

# Klimafreundlich und eingriffsreduziert von Augsburg über Günzburg nach Ulm

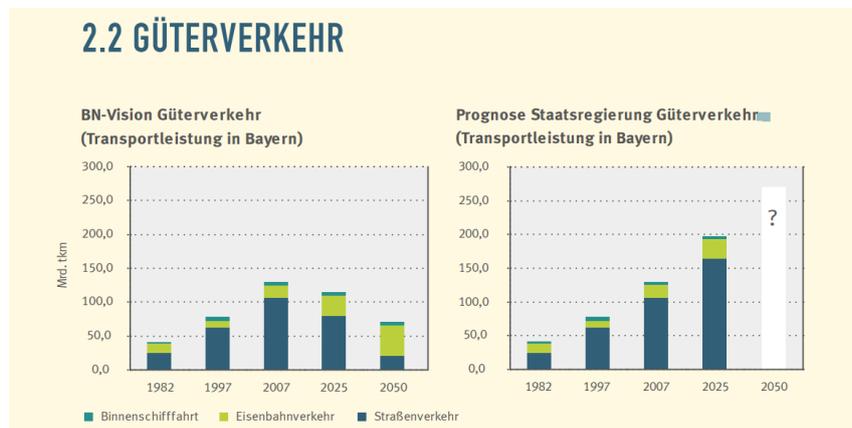
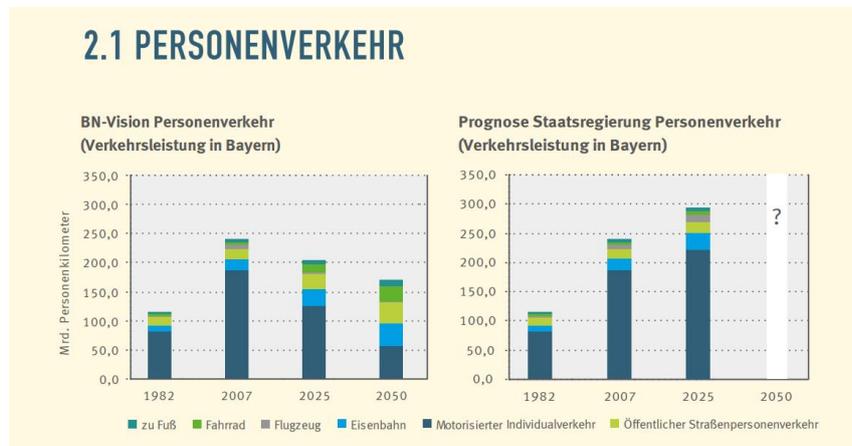
## Ein Vorschlag des BUND Naturschutz (BN) für den Ausbau der Bahntrasse Augsburg-Günzburg-Ulm

### Verkehrspolitischer Hintergrund

Nachhaltige Mobilität ist unmöglich ohne eine gute Bahn. Die Klimaschutzziele werden verfehlt, wenn es nicht gelingt, Güter- und Personenverkehr konsequent auf die Schiene zu verlagern. Aufgrund der gegenüber Auto und Flugzeug geringeren Schadstoffemissionen gehört die Bahn zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Aber der Ausbau des Bahnverkehrs muss naturverträglich erfolgen. Auch der Bahnausbau legitimiert keine Zerstörung bisher unzerschnittener Landschaften und wertvoller Biotope.

Aus Sicht des BUND Naturschutz muss im Personen und Güterverkehr deutlich eingespart und verlagert werden. Ein Weiter so mit ständig steigendem Straßenverkehr kann es nicht geben:



**BN-Verkehrsvisionen**  
für den Personen und  
Güterverkehr im  
Gegensatz zu den  
Prognosen der  
bayerischen  
Staatsregierung  
(Quelle: BN-  
Positionspapier  
„Bessere Mobilität –  
für die Menschen, für  
die Umwelt, für  
Bayern“.

Eine echte Verkehrswende mit Eingriffsminimierung im Rahmen einer ökologischen Transformation würde es eigentlich gebieten, die Kapazitäten der Bahn zu Lasten des Straßenverkehrs auszuweiten, also z.B. Neubautrassen auf Spuren bestehender Autobahnen zu bauen. Da unsere Gesellschaft zu so deutlichen Schritten wohl noch nicht bereit ist, wird im Folgenden die Frage nach einem Ausbau der Bestandsstrecke vs. einem Neubau einer zweigleisigen Strecke an der Autobahn diskutiert und aus Natur- und Umweltschutzsicht bewertet.

### **Ausgangslage auf der Bahnstrecke Augsburg – Günzburg - Ulm**

Auf der zweigleisigen Bahnstrecke Augsburg – Günzburg – Ulm sind schon heute Kapazitätsengpässe bemerkbar. Durch die Überlagerung von Fernverkehr, Güterverkehr und Nahverkehr kommt es schon heute zu regelmäßigen Verspätungen.

Besonders hohe Nahverkehrsfrequenzen gibt es in den Bereichen Augsburg – Dinkelscherben und Neuoffingen/Günzburg – Ulm.

Nach der Fertigstellung der Neubaustrecke Ulm-Stuttgart Mitte der 2020er Jahre ist der Abschnitt Augsburg-Günzburg-Ulm der einzige zweigleisige Abschnitt auf der für den Fern- und Güterverkehr wichtigen Strecke München – Augsburg – Ulm – Stuttgart.

Der BUND Naturschutz fordert seit Jahren ein Regio-S-Bahn-Netz für die Regionen Augsburg und Ulm. Ab 2021 soll auch die Staudenbahn wieder im Regelbetrieb reaktiviert werden. Gleichzeitig fordert der BN durchschlagende verkehrspolitische Maßnahmen, wie eine deutliche Erhöhung der LKW-Maut, um endlich LKW-Verkehr einzusparen und auf die Bahn zu verlagern.

Mehr Nahverkehr, mehr Güterverkehr und mehr Fernverkehr auf der Schiene zwischen Ulm und Augsburg sind nach aktuellem Wissensstand weder auf zwei noch auf drei Gleisen abzuwickeln.

**Daher bekennt sich der BUND Naturschutz zu einem Ausbau der Trassenkapazitäten auf der Relation Augsburg-Günzburg-Ulm.**

**Nach aktuellem Wissensstand sehen wir eine Viergleisigkeit auf der Relation als angezeigt.**

### **Zielsetzungen auf der Relation Augsburg – Günzburg - Ulm**

#### **1. Kurzfristige Maßnahmen**

Um kurzfristig Verbesserungen der unbefriedigenden Situation zu erreichen schlägt der BUND Naturschutz vor:

- a) Verbesserungen am Fahrplan (z.B. keine kurzen Wendezeiten an den Endbahnhöfen) um die Zuverlässigkeit zu erhöhen.
- b) Um die Zugfolgen zu verdichten, sind noch kleinere Maßnahmen wie Überholgleise, Signaltechnik, ... kurzfristig umzusetzen
- c) Zwischen Augsburg-Westheim ist ein drittes Gleis faktisch schon vorhanden. Es wird nur nicht genutzt. Der BN fordert eine kurzfristige Reaktivierung dieses 3. Gleises um die jetzt schon vorhandenen Engpässe auf dem Abschnitt zwischen Augsburg und Gessertshausen/Dinkelscherben etwas zu entschärfen.

#### **2. Mittelfristige Maßnahmen**

Mittelfristig ist aus Sicht des BN eine insgesamt viergleisige Kapazität zwischen Augsburg und Ulm herzustellen.

Gleichzeitig muss die Bundesregierung verkehrspolitische Maßnahmen, wie eine deutlich höhere LKW Maut, umsetzen, um eine deutliche Verlagerung des LKW-Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen.

Ein nur abschnittsweiser dreigleisiger Ausbau erfüllt bei einer deutlichen Verlagerung von Güterverkehr und einer Taktverdichtung des Regionalverkehrs (Regio-S-Bahn) nicht die Voraussetzungen für einen zuverlässigen Zugverkehr.

Daher schlägt der BUND Naturschutz mittelfristig folgende Ausbauziele vor. Diese können auch Abschnittsweise realisiert werden und bringen für sich allein schon eine deutliche Verbesserung:

### **Abschnitt Augsburg – Burgau:**

**Der BN befürwortet einen zweigleisigen Neubau direkt entlang der A8 mit neuen Bahnhöfen für schnelle Regionalzüge in Adelsried und Zusmarshausen zu prüfen.**

Parallel soll die alte zweigleisige Bahnstrecke Augsburg – Gessertshausen – Dinkelscherben – Burgau weiterbetrieben werden. Eine Regio-S-Bahn mit engen Taktfolgen ist einzuführen.

Die Gründe dafür sind:

- An der bestehenden Bahnstrecke Augsburg – Burgau liegen zahlreiche naturschutzfachlich wertvolle Flächen, die bei einem drei/viergleisigen Ausbau Augsburg nach Dinkelscherben betroffen wären (FFH-Gebiet Schmuttertal, Biotope westlich Gessertshausen, Halbtrockenrasen bei Kutzenhausen, FFH-Moorflächen zwischen Mödishofen und Dinkelscherben).
- Eine Neubaustrecke mit massiver Zerschneidungswirkung und hohem Flächenverbrauch zwischen Dinkelscherben und Jettingen/Burgau (LSG Westl. Wälder) bzw. ein Ausbau der bestehenden Trasse mit umfangreichen Jurvenbegradigungen und Neubauabschnitten wird damit obsolet.
- Viele logistikintensive Firmen sind schon entlang der Autobahn. Im Rahmen einer konsequenten Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ergeben sich hier einfachere Verlagerungsmöglichkeiten.
- Neue Regionalbahnhalte für schnelle Regionalzüge (Zusmarshausen, Adelsried) erschließen einen bisher vom ÖV schlecht bedienten Raum. Wir sehen ein großes Potenzial für neue Fahrgäste und weniger Autoverkehr aus dem Holzwinkel nach Augsburg.
- Ein schneller Regionalverkehr bringt mehr Verkehr aus dem Raum Günzburg auf die Schiene.
- Durch die Verlagerung des Fernverkehrs auf die Neubaustrecke ergibt sich die Möglichkeit auf der Bestandsstrecke Haltepunkte zu aktivieren (z.B.: Mödishofen, Gabelbach, Biburg/Vogelsang, Augsburg-Bärenkeller)
- In der Summe sind von einem Neubau entlang der Autobahn wohl weniger Menschen von Lärm betroffen, als bei einem Ausbau der bisherigen Strecke. Eine Lärmsanierung der alten Strecke läuft ohnehin über das Lärmsanierungsprogramm des Bund.
- Für einen viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke müssten in Diedorf vermutlich Häuser abgerissen werden.

- Die höhere Reisegeschwindigkeit ist im Sinne des Deutschlandtaktes der Bahn.

In die Abwägung eingegangen sind auch viele Argumente, die für einen Ausbau der Bestandsstrecke sprechen:

- Höherer Flächenverbrauch durch Neubautrasse an der Autobahn, da zwei zusätzliche Gleise nicht ganz so dicht an die Autobahn wie an den bestehenden Schienenstrang gebaut werden können.
- Die an der Autobahn gelegenen Orte Adelsried, Streitheim und Zusmarshausen sind ohnehin schon von Lärm, Abgasen, zerschnittener Landschaft etc. stark belastet. Im Bereich der Ortschaften ist ganz besonders auf eine emissionsreduzierende Bauweise zu achten.
- Auch die Neubautrasse verläuft durch das Landschaftsschutzgebiet „Westliche Wälder“ und den entsprechenden Naturpark.
- Deutlich mehr Waldrodungen nötig, als bei Erweiterung der Bestandsstrecke. Teilweise auch ökologisch wertvolle Waldbereiche.
- Mit einem Ausbau käme auch die Bestandstrasse einen guten Lärmschutz.
- Mit einem Ausbau käme es zu einer schnelleren Sanierung der Bahnhöfe auf der Bestandstrasse (Barrierefreiheit...)
- Ein Ausbau der Bestandstrasse könnte die geplanten Ortsumfahrungen im Schmuttertal zumindest verzögern.

## **Abschnitt Burgau – Leipheim/Unterfahlheim:**

**Der BN befürwortet, einen zweigleisigen Neubau direkt entlang der A8 zu prüfen.**

Ein stündlicher IC/EC-Halt in Günzburg, auch als wichtiger Umsteigebahnhof, ist vertraglich abzusichern. Ein Regionalbahnhalt Günzburg-Süd mit Anbindung an die Mittelschwabenbahn ist zu prüfen.

Die Gründe dafür sind:

- Die Donauauen zwischen Neu-Ulm und Offingen sind als europäisches Fauna-Flora-Habitat-Gebiet, als europäisches Vogelschutzgebiet und als Landschaftsschutzgebiet geschützt. Zudem sind weite Bereiche zwischen Unterfahlheim und Offingen als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Die Bestandsbahnstrecke führt in weiten Bereichen durch diese Schutzgebiete. Ein Ausbau der Bestandsstrecke ist in diesen Bereichen naturschutzfachlich und naturschutzrechtlich ausgeschlossen.
- Günzburg behält auch mit einer Neubaustrecke an der Autobahn einen IC/EC halt. Im Deutschlandtakt ist neben einer halbstündigen ICE-Verbindung München – Augsburg – Ulm – Stuttgart ein stündlicher IC/EC geplant, der in Günzburg hält. Damit wird die Frequenz des Fernverkehrshaltepunktes in Günzburg verdoppelt. Mit einem auf den Bahnverkehr im Bahnhof Günzburg abgestimmten und verbesserten Angebot der Regional- und Stadtbusse, kann die Fahrgastfrequenz auch im Bahnverkehr gesteigert werden.
- In der Summe sind von einem Neubau entlang der Autobahn wohl weniger Menschen von Lärm betroffen, als bei einem Ausbau der bisherigen Strecke. Eine Lärmsanierung der alten Strecke läuft ohnehin über das Lärmsanierungsprogramm des Bund.
- Regionalbahnhalte zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale und ein Halt Günzburg Süd zur Anbindung an die Mittelschwabenbahn sind zu prüfen. Bei Beibehaltung der

bisherigen Linienführung der Mittelschwabenbahn Richtung Günzburg wäre die Anbindung des Haltepunkts Günzburg-Süd/ Legoland durch ein Stumpfgleis denkbar.

- Die höhere Reisegeschwindigkeit ist im Sinne des Deutschlandtaktes der Bahn.

In die Abwägung eingegangen sind auch viele Argumente, die für eine Ausbau der Bestandsstrecke sprechen:

- Ein Problembereich ist das Einschwenken der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke. U.E. kann dies erst westlich des Naturschutzgebiets Biberhacken erfolgen.
- Es wird die Gefahr gesehen, dass Günzburg vom Fernverkehr abgehängt wird.
- Höherer Flächenverbrauch durch Neubautrasse an der Autobahn, da zwei zusätzlichen Gleise nicht ganz so dicht an die Autobahn, wie an den bestehenden Schienenstrang gebaut werden können.
- Mit einem Ausbau bekäme auch die Bestandstrasse einen guten Lärmschutz.

Die von Viereggs und Rößler ausgearbeitete Variante Günzburg 250 kommt für uns wegen Eingriffen ins FFH-Gebiet/Naturschutzgebiet bei Günzburg nicht in Frage und ist deshalb hier nicht betrachtet.

## **Abschnitt Leipheim/Unterfahlheim – Neu-Ulm**

**Der BN befürwortet die Ausarbeitung von Trassenvarianten, welche die hier genannten schutzwürdigen Bereiche erhält und nicht durchschneidet:**

Besonders schützenswerte Bereiche im Abschnitt Leipheim-Neu-Ulm sind: Kapellenberg mit Obstwiesen; gesamtes Landschaftsschutzgebiet Pfuher Ried und Finninger Ried; Auwaldreste östlich Burlafingen beiderseits der Bahnlinie.

Sowohl im Ortsbereich Nersingen als auch östlich von Nersingen befinden sich kleinräumige ehem. Kiesabbauf Flächen, welche sich zu Feuchtbiotopen mit hoher Biotopqualität entwickelt haben.

Unantastbar ist das NSG Biberhacken (wertvoller Flussauenbereich der Biber). Ab hier sind die Donauauen als FFH-, SPA- und Ramsar-Schutzgebiet ausgewiesen.

Aus Lärmschutzgründen schützenswert sind die Wohngebiete Pfuhl-Kapellenberg, Burlafingen, Nersingen, Oberfahlheim und Unterfahlheim, Straß, Bühl und Echlishausen.

Eine parallele Streckenführung von 2 separaten Gleiskörpern in geringer Entfernung voneinander wird sehr kritisch gesehen.

**Alternativ ist der Bau eines Gütergleises entlang des A8 bis zum Güterverkehrsterminal Dornstadt zu prüfen.**

Gründe für eine Prüfung eines Gütergleises zum Güterverkehrsterminal Dornstadt sind:

- Die Ortsdurchfahrten zwischen Leipheim und Ulm sind vom lärmintensiven Güterverkehr entlastet. Der Güterverkehr ist in der Ulmer Innenstadt nicht notwendig.
- Auf der zweigleisigen Bestandsstrecke kann ausschließlich der Personennah- und Fernverkehr abgewickelt werden.

- Gründe, die gegen ein Güterverkehrsgleis entlang der A8 zu Güterverkehrsterminal Dornstadt sprechen sind.

Problematisch an einem Gütergleis nach Dornstadt ist u.a.;

- Die Donauquerung der A8 geht durch das FFH- und Vogelschutzgebiet Donauauen. Zudem ist das Gebiet als Trinkwasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet und Ramsar-Schutzgebiet ausgewiesen. Ob hier eine verträgliche Lösung gefunden werden kann ist fraglich.
- Um ein Gütergleis an die Bestandstrasse bei Leipheim anzubinden, wären voraussichtlich auch die Donauauen westl. von Leipheim tangiert. Zu prüfen ist eine Anbindung an die Bestandsstrecke südl. der Donauauen und des NSGs Biberhacken.
- Es ist zu prüfen, ob die zweigleisige Strecke zwischen Leipheim und Neu-Ulm genug Kapazitäten für den Personenfern- und Nahverkehr incl. einer Regio-S-Bahn hat.

#### **Anmerkung:**

Die Planungen für das Projekt befinden sich noch ganz am Anfang. Daher sind viele Hintergrundfakten noch nicht bekannt. Die Positionierung ist auf Basis der Wissensstandes vom Mai 2019 entstanden. Der BUND Naturschutz behält sich vor bei fortschreitendem Wissensstand die Positionierung zu überdenken und anzupassen.

*Gez. Richard Mergner  
Landesvorsitzender*

*gez. Johannes Enzler  
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Augsburg*

*gez. Karsten Schultz-Ninow  
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Günzburg*

*gez. Wolfgang Döring  
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Neu-Ulm*

#### **Hintergrundinfos**

finden sie in der BN-Position „Bessere Mobilität – für die Menschen, für die Umwelt, für Bayern“.

[https://www.bund-naturschutz.de/fileadmin/Bilder\\_und\\_Dokumente/Themen/Verkehr/BN\\_Position\\_Verkehr.pdf](https://www.bund-naturschutz.de/fileadmin/Bilder_und_Dokumente/Themen/Verkehr/BN_Position_Verkehr.pdf)

Stand: 19.12.2019

#### **Für Rückfragen:**

BN-Landesfachgeschäftsstelle München  
Thomas Frey, Regionalreferent für Schwaben  
Thomas.frey@bund-naturschutz.de  
089-54828964

