

Regierung von Schwaben

Fronhof 10

86152 Augsburg

18. Oktober 2023

Bahnprojekt Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Ulm- Augsburg

Raumordnungsverfahren bei der Regierung von Schwaben, 86145 Augsburg

Hier: Anhörung der Öffentlichkeit

Stellungnahme der Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. (BISCHT)

Zusammenfassung:

Das grundsätzliche Ziel einer Erhöhung der Verkehrsanteile des Schienenverkehrs wird geteilt und es ist auch unstrittig, dass dazu – auch im Abschnitt Ulm-Augsburg – Infrastrukturausbauten erforderlich sein werden. Ebenso unstrittig muss aber sein, dass diese bedarfsgerecht, also einem nachgewiesenen Bedarf entsprechend und unter maximaler Berücksichtigung der Schutzgüter geplant sein müssen. Dies gilt in besonderem Maße auch für einen etwaigen Flächenmehrbedarf.

Allen von der Projektträgerin zum ROV vorgelegten Trassenvarianten ist gemeinsam, dass sie mit massiven Eingriffen in Schutzgüter verbunden sind. Ein belastbarer und aktueller Bedarfsnachweis für das Konzept einer durchgehenden Viergleisigkeit durch eine güterzugtaugliche Neubaustrecke mit 26 Minuten Fahrzeit und 300 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt aber, wie wir im Detail darlegen, nicht vor. Angaben hierzu seitens der Projektträgerin sind teilweise veraltet, teilweise fehlerhaft.

Aus unserer Sicht ist daher seitens der Raumordnungsbehörde von der Projektträgerin zu fordern, dass zunächst die verkehrlichen Notwendigkeiten aktualisiert und nachvollziehbar dargelegt werden, sodann auf dieser aktualisierten Basis eine aktualisierte Variantenprüfung und -auswahl mit dem Ziel einer Eingriffsminimierung erfolgt.

1. **Beurteilungsrahmen:**

Die in der BISCHT organisierten lokalen Bürgerinitiativen verkennen nicht, dass eine Stärkung der Schiene grundsätzlich landesplanerisch sinnvoll ist, und sie unterstützen dieses Ziel.

Der Regionalplan für die Region 9 fordert eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnlinie München-Augsburg-Ulm sowie die Schaffung eines transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes (TEN),

insbesondere der sog. „Magistrale für Europa“ (Paris-Bratislava). Dazu braucht es zweifellos auch einzelne Infrastrukturausbauten, auch zwischen Ulm und Augsburg.

Damit ist aber noch nicht gesagt, dass jede Variante des Ausbaus den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung entspricht, nur weil sie die zitierten verkehrlichen Forderungen erfüllen würde. Vielmehr ist es erforderlich, zunächst diejenige Variante eines Ausbaus zu finden und dann zu priorisieren, die zugleich folgende Kriterien bestmöglich erfüllt:

- Notwendigkeit (d.h. sie erfüllt einen belastbar nachgewiesenen verkehrlichen Bedarf)
- Minimierung des Flächenmehrbedarfs
- Maximale Rücksicht auf Schutzgüter (Heimat, Landschaft, landwirtschaftliche Böden, Wald, Wasser, Erholung, Schutz vor Lärm, Ökologischer Fußabdruck)
- Maximal möglicher regionaler Mehrwert.

Unstrittig ist für uns: Alle vom Projektträger bisher vorgelegten Varianten wären, wie auch die Erläuterungen der Projektträgerin belegen, mit massiven Eingriffen in Schutzgüter verbunden. Verschärfend kommt hinzu, dass auch ein Naturpark besonders betroffen wäre, der laut Regionalplan insbesondere in seiner Erholungsfunktion, als naturbetonter Lebensraum und als weiträumiges, immissionsarmes Gebiet mit gewachsener Kulturlandschaft zu erhalten und zu sichern ist. Für die zahlreichen möglicherweise betroffenen Bürger, die wir vertreten, kämen hinzu:

- Eine massive Veränderung des landschaftlichen Umfeldes, also ihrer Heimat,
- teilweise Verlust von landwirtschaftlichen Böden, forstlichen Nutzungen und langjährig tradierten und genutzten Erholungsgebieten,
- über viele Jahre hinweg Belastungen durch die Bautätigkeit, geprägt womöglich durch zahlreiche Kunstbauwerke mit entsprechend langer Bauzeit.

Eine für uns zwingende Folgerung ist daher: Der Bahnausbau muss nachweisbar a) nach Art und Umfang bedarfsgerecht und b) eingriffsminimierend geplant sein.

2. Verkehrlicher Bedarf

Die Beurteilung der Frage, welche Variante am ehesten eingriffsminimierend ist, setzt zunächst, also vorgehend, einen belastbaren Bedarfsnachweis voraus.

Hierzu stellen wir fest:

Für alle von der Projektträgerin bisher vorgelegten Varianten liegt ein belastbarer Bedarfsnachweis bisher nicht vor. Dies begründen wir wie folgt:

- (1) Die Projektträgerin verweist in ihrer Projektbegründung zunächst auf das im Bundesverkehrswegeplan 2030 gemäß Bundestags-Beschluss vom 3.8.2016 unter Vorhabens-Nummer 2-041-V02 im vordringlichen Bedarf enthaltene Projekt.

Das hier zitierte Vorhaben des BVWP 2030, dem bereits ausführliche gutachterliche Analysen zu Grunde lagen, beinhaltet jedoch eine kombinierte Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS), diese ausdrücklich mit einem dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Dinkelscherben und Augsburg, einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h im Ausbauabschnitt bzw. 250 km/h in Neubauabschnitten sowie einer Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm von 30 Minuten. Das für das ROV seitens der Projektträgerin vorgelegte Projekt entspricht also, unabhängig von der Variante, nicht dem ursprünglichen Projekt Nr. 2-041-V02 des BVWP 2030.

- (2) Für das im BVWP enthaltene Projekt liegt ein volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Nachweis aus dem Jahr 2016 (Kostenbasis 2012) vor. Dessen Grundlagen unterscheiden sich aber in zahlreichen Faktoren und Annahmen – z.B. projektinduzierte Nutzen in Form von modal Split-Veränderungen durch zusätzliche Fahrgäste und Güter, CO₂-Einsparungen sowie Kosten in Form von Herstellungskosten, Umweltfolgekosten durch CO₂-Belastung, Flächenbedarf etc., Unterhaltskosten und Betriebskosten (u.a. Energieverbrauch) – von den jetzt für das ROV vorgelegten Trassenvarianten. Der dem BVWP-Projekt zu Grunde liegende Nutzen-Kosten-Nachweis ist also nicht auf das nun vorgelegte Projekt übertragbar. Für dieses liegt somit ein valider und aktueller Nutzen-Kosten-Nachweis nicht vor. Dass ein solcher für das aktuelle Projekt erst noch erstellt werden müsste, eine volkswirtschaftliche Rechtfertigung des vorgelegten Projekts also bisher nicht existiert, war auch ein einvernehmliches Ergebnis des Gesprächs der BISCHT mit PStS Theurer am 03.07.2023 im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Berlin.
- (3) Hinsichtlich der Projektrechtfertigung verweist die Projektträgerin auf das Konzept Deutschlandtakt und dessen vom Gesetzgeber beabsichtigtes Vorrücken in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.

Richtig ist, dass der Bund seine infrastrukturelle Ausbaukonzeption für das deutsche Schienennetz künftig weitgehend an einem Angebotskonzept, nämlich dem Deutschlandtakt, ausrichten will. Diese grundsätzlich angebotsorientierte Vorgehensweise ist zu begrüßen, weil es prinzipiell eine effiziente Vorgehensweise fördert.

Der Deutschlandtakt besteht aus einem in Knotenbahnhöfen vernetzten Liniensystem mit festen Takten, in die zeitgleich auch Bedarfstrassen des Güterverkehrs eingefügt sind. Hieraus ergibt sich der Ausbaubedarf. Auch wenn sich dieses System letztlich in einem Fahrplangefüge niederschlägt, darf dieser Fahrplan aber nicht als künftig „in Stein gemeißelt“ interpretiert werden. Es gibt zu diesem System alternative Fahrpläne und es wird im Zeitablauf aus einer Vielzahl von Gründen (z. B. Baufortschritt, technische Weiterentwicklung, Fahrzeugverfügbarkeit, Veränderung der verkehrlichen Bedarfe, Veränderungen in Auslandsnetzen) immer wieder mehr oder weniger geringfügig vom aktuellen Entwurf abweichende Fahrpläne geben. Das zeigt auch die Tatsache, dass der Bund zwischenzeitlich bereits eine Fortschreibung zu genau dem Fahrplanstand (= 3. Entwurf) des Deutschlandtakts in Auftrag gegeben hat, auf den sich die Projektträgerin beruft (Seite 2 und 3 des Erläuterungsberichts). Auch in anderen Bereichen der Bundesrepublik kommt es bereits zu Korrekturen der Fahrzeiten des Deutschlandtakts und der Projektkonfigurationen.

Es muss daher bei der Heranziehung des Deutschlandtakts als Beurteilungskriterium für Ausbaubedarfe Bezug genommen werden auf seine grundsätzlichen Erfordernisse, nämlich das zugrundeliegende Liniensystem mit Bedienungshäufigkeiten, hieraus resultierenden Zugzahlen, Erfüllung wichtiger Anschlussbeziehungen in relevanten Knotenbahnhöfen, angestrebte

nachfragegerechte Taktsysteme im Nahverkehr und Bereitstellung der optionalen Trassen im Güterverkehr.

Klar erkennbar ist, dass die mit den vorgelegten Projektvarianten bisher geplanten Eingriffe in erheblichem Umfang bedingt sind durch einige einschneidende planerische Prämissen bzw. Vorgaben, auf die sich die Projektträgerin beruft, nämlich

- 26 Min. Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm,
- durchgehende Viergleisigkeit
- durchgehende Neubaustrecke mit Güterzugtauglichkeit und Mischbetrieb.

Der Projektbericht behauptet, diese Vorgaben würden sich zwingend aus dem Deutschlandtakt ergeben. Das ist jedoch schon chronologisch unzutreffend:

- Laut Projektbericht (Ziff. 2.1.1, Seite 6) habe man bereits im Jahre 2019 untersucht, ob eine reine Ausbaumaßnahme oder eine Ausbaumaßnahme mit kurzen Neubauabschnitten die Projektziele erreichen kann, und dies verworfen, weil diese nicht erreichbar wären und die Zielfahrzeiten deutlich verfehlt würden. Offensichtlich wurden also hier bereits eine andere Zielfahrzeit und andere Zugzahlen unterstellt als im geltenden BVWP 2030.
- In einer Presseerklärung der DB AG vom 16.10.2020 zur Präsentation ihrer vier Trassierungsräume heißt es: „Die Bahn muss dabei die vom Bund vorgegebenen verkehrlichen Anforderungen, unter anderem Fahrzeitverkürzung um rund eine Viertelstunde auf 26 Minuten, sowie Züge mit Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, Güterzugtauglichkeit und gleichermaßen die Siedlungsgebiete und Naturschutzräume berücksichtigen.“ (Presseinformation DB AG, Berlin, 16.10.2020). Auch auf der Projekt-Homepage der Projektträgerin wird klar ausgeführt: „Der Bund hat entschieden, dass die Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm nicht länger als 26 Minuten dauern darf.“
- Hinsichtlich der anzustrebenden Fahrzeit gingen hingegen die Gutachter des Deutschlandtakts im Jahr 2019 (1. Fahrplanentwurf) und auch noch in 2020 (2. Fahrplanentwurf) entsprechend den Vorgaben des BVWP 2030 von 30 Min. Fahrzeit aus. Erst auf Grund der von der Projektträgerin zitierten Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums haben die Gutachter des Deutschlandtakts dann im 3. Fahrplanentwurf (veröffentlicht erstmals 2021) die Fahrzeit auf 26 Min. angepasst. Die Fahrzeit von 26 Min. ist also eine Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums und kein zwingendes Ergebnis oder eine Voraussetzung des Deutschlandtakts.
- Ebenso wenig gilt dies für die Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h: Richtig ist, dass die Gutachter im 3. Fahrplanentwurf auch Züge mit bis zu 300 km/h Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Linien vorsehen. Daraus ist aber nicht abzuleiten, dass die Strecke Ulm-Augsburg zwingend für 300 km/h ausgebaut werden muss. Die mit 300 km/h Höchstgeschwindigkeit angenommenen Züge werden auch auf anderen Strecken mit geringerer Höchstgeschwindigkeit fahren (z. B. auch Augsburg-München: max. 230 km/h). Entsprechende Vorgaben für Ulm-Augsburg macht nicht der Deutschlandtakt; sie kommen wohl ebenfalls vom Projektauftraggeber bzw. ergeben sich aus dessen Fahrzeitvorgabe.

Die Fahrzeitvorgabe des Projektauftraggebers sollte, wie dies auch in seinerzeitigen Veröffentlichungen des Bundesverkehrsministeriums allgemein erläutert wird, sog. integrale

Taktknoten in Augsburg und Ulm ermöglichen. Das war ein grundsätzlich nachvollziehbares Ziel, auch weil solche integralen Taktknoten ein essentielles Merkmal des Deutschlandtakts sind und funktionierende Knoten die Attraktivität des mit dem Deutschlandtakt geplanten Zugsystems erhöhen. Es zeigt sich aber im Ergebnis der Fahrplanbearbeitung im Deutschlandtakt, dass solche auch mit der Fahrzeitleistung von 26 Minuten in Ulm und Augsburg nicht möglich sind: Der derzeit aktuelle (dritte) Fahrplänenwurf des Deutschlandtakts, auf den sich die Projektträgerin beruft, enthält zwar – anders als der 1. und der 2. Entwurf – die vorgegebene Fahrzeit von 26 Minuten, aber keine integralen Taktknoten in Ulm und Augsburg. Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr in wichtigen Relationen würden dort sogar schlechter als bisher. Es zeigt sich auch in diversen Fahrplanstudien anderer Fachleute: Eine etwas längere Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm gefährdet weder die Funktion des Deutschlandtakts, noch die Attraktivität der Magistrale für Europa – im Gegenteil: Sie ermöglicht sogar bessere Anschlüsse und damit eine eher höhere Attraktivität durch geringere Wartezeiten für in Augsburg oder Ulm (teilweise auch für in München) umsteigende Fahrgäste.

Die Fahrzeitleistung von 26 Min. ist daher obsolet, korrigierbar und korrekturbedürftig.

- Gleiches gilt für die angebliche Notwendigkeit eines durchgehend 4-gleisigen Ausbaus auf ganzer Linie zwischen Neu-Ulm und Augsburg (abweichend von den Untersuchungen und Festlegungen zum BVWP 2030):

Hierzu verweist der Erläuterungsbericht der Projektträgerin auf Untersuchungen zum Kapazitätsbedarf im Jahre 2019. Diese Untersuchungen, auf die schon mehrfach auch im Schriftverkehr mit Abgeordneten verwiesen wurde, die aber bisher nie einer fachlichen Überprüfung zugänglich gemacht wurden, sind mit Sicherheit aus mehreren Gründen obsolet:

Die seinerzeit auch im Rahmen der Erarbeitung des Deutschlandtakts vorgesehenen Zugzahlen sind zwischenzeitlich überholt. Die Gutachter des Deutschlandtakts haben die Belegung der Strecke (Stuttgart-) Ulm-Augsburg sowohl im Fern- als auch im Güterverkehr nach unten korrigiert und dies auch nachvollziehbar begründet. Die hinterlegten Zahlen des Nahverkehrs entsprechen den Angebotskonzepten der BEG und sind unverändert.

Den im Deutschlandtakt prognostizierten Zugzahlen im Personenverkehr liegt bereits die Zielsetzung einer bundesweiten Verdoppelung des Reisendenaufkommens zugrunde. Gerade im Abschnitt Ulm-Augsburg wird dabei jedoch in den Prognosen des Deutschlandtakts ein sehr geringer Fahrgastzuwachs und eine unterdurchschnittliche Auslastung der geplanten Züge, mithin überdurchschnittliche Kapazitätsreserven attestiert. Auch unter Hinzurechnung der geplanten und sinnvollen Taktbedienungen in den Nahverkehrsräumen Donau-Iller (insb. Ulm-Günzburg) und Augsburg (Dinkelscherben-Augsburg) kommt es nach den Prognosen und anders als im Erläuterungsbericht behauptet nur zu einem bescheidenen Zuwachs an Zügen pro Stunde und Richtung gegenüber den heutigen Spitzenbedarfen, damit also auch des infrastrukturellen Kapazitätsbedarfs. Dieser Zuwachs beträgt pro Stunde und Richtung maximal 1-2 Fernzüge.

Im Güterverkehr unterstellt der Deutschlandtakt auftragsgemäß und begrüßenswerter Weise einen massiven Zuwachs des deutschlandweiten Transports auf der Schiene. Während dies auf den großen Hauptabfuhrstrecken in Deutschland nahezu überall erheblich mehr Güterzüge als heute und entsprechenden Ausbaubedarf zur Folge hat, bildet die Strecke Augsburg-Ulm hier jedoch eine Ausnahme, die die Gutachter des Deutschlandtakts in ihrem Abschlussbericht sogar

besonders erwähnen und begründen. Der Güterverkehr bleibt auf dieser Strecke bescheiden, ja er nimmt mit den prognostizierten nur insgesamt 49 Güterzügen täglich (Richtung plus Gegenrichtung in 24 h) tendenziell sogar ab. Der von den Gutachtern erklärte Grund ist, dass heutige und erst recht künftige Güterzüge schon aus Effizienzgründen mit hohen Lasten gefahren werden, die gerade fertiggestellte Neubau-Anschlussstrecke (Kornwestheim-) Wendlingen-Ulm dafür jedoch nicht geeignet ist. Güterverkehrsunternehmen auf den entsprechenden Korridoren werden daher nach den Prognosen im Deutschlandtakt ganz überwiegend großräumig alternative Routen bevorzugen, erst recht nach Fertigstellung des vorgesehenen Ausbaus der Achse Hanau-Würzburg-Nürnberg.

Zudem verbleibt die Mehrzahl der prognostizierten nur 49 Güterzüge, genauer 33, nach den Prognosen im Deutschlandtakt auf der Bestandsstrecke, während der Betriebszeit des Schnellverkehrs nach Auskunft des Eisenbahnbeauftragten der Bundesregierung sogar ausschließlich. Die verbleibenden 18 Güterzüge würden, so seine schriftlich vorliegende Aussage, die geplante Neubaustrecke nur nachts nutzen. Das bedeutet in Summe:

Der Güterverkehr zwischen Augsburg und Ulm nimmt nicht zu, sondern eher ab und ist zahlenmäßig bescheiden.

Es ist nach dem Deutschlandtakt gar kein Mischbetrieb zwischen Schnellverkehr und Güterverkehr auf einer Neubaustrecke geplant. Auch dieser, wegen der Trassierungskonsequenzen (Neigung!) und der geplanten flächenzehrenden Überholbahnhöfe erhebliche Raumeingriffe bewirkende bzw. beeinflussende Planungsparameter ist also obsolet und korrekturbedürftig.

Im Nahverkehr werden in den Spitzenstunden heute bereits Zugzahlen abgewickelt, die zumindest in Lastrichtung und auf den stärksten Streckenabschnitten weitgehend den Zielzahlen entsprechen. Durch Ausdehnung der Frequenzen auf einen ganztägigen Takt nehmen also zwar die ganztägigen Zugzahlen deutlich zu, der Spitzenbedarf aber nur noch geringfügig.

Klar erkennbar ist ferner aus den Zugzahlen des Deutschlandtakts, dass bedingt durch den Nahverkehrsbedarf und die nur teilweise Parallelität der Donautalbahn die stündlichen Zugzahlen zwischen Augsburg und Ulm abschnittsweise deutlich differieren. Das erfordert somit auch eine abschnittsweise Kapazitätsplanung und eine abschnittsweise Beurteilung der Ausbaunotwendigkeiten. Dies liegt nicht vor.

Fazit hierzu: Die Behauptung im Erläuterungsbericht der Projektträgerin (Seite 6), es sei im Deutschlandtakt mit einer deutlichen Steigerung der Zugzahlen in allen drei Zugsparten zu rechnen, ist unzutreffend. Vielmehr sind die im Deutschlandtakt geplanten und prognostizierten Zugzahlen a) insgesamt niedriger als noch 2019 angenommen und b) auch abschnittsweise erheblich differierend.

Zur Ermittlung des infrastrukturellen Kapazitäts(mehr)bedarfs ist die Gesamtzahl der Züge im Tagesablauf ohnehin ein weitgehend ungeeigneter Indikator. Entscheidend ist vielmehr der Spitzenbedarf in relevanten Zeiteinheiten, also z.B. pro Stunde oder in einem 2-Stunden-Zeitraum. Ausweislich der Zugzahlen des Deutschlandtakts liegt der kapazitätsrelevante Spitzenbedarf nur um 1-2 Züge (< 20 %) über dem Status quo. Im Status quo ist die Strecke nach den offiziellen Angaben von DB Netz zudem nicht überlastet.

Somit ist auch die im Erläuterungsbericht als Ergebnis von Untersuchungen in 2019 postulierte durchgängige Viergleisigkeit zwischen Neu-Ulm und Augsburg, die einer Verdoppelung der Gleiskapazität entspräche, nicht mehr nachgewiesen und auch unplausibel. Wenn aber die durchgängige Viergleisigkeit unplausibel ist, dann ist es beispielsweise bis zum Beweis des Gegenteils in Form einer aktualisierten, den aktuellen Zugzahlen des Deutschlandtakts entsprechenden und abschnittsweise differenzierten Kapazitätsuntersuchung nicht erwiesen, dass es im zweifellos besonders sensiblen Abschnitt des Donautals nicht auch möglich wäre, den tatsächlichen Bedarf mit einer Optimierung der Bestandstrasse, also ohne Eingriffe in sensible Bereiche, zu decken.

Der Vollständigkeit sei auch darauf verwiesen, dass die angebliche Untersuchung aus dem Jahre 2019 sicherlich auch noch nicht die kapazitätssteigernden Wirkungen moderner digitaler Zugsteuerungstechnik (ETCS) berücksichtigen konnte, die sowohl vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr als auch von der DB AG in diversen aktuellen Veröffentlichungen aktuell mit bis zu 30 % Kapazitätswachstum angegeben werden.

3. Planungsparameter und Variantenauswahl

An dieser Stelle ist dem Eindruck entgegen zu treten, es mache keinen Unterschied, ob die Zielfahrzeit 30 oder 26 Minuten betrage. Richtig ist vielmehr, dass die Untersuchungen zum BVWP 2030 ja gerade ergaben, dass mit einer Zielfahrzeit von 30 Minuten Varianten mit zumindest partiellem Ausbau der Bestandsstrecke möglich sind. Die wie dargestellt überholte, durch den Deutschlandtakt nicht veranlasste und auch nicht gerechtfertigte Zielfahrzeit hat also erheblichen Einfluss auf die Variantenauswahl. Das zeigt auch die Tatsache, dass die Projektträgerin selbst angegeben hat, weitere Varianten schon im Frühstadium der Vorplanung deshalb ausgesondert zu haben, weil mit diesen die Fahrzeitvorgabe nicht zu erfüllen wäre.

Beim Thema des tatsächlichen Kapazitätsmehrbedarfs auf Grund der aktuellen Zahlen des Deutschlandtakts und dessen abschnittsweise Betrachtung unter Berücksichtigung eines modernen digitalen Kapazitätsmanagements ist die unmittelbare Wirkung auf die Variantenauswahl natürlich selbsterklärend. Gleiches gilt aber auch für die offensichtlich überholte Anforderung der Güterzugtauglichkeit etwaiger partieller Neubauabschnitte und deren Auswirkung auf die Trassierungsparameter.

Das bedeutet also: Eine notwendige Überprüfung, Aktualisierung und mögliche Korrektur dieser Vorgaben könnte daher zu signifikant raumverträglicheren Varianten des Bahnausbaus führen.

Solche Varianten könnten beispielsweise sein:

- Weitgehendere Nutzung der Bestandsstrecke, wie im BVWP 2030 auch vorgesehen;
- Teilweise nur dreigleisiger Ausbau, wie im BVWP 2030 auch vorgesehen;
- Landschafts- und raumverträglichere Trassierung von etwaigen Neubauabschnitten, auch neue Trassenvarianten, bei etwas längerer Fahrzeit und dadurch möglichem Verzicht auf 300 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie Korrektur geschwindigkeitsabhängiger Trassierungselemente (z.B. Gleisabstände, Gradienten, Radien);
- Reduzierung des Flächenverbrauchs bei Neubauabschnitten durch Verzicht auf Güterzugtauglichkeit;

- Reduzierung des Flächenverbrauchs bei Neubauabschnitten durch Verzicht auf Überholbahnhöfe.

4. Schutzziel „Minimierung Flächenverbrauch“ und Ausbauvarianten

Am Beispiel des erwähnten Themas „Flächenverbrauch“ möchten wir das exemplarisch vertiefen, weil diesem Schutzziel zwischenzeitlich gerade in Bayern eine besondere Bedeutung zukommt. Die Bayerische Staatsregierung hat hierzu im Jahre 2019 eine Flächensparoffensive ins Leben gerufen. Hierin heißt es: „Es ist unser gemeinsames Ziel, die Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke weiter zu reduzieren. Ein schonender Umgang mit Fläche meint den Schutz unserer Heimat: freie Landschaften, fruchtbare Anbauflächen, wertvolle ökologische Flächen, attraktive Erholungsräume und kompakte, lebenswerte Städte, Märkte und Gemeinden.“ (Flächensparoffensive Bayern der Bayerischen Staatsregierung; Herausg.: Bayr. Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, München, Jan. 2022).

Die Eindämmung des Flächenneuverbrauchs hat die Bayerische Staatsregierung zu Recht zu einem herausragenden Staatsziel erhoben. Wie erst kürzlich der Presse (Augsburger Allgemeine Nr. 212 vom 14.09.2023) zu entnehmen war, ist diesem Ziel bisher jedoch noch kein Erfolg beschieden, der laufende Neuverbrauch hat bisher nicht abgenommen. Das muss ein Grund mehr sein, diesem Thema in der anstehenden Legislaturperiode noch mehr Anstrengungen zu widmen und ihm im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens für einen großräumigen Verkehrsausbau besondere Priorität einzuräumen.

Effizienter Ausbau von Schienenwegen kann dann, wenn er zu einer deutlichen Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten der Schiene führt, zur Vermeidung von Flächenneuverbräuchen bei alternativen Verkehrswegen, insbesondere der Straße führen. Auch dieser Aspekt ist grundsätzlich beim Thema Flächeneffizienz zu berücksichtigen. Dieser Effekt tritt aber nur dann ein, wenn das Neufächen verbrauchende Schienenprojekt geeignet ist, die auf der Schiene beförderten Verkehrsmengen (Personen und Güter) signifikant zu Lasten der Straße zu erhöhen.

Genau das ist beim vorliegenden Projekt aber nicht der Fall: Nach den Prognosen der Gutachter zum Deutschlandtakt nimmt das Verkehrsaufkommen im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg trotz unterstellter Verdoppelung bundesweit mit Realisierung der Neubaustrecke im Rahmen des Deutschlandtakts nur noch um insgesamt (Richtung plus Gegenrichtung) 0,8 Mio. Reisende pro Jahr (!) zu. Das ist ungefähr nur noch die Hälfte des Zuwachses, der noch im Projekt des BVWP 2030 aus 2016 unterstellt war, obwohl dieses Projekt noch deutlich flächeneffizienter als das aktuell beantragte war. Im Güterverkehr gehen die Prognosen des DT für Ulm-Augsburg wie dargestellt sogar von einem Rückgang aus (trotz unterstellter bundesweiter massiver Steigerung), weil wegen der fehlenden Güterzugtauglichkeit der Strecke Kornwestheim-Ulm der Großteil des Güterverkehrs andere Routen wählen wird. Der verbleibende geringfügige Güterverkehr wird nach den Prognosen ganz überwiegend auf der Bestandsstrecke verbleiben. Die doch ziemlich absurde Entwicklung ist also, dass gegenüber dem Ursprungsprojekt im BVWP 2030 nun eine Planung mit wesentlich höherem Flächenverbrauch bei gleichzeitig massiv reduziertem verkehrlichen Nutzen verfolgt wird.

Es ist also festzuhalten, dass das aktuelle Projekt weder im Personenverkehr, noch im Güterverkehr zu einer Steigerung der Flächeneffizienz bzw. zu vermiedenen Flächeninanspruchnahmen bei anderen Verkehrsarten führen wird.

Bleibt also folglich zu prüfen, ob mit dem geplanten Projekt ein nachgewiesener Bedarf im Schienenverkehrssystem (derzeit noch nicht erfolgt, siehe Kap. 2 Verkehrlicher Bedarf) mit minimalem Flächenneuverbrauch erfüllt werden soll oder ob es nicht ebenfalls bedarfsgerechte Alternativen, jedoch mit geringerem Flächenneuverbrauch gäbe.

Festzustellen ist zunächst, dass der Flächenneuverbrauch von neuen Bahnstrecken tendenziell massiv zugenommen hat, wofür in erheblichem Umfang auch geänderte Vorschriften ursächlich sind. Wesentlich für den Flächenneuverbrauch ist der erforderliche Trassenquerschnitt; dieser wiederum wird erheblich beeinflusst durch die für erforderlich gehaltene Höchstgeschwindigkeit auf der Trasse, die wiederum den Gleismittenabstand bestimmt.

Ein massiver Zuwachs an Flächenneuverbrauch bzw. an indirekt verbrauchten Flächen (hierzu zählen wir insbesondere zwischen separiert trassierten Bahngleisen bzw. zwischen Bahntrassen und Straßen eingeschlossene, in ihrer ökologischen und landschaftsprägenden Funktion stark eingeschränkte Restflächen) entsteht im Bereich von Talbrücken und im Vor- und Nachlauf von Tunnelstrecken, da bei Hochgeschwindigkeit getrennte, in einem vorgeschriebenen Fluchtwegabstand zueinander stehende Tunnelröhren erforderlich sind.

Schließlich entsteht ein erheblicher Flächenneuverbrauch bei Anlage von Überholbahnhöfen, deren Notwendigkeit und Ausgestaltung wiederum von der Art der Nutzung der geplanten Strecke (Mischbetrieb mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen) abhängig ist.

Beim im Raumordnungsverfahren befindlichen Projekt ist hierzu festzustellen:

Die derzeit geplante Abweichung der aktuellen Planung von der im BVWP 2030 festgelegten Variante führt zu einem erheblichen Flächenmehrbedarf, nämlich infolge der weitgehenden Planung einer separaten Neubaustrecke (= Mehrung der Trassenlängen gesamt und des spezifischen Bedarfs je Trassenkilometer), der geplanten höheren Geschwindigkeit, der bei allen Varianten trassierungsbedingt in erheblichem Umfang entstehenden Kunstbauwerke und der bisher geplanten Ausführung als güterzugtaugliche NBS mit daraus resultierenden flächenintensiven Überholbahnhöfen.

Die Projektträgerin DB Netz AG führt gegenwärtig an anderer Stelle in Deutschland, nämlich zwischen Oberhausen und Emmerich, einen überwiegend dreigleisigen Ausbau der dortigen Bestandsstrecke durch (ebenfalls eine Magistrale für Europa). Im Vorlauf der hierzu erforderlichen Planfeststellungsverfahren hatte die DB Netz nach eigenen Angaben einen Vergleich zwischen dem Bau einer zusätzlichen (autobahnparallelen) Neubaustrecke und dem – letztlich präferierten – Ausbau der Bestandsstrecke durchgeführt. Hierzu führt sie im Erläuterungsbericht aus: „Generell führen Neubaustrecken zu einem höheren Flächenverbrauch sowie zu einer Neuzerschneidung der Landschaft.“ Zu der Variante einer NBS gebündelt mit einer Autobahn heißt es: „Eine BAB-parallele NBS erfordert dagegen einen grundsätzlichen Abstand beider Verkehrssysteme und ein Abrücken bei unterschiedlicher Gradienten sowie bei Anschlussstellen und Parkplätzen.“ Die DB kam hier zu dem Ergebnis, der Ausbau der Bestandsstrecke werde „besser als eine BAB-parallele Neubaustrecke dem im Bundesnaturschutzgesetz unter § 1 Abs. 5 und im Landschaftsgesetz NW (...) formulierten Ziel bzw. Grundsatz des Naturschutzes und der Landschaftspflege gerecht, dass Verkehrswege so gebündelt bzw. zusammengefasst werden sollen, dass die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich gehalten werden.“ Im genannten Fall kommt die DB zu dem Ergebnis, dass bei der Ausbaustrecke eine „enge Bündelung ohne Inselflächen“ realisierbar sei.

(Quelle: DB Netze AG Großprojekte West, ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 2.3, Anlage 2 – Erläuterungsbericht, 2012, Aktualisierung 2021).

Diese Ausführungen und die Entscheidungsfindung dort sind plausibel. Man fragt sich nur, warum diese Erkenntnisse der DB Netz AG nicht auch beim Ausbau Ulm-Augsburg gelten sollen?

Die Bahnstrecke Ulm-Augsburg ist heute 85 km lang, davon sind:

- 4 km Ulm-Neu-Ulm- km 81,4 bereits viergleisig
- 8 km Augsburg Hbf.-Westheim teils viergleisig, teils im Bestandsraum ausbaubar
- Auf den verbleibenden 73 km befinden sich insgesamt 6 Bahnhöfe mit mindestens 4 Gleisen und weitere 2 Bahnhöfe mit 3 Gleisen; im Schnitt also ca. alle 8 km ein Bahnhof, bei dem ein Ausbau bzw. eine Spurplanoptimierung (einschließlich der Nutzung vorhandener bzw. die Neuanlage von Überholbahnhöfen) ganz oder teilweise im Bestandsraum möglich wäre.

Bei einem teilweisen oder weitgehenden Bestandsstreckenausbau käme hinzu:

- Es entfielen gegenüber einer NBS zusätzliche Flächen für Rettungswege.
- Es entfielen die Flächen, die vor und nach eingleisigen Tunneln zusätzlich für die Spreizung der Trassen erforderlich würden.
- Es entfielen die Flächen für zusätzliche Zufahrtsstraßen zur NBS.

Hieraus resultiert: Eine weitgehend bestandsorientierte Planung, wie im Bundesverkehrswegeplan 2030 aus 2016 vom Gesetzgeber vorgesehen, wäre mit Sicherheit mit weniger Flächenneuverbrauch möglich und daher nach den Zielen der Staatsregierung eindeutig vorzuziehen. Somit wäre vom Projektträger zunächst nachzuweisen, warum diese Ausbauvariante aus seiner Sicht nicht bedarfsgerecht wäre – wozu, wie bereits dargestellt, zunächst der Bedarf per se quantitativ und qualitativ und mit aktuellen Daten nachzuweisen wäre.

5. Regionaler Nutzen und Ausbauvarianten

Wenn die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt worden sind, also nachgewiesen bedarfsgerechte Trassenvorschläge mit minimalen Eingriffen in die Schutzziele vorgelegt wurden und dabei mehr als ein Vorschlag diese Bedingungen erfüllt, macht es Sinn, diese auch hinsichtlich ihrer regionalen Nutzen zu vergleichen. Da derartige Argumente bereits aktuell zu Gunsten der einen oder anderen Variante angeführt werden, obwohl die vorgenannten Bedingungen noch nicht erfüllt sind, möchten wir auch bereits zu diesem Aspekt Hinweise geben:

(1) Fernverkehr

Die Region profitiert natürlich von einer guten Einbindung in das künftige Fernverkehrsnetz der Bahn. Der Deutschlandtakt sieht ein Bedienungskonzept mit drei stündlich sowie einer zweistündlich verkehrenden Fernverkehrslinien vor, hiervon eine stündliche Linie mit Einbindung des Bahnhofs Günzburg. Mit diesem Bedienungskonzept wird es mindestens halbstündlich Verbindungen zwischen unserer Region und den Räumen Stuttgart, Rhein-Main bzw. Rhein-Ruhr (jeweils stündlich direkt sowie ebenfalls stündlich um 30 Min. versetzt mit Kreuzanschluss in Mannheim), mindestens stündlich den Räumen Karlsruhe und – mit Umstieg – Basel sowie zweistündlich der Achse Straßburg-Paris geben. Da alle genannten Fernzüge auch zwischen Augsburg und München verkehren, sind auch die bayerische Landeshauptstadt und die dortigen Anschlüsse Richtung Italien

bzw. Österreich/Balkan/Osteuropa bestens erreichbar. Die stündliche Einbindung von Günzburg ermöglicht neben der Fernverkehrsanknüpfung der Kreisstadt auch gute Umsteigeverbindungen über den Bahnhof Günzburg zwischen Augsburg und dem Bereich Gundelfingen/Lauingen bzw. von/nach Augsburg und Ulm zur/von der Mindeltalbahn.

Dieses Fernverkehrsangebot kann ohne Einschränkungen als hervorragend bewertet werden. Der allergrößte Teil davon ist allerdings bereits heute existent bzw. wird spätestens mit der Eröffnung von Stuttgart 21, voraussichtlich Ende 2025, komplettiert (u.a. der Halbstundentakt mit ICE zwischen dem Umsteigekreuz Mannheim, Stuttgart und München).

Die von der Projektträgerin geplante Neubaustrecke wird daher das Fernverkehrsangebot der Region gegenüber dem Status quo bzw. dem Stand Ende 2025 kaum noch weiter verbessern. Lediglich die Verbindung von/nach Straßburg/Paris wird mit der geplanten Zweistündlichkeit der Linie noch ausgeweitet (heute überwiegend noch mit Umsteigen in Stuttgart bzw. Mannheim).

Die mit der Maßnahme geplante Verkürzung der Fahrzeiten erhöht zwar prinzipiell für fahrzeitsensitive Reisendengruppen die Attraktivität. Ob die Züge zwischen Augsburg und Ulm aber letztlich ca. 30 Min. Fahrzeit benötigen (wie im BVWP-Projekt angestrebt) oder 4 Min. weniger (wie im aktuellen DB-Projekt angestrebt), betrifft letztlich, bezogen auf Augsburg oder Ulm, einen so minimalen Anteil an der Gesamtreisezeit, dass dies kein nennenswertes Beurteilungskriterium aus regionaler Sicht sein kann.

Hiergegen wird bisweilen eingewandt, dass eine längere Gesamtreisezeit die relative Attraktivität alternativer Routen begünstigen und damit zur Abwanderung relevanter Verkehrsströme, somit letztlich zum Risiko einer Angebotsschwächung führen könnte. Betrachtet man das deutsche Schienennetz, so gibt es allerdings keine auch nur annähernd zu Ulm-Augsburg konkurrenzfähige Route zwischen Stuttgart und München. Diese Überlegung könnte sich also nur auf die Achse Rhein-Ruhr/Rhein-Main-München beziehen, für die die Alternative über Nürnberg-Würzburg zur Verfügung steht.

Hierzu darf auf die ausführlichen Darlegungen im Endbericht zum Deutschlandtakt hingewiesen werden. Aus diesen ergibt sich, dass auch bei einer unterstellten Fahrzeit von 26 Min. zwischen Augsburg und Ulm die im Deutschlandtakt geplante Fahrzeit zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und München über Würzburg kürzer sein wird als über Stuttgart. Das führt laut Gutachter zu einer „erwünschten“ Verlagerung von Verkehren weg von der Achse über Stuttgart, die in der Angebotsplanung des Deutschlandtakts auch bereits berücksichtigt wurde.

Daraus ergibt sich im Umkehrschluss, dass Fahrzeiten zwischen Augsburg und Ulm, die geringfügig höher sind als die mit dem Projekt angestrebten 26 Minuten, keine zusätzlichen, also im Deutschlandtakt nicht schon berücksichtigten Verlagerungen von Verkehrsströmen und Angebot zur Folge haben werden.

(2) Güterverkehr

Wie bereits dargestellt, wird die Bedeutung der Strecke für den großräumigen Güterverkehr abnehmen. Eine gute Einbindung der Containerterminals in Ulm und Augsburg (dort durch Anbindung an die Strecke Donauwörth-Augsburg) ist jedoch vorgesehen. Für den Wagenladungsverkehr gilt, dass er ohnehin jeweils mit Übergabezügen zu/von den großen Güterverkehrsknotenbahnhöfen abgewickelt wird. Unschwer erkennbar ist daher: Ob es zwischen Augsburg und Ulm eine (nach der Prognose nur von wenigen, überregionalen Verbindungen genutzte) Neubaustrecke gibt oder nicht, während das Gros der verbliebenen Züge ohnehin auf der

Bestandsstrecke verbleibt, hat auf die Attraktivität der Region im Schienengüterverkehr sicher keinen Einfluss.

(3) Nahverkehr

Von der Bahnstrecke Augsburg-Ulm sind zwei Nahverkehrsräume mit ausgeprägten Pendlerverkehren betroffen: Nahverkehrsraum Ulm/Neu Ulm und Nahverkehrsraum Augsburg.

In beiden Räumen gibt es seit langer Zeit konkretisierte Planungen für regionale S-Bahnsysteme, gekennzeichnet durch Taktverkehre (geplant jeweils 15-Min. tagsüber) und einige zusätzliche Halte. Selbstverständlich gehören dazu barrierefrei ausgebaute Haltepunkte bzw. Bahnhöfe und attraktive Fahrzeiten.

Das heutige Nahverkehrsangebot reicht hinsichtlich der Taktichte in den Spitzenstunden in den jeweils am stärksten belasteten Abschnitten (Gessertshausen-Augsburg und Günzburg-Ulm) bereits weitgehend an den angestrebten Zustand heran. Allerdings ist dabei noch keine vollständige Vertaktung möglich und es gibt teilweise – fahrplanmäßig oder verspätungsbedingt – Überholungsaufenthalte für Nahverkehrszüge, die natürlich deren Attraktivität beeinträchtigen. Für den Zielzustand – strikte Takte, planmäßige Überholungsaufenthalte zumindest nicht in den nachfragestarken Abschnitten Augsburg-Dinkelscherben und Günzburg-Ulm, planmäßige und außerplanmäßige Überholungen wenn überhaupt, dann nur mit deutlich kürzeren Aufenthaltszeiten für den überholten Nahverkehrszug – sind zweifellos kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich.

Unstrittig ist auch, dass eine vollständige Neubaustrecke, wie im aktuellen Projekt angestrebt, natürlich entlastende Wirkungen und damit Kapazitätsgewinne auf der Bestandsstrecke bewirken würde. Dabei ist aber zu beachten:

- Da nach den Prognosen des Deutschlandtakts auch bei Realisierung einer NBS die Mehrzahl der Züge auf der Bestandsstrecke verbleiben würde, darunter auch tagsüber je zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung, muss die Bestandsstrecke gleichwohl zumindest hinsichtlich der Lage von Überholgleisen optimiert werden.
- Der kapazitätssteigernde Effekt einer NBS für den Nahverkehr tritt erst nach deren vollständiger Fertigstellung ein. Der hohe Anteil von Kunstbauwerken bei den bisherigen Varianten sorgt für eine lange Bauzeit und hohe Kosten, also auch für anspruchsvolle Finanzierungsvoraussetzungen. Es darf daher aus unserer Sicht erwartet werden, dass eine NBS im günstigsten Fall (= keine Verzögerung bei der Durchfinanzierung) nicht vor Mitte/Ende der 2040er Jahre zur Verfügung stünde. Wenn es aber bis dahin keine leistungssteigernden Ausbauten auf der Bestandsstrecke (einschl. digitaler Zugsteuerung) geben würde, dann ist über einen Zeitraum von rund 20 Jahren eine Attraktivitätsminderung im Nahverkehr durch vermehrte Überholungsaufenthalte und damit ein nachhaltiger Fahrgastverlust zu befürchten. Ob dieser Verlust später vollständig revidierbar ist, darf nach einschlägigen Branchenerfahrungen bezweifelt werden.
- Nach aktueller Rechts- und Finanzlage ist derzeit nicht erkennbar, ob, wann und aus welchen Töpfen entlang der Bestandsstrecke ein barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte erfolgen könnte, wenn parallel dazu eine komplette NBS weiterverfolgt würde.

- In jüngster Zeit wurden bei einzelnen der von der DB Netz aktuell vorgeschlagenen Trassenvarianten die Möglichkeit zusätzlicher Regionalbahnhöfe, konkret in Zusmarshausen und im Bereich Günzburg-Legoland diskutiert.

Nun ist die räumliche oder bautechnische Machbarkeit zusätzlicher Bahnhöfe (und deren zusätzlicher Flächenbedarf inkl. P+R-Anlagen) ja nur ein Kriterium. Von ungleich größerer Bedeutung ist die Frage, ob solche Bahnhöfe im Regionalverkehrssystem überhaupt adäquat bedient werden könnten und in der Lage wären, zusätzlich relevantes Fahrgastaufkommen zu generieren.

Hierzu ist festzustellen: Beiden potentiellen Standorten ist gemeinsam, dass sie offensichtlich keine zusätzlichen Potentiale in einer Größenordnung erschließen würden, die ein zusätzliches, separates Zugangebot mit ausreichend attraktiver Taktdichte auslasten und rechtfertigen würden (das dann übrigens zugleich auch auf die bekannten erheblichen Kapazitätsprobleme in den beiden Knotenbahnhöfen Augsburg Hbf. und Ulm Hbf. treffen würde). Somit wäre eine Bedienung solcher zusätzlichen Bahnhöfe abseits der Bestandsstrecke nur möglich durch Verlagerung von Zügen, die bisher oder künftig über die Bestandsstrecke verkehren (sollen). Das widerspräche aber völlig dem Ziel beider Nahverkehrsräume, die Bedienung der Bestandsstrecke zu verstärken statt zu schwächen. Züge, die statt über die Bestandsstrecke über eine potentielle und entsprechend trassierte Neubaustrecke geleitet würden, stünden zwangsläufig nicht mehr zur Bedienung der Halte Leipheim, Günzburg, Offingen, Mindelaltheim, Burgau, Jettingen, Freihalden, Dinkelscherben, Kutzenhausen, Gessertshausen, Diedorf, Westheim, Neusäß sowie evtl. Nersingen und evtl. neuer Haltepunkte zur Verfügung. Es ist aber unschwer erkennbar, dass die Fahrgastpotentiale der Bestandsstrecke ungleich höher sind, jede Schwächung also im Sinne der verkehrlichen Ziele kontraproduktiv wäre. Bei einer Schwächung des Bestandsbahnhofs Günzburg käme hinzu, dass auch die Umsteigebeziehungen aus/in Richtung Augsburg zur/aus Donautalbahn und Mindeltalbahn geschwächt würden.

Es ist aus unserer Sicht daher offensichtlich, dass die Option der möglichen Anlage solcher Regionalbahnhöfe verkehrlich kontraproduktiv bzw. zielwidrig wäre und somit auch kein Trassenauswahlkriterium sein kann.

6. Gesamtfazit:

Im ROV sollte daher nach unserer Auffassung zunächst zwingend von der Projektträgerin und ihrem Auftraggeber gefordert werden:

- **Überprüfung, Aktualisierung, ggf. Korrektur und Plausibilisierung der Planungsvorgaben**
- **Insbesondere Erarbeitung einer aktuellen, auf den tatsächlichen Zugzahlen des Deutschlandtakts basierenden Kapazitätsuntersuchung**
- **Hierauf aufbauend Erarbeitung und Vorlage weiterer Ausbauvarianten mit dem Ziel geringerer Raumeingriffe.**

Erst dann, wenn dies erfolgt ist, also mit aktuellen und belastbaren Planungsvorgaben, hierauf aufbauendem Bedarfsnachweis und diesen entsprechenden Planungsvarianten ist unseres Erachtens

eine raumordnerische und vergleichende Bewertung von Ausbauvarianten überhaupt möglich. Erst dann ist auch beurteilbar, welche Ausbauvariante den geringstmöglichen Eingriff in Schutzgüter verursacht und ob es Unterschiede hinsichtlich regionaler Nutzen gibt.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)



Denis Kast (Stellv. Vorsitzender)



Die Vorstandschaft der Bürgerinitiative:

Jürgen Zimmermann, 1. Vorsitzender

Denis Kast, 2. Vorsitzender

Sonja Brand Schatzmeisterin,

Ralph Rösch Stellv. Schatzmeister,

Boris Koch, Schriftführer

Peter Feik, stellv. Schriftführer

Beisitzer:

Nicole Aguilera, Ludwig Botzenhardt,

Andreas Engelmann, Hermann Gruber,

Siegfried Werdich

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

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