-Nord e.V.