Deutscher Bundestag **Drucksache 21/3950**

21. Wahlperiode 29.01.2026

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	**Einleitung**	3
2	**Vorzugsvariante**	3
2.1	Verkehrliche Aufgabenstellung	3
2.2	Betriebliche Aufgabenstellung	3
2.3	Lösung (Vorplanungsergebnis)	4
2.3.3	Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)	4
2.3.4	Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich	5
2.3.5	Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz	5
2.3.6	Kosten (Wirtschaftlichkeit)	5
3	**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG**	6
3.1	Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3.1.3	Allgemeines	6
3.1.4	Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden	6
3.1.5	Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten	7

Die an den Deutschen Bundestag übermittelten Ursprungsdateien ermöglichten keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. Januar 2026 gemäß Beschluss vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 in Verbindung mit § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.

Seite

4 Fazit und Empfehlung 10

5 Anlagen 14

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist erfolgt.

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Augsburg – Ulm ist als Teil des Projektbündels 6 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, lfd. Nr. 6). Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen durchgängigen viergleisigen elektrifizierten Aus- und Neubau zwischen Augsburg und Ulm und ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2025 abgeschlossen.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB InfraGO AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf Basis des Vorplanungsergebnisses. Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Mit der Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Augsburg – Ulm werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Entmischung langsamer und schneller Verkehre
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Güterverkehr und Schienenpersonennahverkehr
- Anbindung des Bahnhofs Günzburg an die ABS/NBS Augsburg – Ulm
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes (26 Minuten ohne Halt in Günzburg)

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Die wesentlichen betrieblichen Anforderungen entsprechen Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Mit den ergänzenden Anforderungen für den Deutschlandtakt und das 740-Meter-Gleis Programm liegen diese Anforderungen zugrunde:

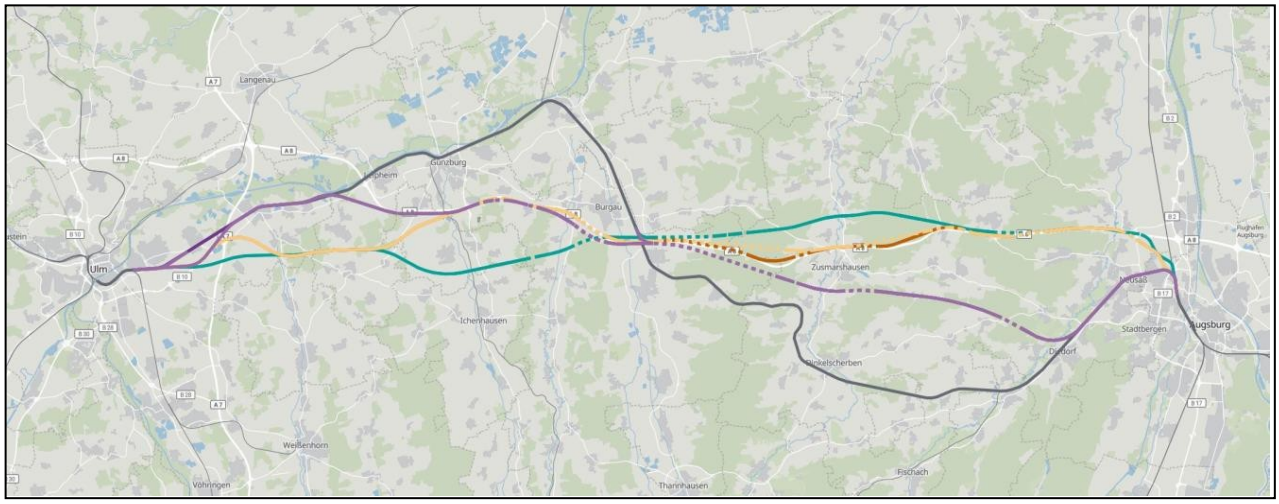
- Herstellung der durchgängigen Viergleisigkeit zwischen Ulm und Augsburg
- Zielgeschwindigkeit bis zu 300 km/h
- maximale Längsneigung 8 ‰
- Fernverkehrshalt Günzburg
- Zielfahrzeit im Fernverkehr: 26 min ohne Halt, 40 min mit Halt in Günzburg
- Sicherungstechnik: ETCS-Level 2 ohne Signale in den NBS-Abschnitten, ETCS-Level 2 mit Signalen in den ABS-Abschnitten bzw. Anbindungsbereichen
- Anbindung an die Bestandsstrecken
- Maßnahmen an der Bestandsinfrastruktur, soweit diese für das Projektziel des Neubauvorhabens zwingend notwendig sind

2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

2.3.3 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

Im Zuge der Vorplanung wurden vier Trassenverläufe (Blau-Grün, Orange, Türkis, Violett) untersucht (Abbildung 1). Die vier Varianten waren so gestaltet, dass es an mehreren Punkten die Möglichkeit gab, die Varianten miteinander zu verknüpfen, um über den gesamten Projektbereich die wirtschaftlichste und auch in allen Bereichen umweltverträglichste Trassenführung zu finden. Alle vier Varianten erfüllten die Fahrzeitziele von 26 Minuten von Ulm nach Augsburg und 40 Minuten von Ulm nach Augsburg mit Halt in Günzburg.

Abbildung 1: **Trassenvarianten (grau = Bestandsstrecke)**



Die Entscheidungsgrundlage für die Trassenauswahl setzte sich aus dem Trassenauswahlverfahren und dem Raumordnungsverfahren zusammen.

Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die relevanten Schutzgüter Mensch, Natur, Umwelt und die Erfüllung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielvorgaben untersucht. Ein Fokus lag darauf, die Betroffenheit Dritter so gering wie möglich zu halten sowie Siedlungsgebiete, Kulturgüter und besonders schützenswerte Gebiete möglichst nicht zu beeinträchtigen.

Aus diesen 4 Trassenvarianten wurde mit Hilfe eines Trassenauswahlverfahrens, das von der Universität Innsbruck durchgeführt wurde, und den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens in der Zuständigkeit der Regierung von Schwaben, die Vorzugsvariante generiert. Die Vorzugsvariante ist eine Kombination aus drei Abschnitten der untersuchten Trassenvarianten als einzige Variante, welche alle rechtlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt. Die Abschnitte setzen sich wie folgt zusammen:

— Neu-Ulm bis Höhe Günzburg: Violett,

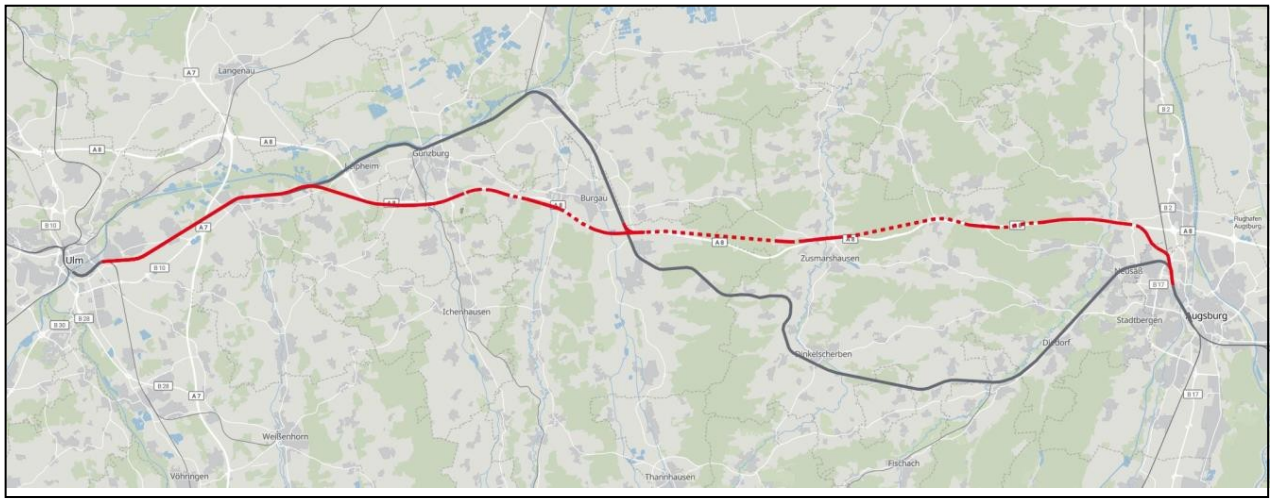
— Höhe Günzburg bis Höhe Gessertshausen: Orange,

— Höhe Gessertshausen bis Augsburg Hbf: Türkis.

Eine abschließende Überprüfung der Trassierung sowie der ihr zugrunde liegenden Kriterien erfolgt regulär im Planfeststellungsverfahren.

Die Vorzugsvariante ist nachfolgend in Abbildung 2 dargestellt.

Abbildung 2: **Vorzugsvariante (rot)**



2.3.4 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Dies erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter. Für die FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und weitere Schutzgebiete (Vogel-, Natur-, Trinkwasser-, Moorschutzgebiete) im Umfeld der Aus- und Neubaustrecke wurden im Rahmen der Vorplanung Vorprüfungen durchgeführt. Die identifizierten Schutzgebiete werden in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt und behandelt. Eine Übersicht, der von der Trassenführung potenziell betroffenen Schutzgebiete und -objekte, ist dem Bericht der Vorhabenträgerin zu entnehmen.

2.3.5 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Untersuchungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz wurden im Rahmen der Vorplanung des Vorhabens durchgeführt.

Aus den Ergebnissen der Schalluntersuchung wurde abgeleitet, ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden und wie diese sinnvoll umgesetzt werden können. Im Ergebnis zeigt sich, dass im gesamten Aus- und Neubaubereich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden vorzusehen sind.

Eine Gesamtlärmbetrachtung mit weiteren Verkehrsträgern wie z. B. der Bundesautobahn 8 (A 8) ist zum aktuellen Planungsstand noch nicht erfolgt. Diese wird in der nächsten Leistungsphase durchgeführt.

2.3.6 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten (Gesamtwertumfang, GWU) in Höhe von 8.152 Mio. Euro auf (nominal; Stand: 2022). Diese beinhalten Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit soll der sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhende Wert der Investitionskosten durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektendkosten ersetzt werden. Die Gesamtwertprognose (GWP) für das Vorhaben beträgt 13.288 Mio. Euro. Die Differenz zu den Gesamtkosten ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, u. a. aufgrund einer im Worst Case deutlich verzögerten Fertigstellung.

Die Einzelbetrachtung des Vorhabens im Rahmen des BVWP 2030 hat ein NKV von 2,7 ergeben. Das BMV hat das Projektbündel 6 mit der ABS/NBS Augsburg – Ulm als Teil dieses Projektbündels 2025 unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis, NKV) von 1,1. Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind zusätzliche Forderungen aus der Region, die das NKV im Falle einer Umsetzung negativ beeinflussen würden.

Kosten Vorzugsvariante (GWU):	8.152 Mio. Euro
Kosten Forderungen der Region (nominal):	4.413 bis 8.255 Mio. Euro
Kosten bei Realisierung aller Forderungen:	12.565 bis 16.407 Mio. Euro

Eine Umsetzung der zusätzlichen Forderungen der Region würde dazu führen, dass sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtert und die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme in Gefahr wäre. Dem Vorhaben wäre damit die gesetzliche Realisierungsgrundlage entzogen.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist in § 25 VwVfG verankert. Für den Dialog mit der Region nutzt die DB InfraGO AG verschiedene Kommunikationsformate, um über die aktuellen Planungsschritte sowie den Projektfortschritt zu informieren und Optimierungsmöglichkeiten mit den Beteiligten zu besprechen. Durch den Dialog konnten viele Hinweise der Akteure aus der Region in die Planungen und nicht zuletzt in die Vorzugsvariante einfließen.

Der planungsbegleitende Dialog erfolgt seit 2019, angepasst an die unterschiedlichen Planungsphasen und Zielgruppen. Dazu gehören Mitglieder des Europäischen Parlaments, des Deutschen Bundestages, des Bayerischen Landtages, Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Bürgerinitiativen und Verbände, kommunale Gebietskörperschaften und Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Betroffene. Mit diesen Beteiligten führt das Projektteam seit Projektstart regelmäßig Gespräche.

Über die Internetpräsenz https://www.ulm-augsburg.de/ können entsprechende Informationen abgerufen werden.

3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1.3 Allgemeines

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenaus- und -neubaus bzw. zu aus ihrer Sicht erforderlichen Begleitmaßnahmen eingebracht.

Viele Anregungen beziehen sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen, beispielsweise Lärmschutz. Diese kann jedoch erst im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG festgelegt werden, da hier u. a. Eigentumssachverhalte abzuwägen sind. Insofern können diese Anregungen hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeiten und Finanzierungsfähigkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden.

Verschiedene Anregungen können aufgrund der rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen werden. Diese sind ebenfalls dargestellt.

3.1.4 Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden

3.1.4.1 Lärm- und Erschütterungsschutz

Die Vorzugsvariante verläuft im östlichen Bereich aufgrund der autobahnnahen Trassenbündelung mit hohem Abstand zu bebauten Bereichen, was zu geringen Betroffenheiten führt. Im westlichen Bereich der ABS/NBS kommt es durch die Bündelung mit der Bestandsstrecke entlang der Ortschaften Nersingen und Burlafingen zu einer höheren Betroffenheit. Die Auswertungen zu den Trassenvarianten in Unterscheidung Ost/West sind in Anlage 1 zu finden.

3.1.4.2 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip sind grundsätzlich lediglich die Kosten der wirtschaftlichsten Lärmschutzwände zuwendungsfähig, mit denen das Schutzziel erreicht wird.

Dementsprechend ist die DB InfraGO AG verpflichtet, mit der wirtschaftlichsten Variante die Planfeststellung zu beantragen. Für eine Gestaltung von Lärmschutzwänden besteht dabei gemäß den bestehenden Regelungen ein Spielraum. Auch steht der DB InfraGO AG nach Maßgabe des Eisenbahn-Bundesamts ein Budget in Abhängigkeit von den Gesamtkosten des Vorhabens zur Verfügung. Die Ausgestaltung erfolgt im Zuge der weiteren Planung. Des Weiteren sind grundsätzlich alle Maßnahmen, die von der Planfeststellungsbehörde als Aufla-

ge zur Erlangung des Baurechts aufgegeben werden, zuwendungsfähig, soweit sie sich auf den eigentlichen Streckenaus- und -neubau beziehen. Insofern bleibt abzuwarten, inwiefern die Gestaltungsforderungen beispielsweise vor dem Hintergrund städtebaulicher Aspekte im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden.

3.1.4.3 Beteiligung am Planungsprozess

Alle Kommunen und Landkreise in der von der Planung der verschiedenen näher betrachteten Varianten tangierten Region sowie das Land Bayern wurden durch Bereitstellung von Informationen sowie (bilaterale) Gespräche mit der DB InfraGO AG in den Planungsprozess involviert. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielvorgaben.

3.1.4.4 Anpassung bzw. Gestaltung von Kreuzungsbauwerken

Kreuzungsbauwerke werden im Regelverfahren im Zuge der vertiefenden Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) genauer ausgestaltet. Hier erfolgt sowohl hinsichtlich der konkreten baulichen Ausführung als auch hinsichtlich der Finanzierung eine breite Einbindung der relevanten Akteure und Institutionen. Die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleiben unberührt.

3.1.4.5 Möglicher Regionalbahnhalt Zusmarshausen

Die Gemeinde Zusmarshausen und der Kreistag Augsburg-Land fordern einen stündlichen Regionalhalt Zusmarshausen. Durch die Festlegung, im mittleren Teil der Vorzugsvariante die Trassenvariante Orange umzusetzen, wurde die Voraussetzung dafür geschaffen.

3.1.5 Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten

Verschiedene der von den Landkreisen und Kommunen der von der Neubauplanung tangierten Region vorgebrachten Anregungen und Forderungen können nicht in der Planung der gesetzlichen Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Dies entweder, weil die geforderte Umsetzung über das gesetzliche Maß hinausginge oder die seitens der Vorhabenträgerin gewählten Alternativen dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit besser entsprechen. Mitunter ist auch eine Zuständigkeit des Bundes nicht gegeben und die Verantwortung für Realisierung und Finanzierung der Maßnahmen dem Land Bayern oder der kommunalen Ebene zuzuordnen. Im Folgenden werden die wesentlichen übergesetzlichen Forderungen zusammengefasst und erläutert, warum diese in der Planung keine Berücksichtigung finden konnten. Angesichts der Vielzahl der eingereichten Forderungen wird ein Fokus auf häufig vorgebrachte, besonders kostenintensive oder lokal herausragende Themen gelegt. Eine ausführliche Darstellung und Bewertung der regionalen Forderungen kann der Anlage 2 zur Einzelvorstellung des Vorhabens ABS/NBS Augsburg – Ulm der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG entnommen werden.

3.1.5.1 Kernforderung 1 – Lärmschutz an der Vorzugstrasse

Um die bestmögliche Lärmvorsorge zu erreichen, ist eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich. Dabei müsste die Schallemission unter Berücksichtigung der Autobahn A8 und der Bestandsstrecke berechnet werden. In Bereichen mit Überschreitung des Schallpegels müssen neue Schallschutzwände für die Autobahn (welche auch die bestehenden ersetzen) und neue Schallschutzwände für die Eisenbahn errichtet werden.

Der Wunsch nach bestmöglicher Lärmvorsorge ist ebenso nachvollziehbar wie der Wunsch nach einer Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen. Die verkehrsträgerübergreifende Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen aufgrund bestehender Verkehre darf jedoch nicht ausschließlich zu Lasten des Projekts ABS/NBS Augsburg – Ulm gehen. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen. Es erscheint geboten, einen adäquaten Kostenteiler vorzusehen.

3.1.5.2 Kernforderung 2 – Knoten Ulm und Augsburg

Die Knoten Augsburg und Ulm sowie die Einbindung des Güterverkehrszentrums Augsburg/Neusäß/Gersthofen sollen in das Vorhaben ABS/NBS Augsburg – Ulm integriert werden, um die Verkehrsabwicklung zu verbessern. Die Kapazitätsprobleme der Knoten resultieren insbesondere aus der starken Zunahme des Nahverkehrs.

Der Wunsch, diese Schwierigkeiten im Rahmen des Projekts aufzulösen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Eine Umsetzung im Rahmen des Bedarfsplanprojekts ABS/NBS Augsburg – Ulm wäre jedoch nicht sachgerecht und würde sich negativ auf dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

3.1.5.3 Kernforderung 3 – Generalsanierung der Bestandsstrecke

Die Korridorsanierung (bisher Generalsanierung) der Bestandsstrecke 5302 ist für das 2. Halbjahr 2030 vorgesehen. Gefordert wird, dass hierbei auch vorbereitende Maßnahmen für die Neubaustrecke umgesetzt werden. Derzeit ist jedoch die Finanzierung der Korridorsanierung noch nicht sichergestellt.

Die Sicherstellung der Finanzierung der Korridorsanierung würde grundsätzlich auch die Planungssicherheit für die ABS/NBS Augsburg – Ulm erhöhen, da die Maßnahmen teilweise ineinandergreifen bzw. aufeinander aufbauen.

Eine direkte Abhängigkeit der Finanzierung und Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens zur Korridorsanierung besteht jedoch nicht. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen. Um verlorene Investitionen und verlängerte Realisierungszeiträume zu vermeiden, sollte in dem von beiden Vorhaben betroffenen Bereich Neu-Ulm – Unterfahlheim jedoch mindestens eine koordinierte, wenn nicht gleichzeitige Realisierung angestrebt werden.

3.1.5.4 Kernforderung 4 – Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke

Die Landkreise und Kommunen fordern aktuell die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte Neu-Ulm Industrie, Burlafingen, Unterfahlheim, Mödishofen, Vogelsang und Augsburg Hirblinger Straße.

Die Realisierung neuer und die Reaktivierung ehemaliger Haltepunkte für den Nah- und Regionalverkehr an der Bestandsstrecke sind nicht Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

Platzbedarfe für die Verkehrsstationen werden – soweit im Bereich des Bedarfsplanvorhabens liegend und wirtschaftlich vertretbar – freigehalten, um deren gegebenenfalls zukünftige Umsetzung nicht zu verhindern.

3.1.5.5 Kernforderung 5 – Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke

Zwischen Augsburg und Dinkelscherben sowie Ulm soll ein S-Bahn-ähnlicher Verkehr mit einem 15-/30-Minuten-Takt angeboten werden.

Die Einrichtung S-Bahn-ähnlicher Verkehre sowie die Schaffung hierfür erforderlicher Infrastruktur ist nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

3.1.5.6 Kernforderung 6 – Regionalverkehr auf Neubautrasse

Es soll ein Regionalzug über die Neubautrasse eingerichtet werden, der einmal in der Stunde in Zusmarshausen hält.

Die Bestellung eines stündlichen Regionalzuges mit Halt in Zusmarshausen sowie die Schaffung hierfür erforderlicher Infrastruktur ist nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, diese Forderung abzulehnen.

Der Überholbahnhof Zusmarshausen wird im Rahmen des Bedarfsplanvorhaben so gestaltet, dass er zu einer Regionalzugstation ausgebaut werden kann. Dieser Ausbau kann zwar zeitgleich mit dem Bedarfsplanvorhaben realisiert werden, muss jedoch von anderer Stelle finanziert werden.

3.1.5.7 Kernforderung 7 – Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse

3.1.5.7.1 Augsburg-Bärenkeller – Untertunnelung Bundesstraße 17

Aus Sorge vor einem großen Brückenbauwerk zur Überbrückung der in Dammlage verlaufenden Strecke Augsburg – Donauwörth besteht der Wunsch nach Untertunnelung der Bundesstraße 17 (B 17). In der Folge würden keine Lärmemissionen entstehen und das Landschaftsbild würde nicht verändert.

Die Untertunnelung der B 17 scheidet aus trassierungstechnischen Gründen aus, da hierdurch die für den Streckenverlauf festgelegte Maximalneigung für Güterzüge überschritten würde. Die Kernforderung steht dem Erreichen der Projektziele entgegen und ist somit zwingend abzulehnen.

3.1.5.7.2 Gersthofen – Trogbauwerk und Tunnelverlängerung im Ortsteil Hirblingen

Gemäß Kreistagsbeschluss im Landkreis Augsburg soll im Bereich Gersthofen-Hirblingen der Tunnel zur Unterquerung der Autobahn verlängert werden, so dass im Ortsteil Hirblingen keine Lärmbeeinträchtigungen durch die Neubautrasse entstehen.

Die Untertunnelung des Flusses Schmutter scheidet aus trassierungstechnischen Gründen aus, da hierdurch die für den Streckenverlauf festgelegte Maximalneigung für Güterzüge überschritten würde.

Die Variante der Tunnelverlängerung kann ebenfalls nicht empfohlen werden, da zwar eine Entlastung der Anwohner von Bahnlärm möglich ist, aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn hierdurch jedoch keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation eintritt.

Bezüglich der Gesamtlärmbetrachtung wird auf das Votum zur Kernforderung 1 (Punkt 3.1.3.1) verwiesen.

3.1.5.7.3 Adelsried – Unterquerung der Laugna mit Tunnelverbindung statt Überführung mit Talbrücke

Im Ortsgebiet von Adelsried wird alternativ zur geplanten circa 310 m langen Talbrücke eine durchgehende Tunnellösung gefordert.

Die durchgehende Tunnellösung wird ebenfalls nicht empfohlen, da zwar eine Entlastung der Anwohner von Bahnlärm möglich ist, aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn hierdurch jedoch keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation eintritt. Im Verhältnis zu den Nachteilen, etwa in Bezug auf die Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs im Tunnel, ist die Umsetzung der Kernforderung aus hiesiger Sicht abzulehnen.

Bezüglich der Gesamtlärmbetrachtung wird auf das Votum zur Kernforderung 1 (Punkt 3.1.3.1) verwiesen.

3.1.5.7.4 Zusmarshausen – Personenbahnhof statt Überholbahnhof

Der in Zusmarshausen geplante Überholbahnhof für den Güter- und Fernverkehr soll gemäß Beschluss der Gemeinde Zusmarshausen und des Kreistags Augsburg-Land zur einem Regionalhalt ausgebaut werden.

Die Realisierung einer Station für den Personennahverkehr ist nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Dies liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Der Überholbahnhof Zusmarshausen wird im Rahmen des Bedarfsplanvorhaben jedoch so gestaltet, dass er zu einer Regionalzugstation ausgebaut werden kann.

Dieser Ausbau kann zwar zeitgleich mit dem Bedarfsplanvorhabens realisiert werden, die Mehrkosten in Höhe von 59 Mio. Euro sind jedoch von anderer Stelle zu finanzieren. Es wird empfohlen, die Forderung abzulehnen.

3.1.5.7.5 Burgau – Tunnelverbindung im Kronbachtal

Um die Gemeindeteile Großanhausen, Kleinanhausen und Unterknöringen vor zusätzlichem Schall zu schützen, wird eine Verlängerung bzw. die unterirdische Verbindung der Tunnel Wannenberg (Länge 250 m) und Limbach (Länge 990 m) im Bereich des Geländeeinschnitts Kronbachtal gefordert.

Die Trasse müsste hierfür im Bereich des Flusses Kammel deutlich tiefer als derzeit geplant liegen. Da die Strecke zudem bereits beidseits des Kammeltals in den Tunneln Wannenberg und Limbach verläuft, ergäbe sich hier ein langer Tunnel; die Mehrkosten belaufen sich auf circa 152 Mio. Euro.

Aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn geht mit einem Tunnel für die Neubautrasse keine wahrnehmbare Verbesserung der Lärmsituation einher. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

3.1.5.7.6 Burlafingen/Nersingen – Verschiedene Tieflagen

Im Bereich Burlafingen / Nersingen gibt es verschiedene Forderungen zur Trassenführung. Diese schließen sich gegenseitig aus, so dass allenfalls eine Forderung berücksichtigt werden könnte.

3.1.5.7.6 a Untertunnelung statt geländegleiche Trassenführung

Gefordert wird in diesem Streckenabschnitt die komplette Untertunnelung, um eine optische Zerschneidung insbesondere durch hohe Lärmschutzwände zu vermeiden.

Die Herstellung eines circa 7,5 km langen Tunnels müsste im Grundwasser erfolgen; die Mehrkosten liegen bei 3.996 Mio. Euro.

Die hohen Mehrkosten gefährden das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis, zudem besteht keine bauliche Notwendigkeit für einen Tunnel in diesem Bereich. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

3.1.5.7.6 b Halbhoher Trog statt geländegleiche Trassenführung

Gefordert wird in diesem Streckenabschnitt die Trassenführung in einem halbhohen Trog, so dass die erforderlichen Lärmschutzwände noch überblickbar seien und die Zerschneidungswirkung reduziert würde.

Die Mehrkosten dieser Variante würden sich auf circa 280 Mio. Euro belaufen, ohne dass die gewünschte Überblickbarkeit der Lärmschutzwände umgesetzt werden könnte.

Die Höhe der Mehrkosten steht damit außer Verhältnis zum Nutzen, so dass die Variante nicht empfohlen werden kann.

3.1.5.7.6 c Burlafingen – Adenauerstraße Kreuzung unter Bahnstrecke

Die Stadtverwaltung Neu-Ulm fordert statt einer Überführung der Adenauerstraße über die dann viergleisige Strecke (2 Ausbau- und 2 Neubaugleise) eine Unterführung der Straße zur Vermeidung einer zusätzlichen optischen Zerschneidung in einen nördlichen und einen südlichen Teil.

Die Mehrkosten dieser Variante liegen bei 154 Mio. Euro.

Bei einer Unterführung der Adenauerstraße würden die Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke gleich hoch ausfallen, bei einer Straßenüberführung würden die Lärmschutzwände zumindest teilweise verdeckt. Dem Ortsteil Burlafingen entsteht durch eine derartige Lösung aus Sicht des BMV kein Mehrwert. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

3.1.5.7.7 Burlafingen/Nersingen – Im tiefen Trog statt geländegleicher Trassenführung

Zwar wurde festgestellt, dass es sich bei der geländegleichen Trassenführung um die wirtschaftlichste Variante in diesem Streckenabschnitt handele, dennoch wurde in der Vergangenheit mehrfach der Wunsch nach einer kompletten Troglösung an die DB herangetragen, um eine optische Zerschneidung insbesondere durch hohe Lärmschutzwände zu vermeiden.

Ein tiefer Trog mit einer Länge von 7,5 km würde voraussichtlich Mehrkosten in Milliardenhöhe verursachen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass derartig hohe Mehrkosten das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtvorhabens gefährden. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

3.1.5.8 Kernforderung 8 – Sammlung weiterer Forderungen Dritter

Unter diesem Punkt sind weitere Forderungen Dritter zusammengefasst, die nicht als Kernforderungen formuliert wurden. Teilweise handelt es sich hierbei um Forderungen, die nicht im Bereich der Vorzugsvariante liegen oder mit der gewählten Vorzugsvariante bereits weitgehend Berücksichtigung fanden bzw. in weiteren Planungsphasen erst umgesetzt werden können.

Einige der hier erfasste Einzelforderungen decken sich inhaltlich zum Teil mit den Kernforderungen 1 bis 7 und wurden dort bereits grundsätzlich behandelt.

In Anlage 4 zur Einzelvorstellung der DB InfraGO AG sind neben den Kernforderungen 1 bis 7.7 auch insgesamt 140 Einzelforderungen gelistet und kommentiert.

Eine Umsetzung der Einzelforderungen wird – soweit nicht im Zusammenhang mit einer der Kernforderungen abweichend votiert – etwa mangels Sachzusammenhang nicht empfohlen.

4 Fazit und Empfehlung

Laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante der ABS/NBS Augsburg – Ulm die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Das EBA kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Die Region hat im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante erhoben, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich nicht in der Planung berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1), eine Erweiterung des Vorhabenumfangs (Kernforderung 2), zusätzliche Regionalverkehre (Kernforderungen 4, 5 und 6) sowie Änderungen an der Trassierung (Kernforderung 7).

Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des Bundes nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten in Höhe von bis zu 8.255 Mio. Euro im Vorhaben ABS/NBS Augsburg – Ulm führen. Die Berücksichtigung der übergesetzlichen Mehrforderungen führt dazu, dass die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Vorhabens nicht mehr gegeben ist (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre. Davon unabhängig besteht im Rahmen der aktuell und absehbar verfügbaren Haushaltsmittel kein Spielraum zur Finanzierung der planerischen und baulichen Umsetzung der regionalen Forderungen. Diese könnten nur zulasten anderer, parallel in Planung und Realisierung befindlicher Vorhaben des Bedarfsplans Schiene gewährleistet werden. Verlorene Planungs- und Investitionsmittel in relevanter Höhe wären bei den betroffenen Vorhaben in diesem Szenario nicht vermeidbar, die Umsetzung des Bedarfsplans insgesamt würde sich damit weiter verzögern.

4.1 Tabellarische Darstellung Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten[1]	**NKV**[2]	**technisch umsetzbar**	**rechtlich umsetzbar**	**Finanzierung im Rahmen der voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel**[3]
Vorzugsvariante	8.152	1,1	ja	ja	derzeit nicht gesichert

[1] Gesamtwertumfang, Preisstand 2022 inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken in Mio. Euro.
[2] Bewertung gemäß BVWP-Methodik.
[3] Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie.

Forderungen gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG

Berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Lärm- und Erschütterungsschutz	Die Vorzugsvariante verläuft im östlichen Bereich aufgrund der autobahnnahen Trassenbündelung mit hohem Abstand zu bebauten Bereichen, was zu geringen Betroffenheiten führt.
Gestaltung von Lärmschutzwänden	Für eine Gestaltung von Lärmschutzwänden besteht gemäß den bestehenden Regelungen ein Spielraum. Die Ausgestaltung erfolgt im Zuge der weiteren Planung.
Beteiligung am Planungsprozess	Alle Kommunen und Landkreise in der von der Planung der verschiedenen näher betrachteten Varianten tangierten Region sowie das Land Bayern wurden durch Bereitstellung von Informationen sowie (bilaterale) Gespräche mit der DB InfraGO AG in den Planungsprozess involviert.
Anpassung bzw. Gestaltung von Kreuzungsbauwerken	Kreuzungsbauwerke werden im Regelverfahren im Zuge der vertiefenden Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) genauer ausgestaltet. Hier erfolgt sowohl hinsichtlich der konkreten baulichen Ausführung als auch hinsichtlich der Finanzierung eine breite Einbindung der relevanten Akteure und Institutionen.
Möglicher Regionalbahnhalt Zusmarshausen	Die Gemeinde Zusmarshausen und der Kreistag Augsburg-Land fordern einen stündlichen RegionalhaltZusmarshausen. Durch die Festlegung, im mittleren Teil der Vorzugsvariante die Trassenvariante Orange umzusetzen, wurde die Voraussetzung dafür geschaffen.

Nicht berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

	Kosten (Mio. Euro)[4]	**technisch umsetzbar**	**rechtlich umsetzbar**	**Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel**
Kernforderung 1 (Lärmschutz an der Vorzugstrasse)	nicht ermittelt	Ja	Ja	Nur zu Lasten anderer zeitgleicher Vorhaben sicherzustellen.
Kernforderung 2 (Knoten Ulm und Augsburg)	nicht ermittelt	Ja	Als separates D-Takt-Vorhaben	
Kernforderung 3 (Generalsanierung der Bestandsstrecke)	nicht ermittelt	Ja	Ja	
Kernforderung 4 (Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke)	nicht ermittelt	Ja	Ja, aber keine Bundeszu-ständigkeit	
Kernforderung 5 (Verbesserung des Regionalverkehrs auf der Bestandsstrecke)	nicht ermittelt	Ja	Ja, aber keine Bundeszu-ständigkeit	
Kernforderung 6 (Regionalverkehr auf Neubautrasse)	nicht ermittelt	Ja	Ja, aber keine Bundeszu-ständigkeit	
Kernforderung 7 (Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse)	1.444 bis 5.286	Ja	Ja	
Kernforderung 8 (Sammlung weiterer Forderungen Dritter)	2.969	Ja	Ja	
Gesamt (Vorzugsvariante zuzüglich aller Forderungen)	**12.565 bis 16.407 [5]**			

[4] Nominalisierte Kostenschätzung einschließlich Risikozuschlägen

[5] GWU zuzüglich nominalisierte Kostenschätzung Forderungen.

5 Anlagen

DB InfraGO AG: Einzelvorstellung ABS/NBS Augsburg – Ulm vom 21.07.2025
(zuletzt aktualisiert am 22.01.2026) nebst Anhang

Eisenbahn-Bundesamt: Schreiben und Prüfbericht Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung vom 23.01.2026 auf Basis der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 21.07.2025
(zuletzt aktualisiert am 22.01.2026) nebst Anhang

DB InfraGO

ABS/NBS Augsburg - Ulm

Einzelvorstellung

ABS/NBS Augsburg - Ulm

DB InfraGO AG

Region Süd

V.II-S-U

DB InfraGO

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung **3**

1.1 Parlamentarische Befassung 3

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme 3

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes 5

2 Vorzugsvariante **7**

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung 7

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung 7

2.3 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante 9

2.3.1 Bereich West - Ulm bis Unterfahlheim 10

2.3.2 Bereich West - Unterfahlheim bis Burgau 10

2.3.3 Bereich Mitte - Burgau 11

2.3.4 Bereich Ost - Burgau bis Hirblingen 11

2.3.5 Bereich Ost - Hirblingen bis Augsburg 12

2.4 Ausschlusskriterien 13

2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele 13

2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1 13

2.4.3 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung 13

2.4.4 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege 14

2.5 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz 17

2.6 Rahmenterminplan für das Projekt 18

2.7 Benennung der Planfeststellungsabschnitte 18

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug) **21**

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 21

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen 24

4 Kernforderungen aus der Region **25**

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz
Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region
Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB InfraGO

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Vorhabens „*ABS/NBS Augsburg-Ulm*“ bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Augsburg-Ulm (ULA) ist Teil der Magistrale für Europa zwischen Paris und Bratislava/Budapest und des europäischen TEN-Korridors Rhein-Donau. Durch die bereits ausgebauten Streckenabschnitte Stuttgart – Ulm und München – Augsburg ist mit dem Zusammenwirken von Stuttgart 21 ein leistungsfähiger Ausbau in dem zwischenliegenden Bereich unabdingbar um auf der Relation München – Köln eine Fahrzeit von unter vier Stunden realisieren zu können. Deshalb wurde durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz ein Aus-/Neubau der Schienenverbindung zwischen Ulm und Augsburg beschlossen. Aufgrund des volkswirtschaftlichen Nutzens wurde im Jahr 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

DB InfraGO

Abbildung 1: Magistrale für Europa Paris - Bratislava/Budapest

Die Ziele, welche im Zuge des Deutschlandtaktes konkretisiert wurden, beinhalten im Wesentlichen eine Zielfahrzeit von 26 Minuten zwischen Augsburg und Ulm bzw. eine Zielfahrzeit von 40 Minuten zwischen Augsburg und Ulm mit Halt in Günzburg, eine durchgängige Viergleisigkeit zwischen den Knoten Augsburg und Ulm sowie die Tauglichkeit für den Güterverkehr. Die Trassenfindung für die zweigleisige Aus-/Neubaustrecke sollte dabei ohne jegliche Vorfestlegung erfolgen.

Zusammenfassung aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030:

Titel	ABS/NBS Augsburg - Ulm
Projektnummer	2-041-V02
Einstufung	Vordringlicher Bedarf
Maßnahmen	▪ Konzeptentwurf (Variante 2): ▪ ABS/ NBS im Korridor Neu-Ulm - Unterfahlheim – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben mit V_{max} = 250/200 km/h ▪ 3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg mit V_{max} = 200 km/h ▪ Fernverkehrshalt Günzburg
Ergänzungen durch den Deutschlandtakt:	▪ Geeignet für Fahrzeuge V_{max} bis zu 300 km/h ▪ Zielfahrzeit im Fernverkehr 26 min ohne Halt, 40 min mit Halt in Günzburg ▪ Durchgängige Viergleisigkeit
Ergänzungen durch 740-Meter-Gleis Programm	▪ 8‰ Längsneigung

Tabelle 1: Ziele des Vorhabens

Hinweis: *Weitere Informationen zum DB-Projekt Augsburg-Ulm, den Randbedingungen und zum aktuellen Projektstand können der Projekthomepage (www.ulm-augsburg.de) entnommen werden.*

DB InfraGO

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Die Bestandsstrecke (Strecke 5302) ist mittlerweile 170 Jahre alt und entspricht aufgrund der vielen engen Bogenradien nicht den Anforderungen einer modernen Hochgeschwindigkeitsstrecke. Ein Ausbau dieser Strecke im derzeitigen Verlauf ist aufgrund von umweltfachlichen Genehmigungsbelangen, insbesondere wegen der FFH-Gebiete im Donautal und im Dinkelscherbener Moor, nicht möglich.

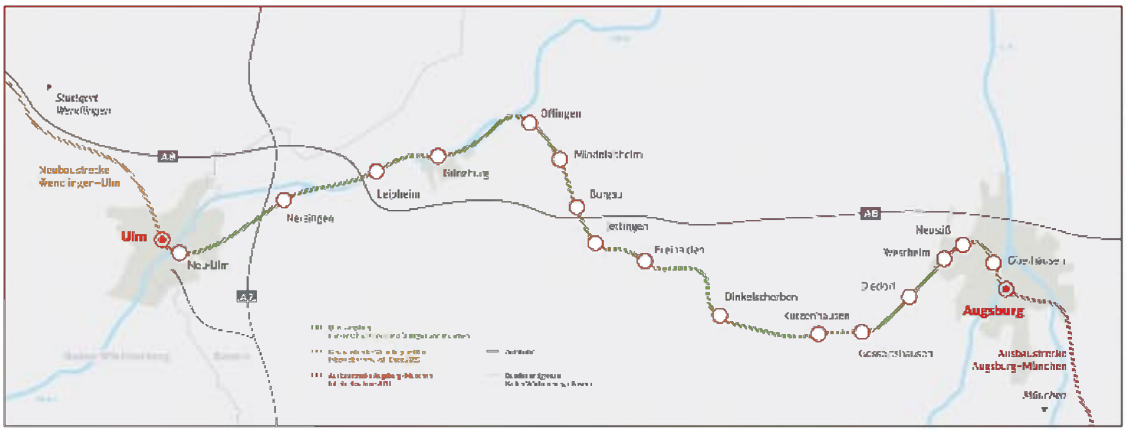


Abbildung 2: Bestehende Schienenverbindung Augsburg – Ulm

Die bestehende Strecke 5302 liegt auf der Achse Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München und ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn mit einer Länge von 85,5 km. Es zweigen von ihr sowohl die Mittelschwabenbahn bei Günzburg, die Donautalbahn bei Neuoffingen als auch die Staudenbahn bei Gessertshausen ab.

Im Jahr 1850 wurde durch einen Staatsvertrag zwischen dem Königreich Bayern und Württemberg der Bau einer Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg für geschätzte 8 Millionen Gulden vereinbart. 1854 erfolgte die Verkehrsfreigabe der Gesamtstrecke, die dann im Jahr 1892 zweigleisig ausgebaut wurde. Die Strecke wurde in ihrer weiteren Geschichte mehrfach ausgebaut. In den 1930er Jahren wurde die Ausfahrt aus dem Augsburger Bahnhof neu angeordnet, so dass mehr Verkehre dort abgewickelt werden konnten, und es erfolgte der Bau der Oberleitung. Anfang der 1990er Jahre wurde die Strecke zwischen Neusäß-Westheim und Dinkelscherben in Gessertshausen begradigt und mit elektronischer Stellwerkstechnik und Linienzugbeeinflussung ausgestattet. In den 2010er Jahren wurde in Neu-Ulm das Projekt Ulm21 umgesetzt, was auch dort zu Veränderungen im Streckenverlauf geführt hat.

Heute erlaubt die zulässige Streckengeschwindigkeit im Bereich von Neusäß-Westheim bis Dinkelscherben 200 km/h. Der anschließende Bereich zwischen Dinkelscherben und Neu-Ulm ist für eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt, wobei auch in vielen Bereichen wie z.B. zwischen Dinkelscherben und Jettingen-Scheppach oder dem Offinger-Knie nur 130 km/h gefahren werden kann. Die Strecke ist mit verschiedenen Stellwerkstypen ausgestattet, in Neu-Ulm sowie zwischen Offingen und Gessertshausen befinden sich elektronische Stellwerke, ansonsten sind verschiedene Typen von Relaisstellwerken verbaut. Die Oberleitungsbauform ist die RE200. Überholmöglichkeiten gibt es in den Bahnhöfen Westheim, Gessertshausen, Dinkelscherben, Burgau, Neuoffingen, Günzburg, Unterfahlheim, Nersingen und Neu-Ulm. In Freihalden ist eine Überleitstelle vorhanden.

Die derzeitige Bestandsstrecke ordnet sich in folgende Kategorien der Streckenklassifizierungen auf europäischer und nationaler Ebene ein:

TEN-Klassifizierung	TEN-T Kernnetz – GV&PV
TSI Streckenkategorie Güterverkehr	F1
TSI Streckenkategorie Personenverkehr	P3
DB Streckenstandard	P3/P4 / F1
DB Streckenklasse	D4

Tabelle 2: Einordnung Bestandsstrecke

Aufgrund der Nutzung der Strecke sowohl durch Personenfern-, Personennah- als auch Güterverkehr ist diese Strecke heute schon überlastet und wird mit dem zusätzlichen Verkehr aus der maßgeblichen Verkehrsprognose 2030DT (Deutschlandtakt) auch in Zukunft überlastet sein. In den Großräumen Augsburg und Ulm möchte die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) in Zukunft S-Bahn ähnliche Verkehre bestellen, was die betriebliche Situation zunehmend verschärfen wird.

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Die verkehrlichen Ziele der ABS/NBS Augsburg – Ulm liegen in Bezug auf den Fernverkehr in einer Reisezeitverkürzung zwischen Ulm und Augsburg und dem Generieren von Mehrverkehren. Grundlegend sollen schnelle und langsame Verkehre entmischt werden und die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonennahverkehr gesteigert werden. Des Weiteren soll das Angebot im Nahverkehr verbessert werden und die Anbindung des Bahnhofs Günzburg durch den Fernverkehr gegeben sein.

Die Zugzahlen des Soll-Betriebsprogramms (Zugzahlenprognose 2030DT (Deutschlandtakt)) sind in nachfolgender Tabelle abgebildet. Diese Bemessungsgrundlage wird nach Vorlage der aktuellen Zugzahlenprognose des Bundes (Eisenbahn-Verkehrsprognose 2040) überprüft und angepasst.

		Richtung			Gegenrichtung		
5302 + ABS/NBS Augsburg-Ulm		**SPFV**	**SPNV**	**SGV**	**SPFV**	**SPNV**	**SGV**
von	nach	[Summe Züge pro Tag]	[Summe Züge pro Tag]	[Summe Züge pro Tag]	[Summe Züge pro Tag]	[Summe Züge pro Tag]	[Summe Züge pro Tag]
Augsburg Hbf	Ulm Hbf	56	58	38	56	59	37

Tabelle 3: Zugzahlen des Soll-Betriebsprogramms

Als Referenzfahrzeuge werden gemäß verkehrlicher Aufgabenstellung die Hochgeschwindigkeitszüge der Baureihen 403 (v_{max}=330 km/h), 406 (v_{max}=330 km/h) und 407 (v_{max}=320 km/h) zugrunde gelegt. Die Aus- und Neubauabschnitte sollen außerdem für alle weiteren Zugarten einschließlich Güterverkehr ausgelegt werden. Daher wird die Trasse für Standardgüterzüge entsprechend der Grenzlasten der Referenzfahrzeuge mit einer Maximallänge von 740 m ausgelegt, was die Begrenzung der Längsneigung bei der Trassierung auf 8,0 ‰ zur Folge hat.

Die Zielfahrzeit für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Ulm und Augsburg ohne Halt in Günzburg beträgt 26 Minuten einschließlich Bauzuschlag. Somit ist auch die Aufwärtskompatibilität zum Deutschlandtakt, der eine Kantenfahrzeit zwischen zwei Großknoten von unter 30 Minuten vorgibt, durch die ABS/NBS Augsburg-Ulm gewährleistet. Auf der Relation Köln – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München kann hierdurch eine Reisezeitverkürzung auf 3:50 Stunden erreicht werden. Züge des Fernverkehrs mit Halt in Günzburg sollen gemäß Deutschlandtakt in maximal 40 Minuten inklusive Haltezeit zwischen den beiden Knoten Ulm und Augsburg verkehren (26 Minuten ohne Halt in Günzburg).

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Die Grenze des Projektgebiets im Osten befindet sich im Bereich des Bahnhofs Augsburg-Oberhausen und stellt für die Richtung von Augsburg nach Ulm das Signal U273 bei km 2,530 dar. Die Gegenrichtung wird durch das Signal Z475 bei km 3,107 eingegrenzt. Weitere Ausbauten in den Knoten Ulm und Augsburg sind nicht Gegenstand dieses Bedarfsplanvorhabens.

Abbildung 3: Grenze Projektgebiet Bereich Augsburg

Im Westen endet der Planungsbereich für die Richtungsgleise am Signal 80N1-4 bei km 81,603 im Bereich des Bf Neu-Ulm. Die Planungsgrenze der Gegenrichtung befindet sich bei Signal 80ZU1-4 bei km 82,348.

Abbildung 4: Grenze Projektgebiet Bereich Ulm

Innerhalb dieser Projektbereichsgrenzen sieht die betriebliche Aufgabenstellung gemäß des geforderten Streckenstandards P1/F1 für die Neubauabschnitte Überleit- und Überholmöglichkeiten im Abstand von ca. 5 km vor, die mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden können. Die Nutzlänge der Überholgleise beträgt mindestens 740 m.

Für den Wechsel zwischen Bestands- und Neu- oder Ausbaustrecke wurde jeweils die größtmögliche Standardweiche gewählt, die in den entsprechenden Abschnitten trassierungs- und bauseitig möglich war.

Daraus ergibt sich im Bereich des Streckenübergangs im Mindeltal, in dem der Wechsel von der Neubaustrecke zur bestehenden Strecke 5302 möglich ist, eine Abzweiggeschwindigkeit

von 130 km/h, welche die Fahrzeitziele mit Halt in Günzburg erfüllt. Die Herstellung der Verbindung beider Strecken in diesem Bereich bedingt außerdem einen Umbau des Südkopfs des Bahnhofs Burgau, da Züge aus Richtung Ulm aus betrieblichen Gründen noch das Gleis 1 im Bahnhof passieren müssen, um auf die Neubaustrecke zu gelangen.

Weitere Anpassungen des Bestandes sind in den Einfahrtsbereichen Augsburg und Neu-Ulm erforderlich. Um die neuen Gleise in den Bestand des Bereichs Neu-Ulm einzubinden, werden eine Geschwindigkeit von 120 km/h und neue Weichenverbindungen, die mit 100 km/h befahren werden können, in der Planung zugrunde gelegt. Die Verknüpfung der bestehenden und neuen Gleise im Bereich Augsburg wird durch den Einbau einer Weichenverbindung mit einer Abzweiggeschwindigkeit von 80 km/h geplant.

Hinsichtlich der Leit- und Sicherheitstechnik sollen die Neubaustreckenabschnitte mit ETCS-Level 2 ohne Signale ausgerüstet werden. In den Ausbauabschnitten bzw. Anbindungsbereichen an die Bestandsstrecke wird eine Ausrüstung mit ETCS-Level 2 mit Signalen vorgesehen. Stellbereichsbezogen wird im Projekt Augsburg-Ulm mit DSTW-Technik geplant.

Der bestehende GSM-R-Zugfunk soll durch die Nachfolgetechnologie Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) ersetzt werden. Diese basiert auf 5G-Technologie und führt in Verbindung mit ETCS zu verkürzten Übertragungslaufzeiten und einer höheren Fahrwegkapazität, welche zur möglichen Einführung der Automatic Train Operation (ATO) als erforderlich angesehen wird.

2.3 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

Die Grundlage zur Auswahl der Vorzugsvariante der ABS/NBS Augsburg-Ulm bildete das Trassenauswahlverfahren, welches von der Universität Innsbruck durchgeführt wurde, und das Raumordnungsverfahren, welches von der Regierung von Schwaben durchgeführt wurde. Der Ablauf der Trassenfindung und die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist in Anlage 1 erläutert.

Die Zusammenarbeit mit der Universität Innsbruck entstand vor allem aufgrund ihrer umfassenden Expertise in der Durchführung von Trassenauswahlverfahren bei Infrastrukturprojekten im alpenländlichen Raum.
In Bayern liegt die Aufgabe der landesplanerischen Beurteilung in den Regierungsbezirken. Bei der ABS/NBS Augsburg - Ulm ist die Regierung von Schwaben im Auftrag des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration als Behörde zuständig und muss das Raumordnungsverfahren durchführen.

Die Vorzugsvariante verläuft über die gesamte Länge in einer engen Bündelung mit den bestehenden Verkehrsträgern, der Autobahn A8 und der Bestandsstrecke, und zerschneidet somit kaum neue Landschaften. Um die Fahrzeitziele des Deutschlandtaktes zu erreichen, wurde in der jetzigen Planungsphase eine Streckengeschwindigkeit von 265 km/h ermittelt. Die Streckenlänge beträgt 68,05 km. Die Vorzugsvariante ist die wirtschaftlichste, genehmigungsfähige Trasse.

Abbildung 5: Vorzugsvariante von Ulm nach Augsburg

2.3.1 Bereich West - Ulm bis Unterfahlheim

Abbildung 6: Auszug aus der Vorzugsvariante - Bereich West-Ulm bis Unterfahlheim

Von Ulm kommend folgen die Gleise der Aus- /Neubaustrecke Augsburg-Ulm ab dem westlichen Ende des Bahnhofes Neu-Ulm bis Unterfahlheim dem Verlauf der Bestandsstrecke 5302 in nördlicher Lage. Da Fernverkehrszüge in Ulm an Bahnsteig 1 und 2 halten müssen, um von dort in die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm einfahren zu können, binden die Gleise der ABS/NBS an Gleis 1 und 2 des Bahnhofs Neu-Ulm an. Die Bestandsstrecke wird zukünftig an die Gleise 3 und 4 des Bahnhofs Neu-Ulm angebunden sein. Im Einfahrbereich des Bahnhofes Neu-Ulm sind Weichenverbindungen anzupassen, um die Verkehre dort abwickeln zu können.

2.3.2 Bereich West - Unterfahlheim bis Burgau

Abbildung 7: Auszug aus der Vorzugsvariante - Bereich West-Unterfahlheim bis Burgau

Nach Unterfahlheim verlässt die Neubautrasse den parallelen Verlauf zur Bestandsstrecke 5302 und führt in Richtung Süd-Osten zur Autobahn A8.
Die Neubautrasse wird hierbei zunächst in einem Bogen und mittels eines Überwerfungsbauwerks zwischen der Donau und dem FFH-Gebiet der Rühmerteiche über die Bestandsstrecke geführt.
Im Anschluss an die Überführung durchquert die Neubaustrecke zunächst noch die Gemeinde Bibertal nördlich von Echlishausen bis sie – in der Autobahnkurve zwischen Leipheim und Bubesheim - auf die Bundesautobahn A8 trifft und fortan mit ihr südlich gebündelt verläuft. Das von Flusstälern geprägte Gelände erfordert auch in diesem Bereich zur Überwindung der Höhenunterschiede einerseits den Bau von Talbrücken, wie im Günz- und Kammeltal, sowie Tröge und Einschnittsbereiche in den Tieflagen, um letztlich die erforderlichen Neigungs- und Geschwindigkeitsparameter sicherzustellen. An einigen Stellen können die Höhenunterschiede im Gelände nur durch Tunnelbauwerke überwunden werden, wie z.B. beim Tunnel Limbach und Tunnel Burgau.

Im Bereich von Großanhausen und Unterknöringen kann der Bogenradius der Autobahn nicht in engster Bündelung verfolgt werden, da die Entwurfsgeschwindigkeit derart enge Radien nicht zulässt.

2.3.3 Bereich Mitte - Burgau

Abbildung 8: Auszug aus der Vorzugsvariante - Bereich Mitte-Burgau

Auch im Mindeltal verläuft die Vorzugsvariante in enger Bündelung mit der Autobahn A8. Südwestlich im Gemeindebereich von Burgau – zwischen dem Kammel- und Mindeltal - wird zunächst die dem Gelände entsprechend abfallende Trasse der Autobahn mittels eines weiteren Tunnelabschnitts unterquert, um fortan im Mindeltal auf der nördlichen Seite dem Verlauf der Autobahn zu folgen.
Das Mindeltal selbst ist aufgrund seiner besonderen Situation in Bezug auf Wasser eine Herausforderung. Es treffen hier die beiden Burgauer Trinkwasserschutzgebiete, das Hochwasserrückhaltebecken, was sich südlich von Burgau bis fast zur Autobahn erstreckt und ein Grundwasserstand von bis zu 1,20 Meter unter Geländeoberkante aufeinander.
Mittels einer Eisenbahnüberführung wird die Neubaustrecke über die Mindel geführt. Anschließend werden mit einem Trogbauwerk die Bestandsstrecke 5302, die Staatsstraße 2510 und die Ortsverbindung von Jettingen-Scheppach nach Röfingen unterquert. In diesem Zusammenhang ist auch eine Überarbeitung der Anordnung der Autobahnraststätte Burgauer See erforderlich, um deren Kapazität beizubehalten.
Um das Fahrzeitziel der 40 Minuten von Ulm nach Augsburg mit Halt in Günzburg zu erreichen, muss auch eine Einbindung von der Neubau- in die Bestandsstrecke realisiert werden. Das hierfür erforderliche Verbindungsgleis wird mittig zwischen den Neubaugleisen aus der NBS herausgeführt und östlich in die Bestandsgleise eingebunden.

2.3.4 Bereich Ost - Burgau bis Hirblingen

Abbildung 9: Auszug aus der Vorzugsvariante - Bereich Ost-Burgau bis Hirblingen

In Richtung Osten verläuft die Vorzugsvariante weiterhin nördlich der Autobahn A8. Der hier betrachtete Bereich ist allen voran geprägt von langen Tunnelabschnitten zwischen den einzelnen Flusstälern. Der Tunnel durch den Scheppacher Forst mit einer Länge von 8.193 m, der das Mindel- mit dem Zusamtal verbindet, der Tunnel durch den Streitheimer Forst mit einer Länge von 7.760 m, der wiederum das Zusam- mit dem Laugnatal verbindet und auch der 2.585 m lange Tunnel östlich von Adelsried zwischen Laugna- und Schmuttertal sind hier, neben weiteren kürzeren Tunnelabschnitten, besonders hervorzuheben.

Da eine enge Bündelung mit der Autobahn in den Tunnelbereichen nicht notwendig ist, verläuft innerhalb dieser Abschnitte die Strecke geradliniger.
In Zusmarshausen wird ein Überholbahnhof für den Mischverkehr (Fern- u. Güterverkehr) erforderlich sein. Die im Rahmen einer Potentialanalyse durch den Freistaat Bayern ermittelten täglich rund 1.800 Ein- und Aussteigenden gaben zum Anlass, diesen Überholbahnhof perspektivisch zu einem Regionalhalt (stündlich pro Richtung) für den Personenverkehr auszubauen. Durch eine Trassenführung knapp über Autobahnniveau ist dieses Vorhaben auch technisch realisierbar.
In Adelsried unterqueren Tunnel jeweils östlich und westlich des Lagnatales die Autobahn A8, wodurch die Bündelung kurzfristig auf die südliche Seite verlagert wird. Das Laugnatal in Adelsried wird dabei mittels einer Talbrücke überquert.

2.3.5 Bereich Ost - Hirblingen bis Augsburg

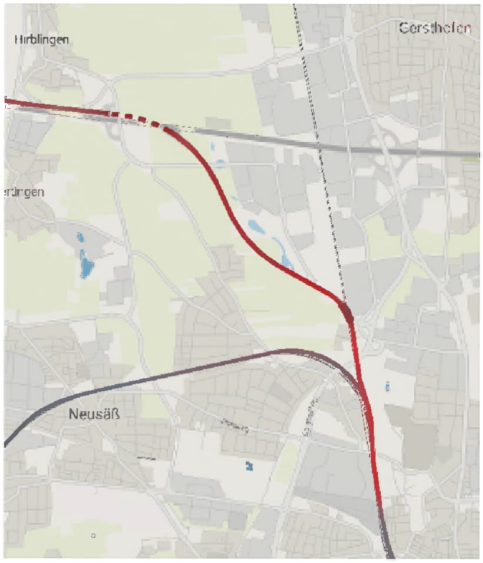


Abbildung 10: Auszug aus der Vorzugsvariante - Bereich Ost-Hirblingen bis Augsburg

Von Westen kommend verläuft die Neubautrasse weiterhin nördlich der Autobahn A8 in einer Höhenlage, sodass alle Autobahnquerungen auch unter der Neubaustrecke weitergeführt werden können. Nach Überquerung der Schmutter mittels einer Eisbahnüberführung geht es, östlich der Autobahnausfahrt Hirblingen/Täfertingen, mit einem kurzen Tunnelabschnitt unter der A8 hindurch in Richtung Augsburg-Bärenkeller. Hier führt die Vorzugsvariante anschließend in enger Bündelung mit den Ausgleichsflächen des Güterverkehrszentrums (GVZ) Augsburg/Gersthofen/Neusäß, um die landwirtschaftlich genutzten Flächen bestmöglich zu schonen. Nach einer kurzen Bündelung mit der Karlsruher Straße kreuzt die Neubautrasse beim Postfrachtzentrum mit einem Überwerfungsbauwerk die Bahnstrecke 5300 Augsburg-Donauwörth. Auf der östlichen Seite der bestehenden Infrastruktur führt die Neubautrasse schließlich zum Bahnhof Augsburg.

2.4 Ausschlusskriterien

2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Die Vorzugsvariante erfüllt alle grundlegenden Ziele der ABS/NBS Augsburg-Ulm.

Ursprung	Kriterium	
BVWP	Kürzere Fahrzeit im FV zw. Ulm und Augsburg	✓
	Fernverkehr hält weiterhin am heutigen Bahnhof Günzburg	✓
	Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h	✓
	Güterverkehrstauglich	✓
D-Takt	26 Minuten ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten	✓
	40 Minuten mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten (Stärkung der Station durch 1 Zug pro Stunde und Richtung)	✓
	Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h	✓
	Durchgängige Viergleisigkeit zwischen Ulm und Augsburg	✓

Abbildung 11: Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele

2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wird nicht mehr pro Vorhaben ermittelt, sondern im Projektbündel. Das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Augsburg-Ulm befindet sich im Bundesschienenwegeausbaugesetz im Abschnitt des Vordringlichen Bedarfs im Projektbündel 6 und ist Teil des Projekts ABS/ NBS München – Augsburg - Ulm. Die weiteren Projekte in diesem Projektbündel sind:

- ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main
- ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main
- ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim
- ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe
- ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm
- ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde eine Neubaustrecke an der Bundesautobahn A8 (Konzeptentwurf Variante 3) mit einem NKV von 2,7 bewertet.

Der Bund hat für das gesamte Projektbündel 6 ein volkswirtschaftliches NKV von 1,1 im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans ermittelt. Die Veröffentlichung des Dossiers zur NKV-Nachbewertung durch das BMV ist am 29.12.2025 erfolgt.

2.4.3 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben **ABS/NBS Augsburg-Ulm** Bau- und Planungskosten in Summe von 6.085 Mio. Euro (real). Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 4.891 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 1.194 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts beträgt 8.152 Mio. Euro (nominal). Die Kosten beinhalten Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit ≥ 50%.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse,

neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt 13.288 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15% bzw. 30% höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

2.4.4 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Für die Vorzugsvariante ergeben sich nach aktueller Einschätzung folgende Auswirkungen auf Umweltschutzgüter:

Tiere:
Die Vorzugsvariante führt durch folgende Tierlebensräume, die Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung darstellen:

- Feldvogelkulisse (Kiebitz) „Röfingen-West“ mit einer Flächeninanspruchnahme von ca. 0,5 ha
- Alte Laub und Mischwaldbestände mit einer Flächeninanspruchnahme von ca. 1,8 ha
- Waldflächen, die eine besondere Bedeutung als Lebensraum und für die biologische Vielfalt aufweisen mit einer Flächeninanspruchnahme von ca. 7,1 ha.

Um gemäß §3 BayKompV den durch den Eingriff betroffenen Raum, in dem sich anlage-, bau- und betriebsbedingte Wirkungen (im Sinne des §14 Abs. 1 BNatSchG) ergeben können, festlegen zu können, wurde ein Korridor von 1.500 m (entspricht 750 m beidseits der Gleisachse) angesetzt. In diesem Wirkraum der Vorzugsvariante liegen 76 Nachweise von Tierarten, die Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung darstellen. Von diesen 76 bekannten Vorkommen sind 25 Arten als zulassungskritisch einzustufen. Darüber hinaus kommt die Verträglichkeitsprüfung für das SPA-Gebiet (*Special Protection Area*, Vogelschutzgebiet gemäß Natura2000) „Donauauen“ zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen bei manchen Arten, die in den Erhaltungszielen genannt werden, zu erwarten sind.

Pflanzen:
Folgende Natura2000-Gebiete liegen im Untersuchungsgebiet:

- FFH-Gebiet “Donau-Auen zwischen Thalfingen und Höchstädt” (7428-301)
- SPA-Gebiet “Donauauen”

Erhebliche Beeinträchtigungen durch die Trassenführung können laut FFH-Verträglichkeitsprüfung (Ingenieurbüro AFRY, 2023) nicht ausgeschlossen werden. Eine südliche Umfahrung der Rühmerteiche kann voraussichtlich einer großräumigen Inanspruchnahme des FFH-Gebietes sowie des deckungsgleichen SPA-Gebietes entgegenwirken und somit die Beeinträchtigung minimieren.

Folgende Naturschutzgebiete liegen im Untersuchungsgebiet:

- Naturschutzgebiet “Biberhacken”
- Naturschutzgebiet “Jungholz bei Leipheim”

Zusätzlich werden durch die Vorzugsvariante ca. 0,3 ha amtlich kartierte Biotope mit Schutzstatus nach §30 BNatSchG überbaut sowie ca. 4,2 ha Flächen aus dem Ökoflächenkataster.

Boden/Fläche:

Durch die Vorzugsvariante wird gemäß Übersichtsbodenkarte 1:25.000 (UmweltAtlas Bayern) in folgende Bodentypen mit besonderer Planungsrelevanz eingegriffen:

- „5: Fast ausschließlich Braunerde aus Schluff bis Schluffton (Lösslehm)“
- „4a: Überwiegend Parabraunerde und verbreitet Braunerde aus Schluff bis Schluffton (Löss-lehm) über Carbonatschluff (Löss)“
- „65b: Fast ausschließlich Gley und Braunerde-Gley aus Lehmsand bis Lehm (Talsediment); im Untergrund carbonathaltig“

Zusätzlich gehen ca. 5,7 ha vom Bodentyp 78: Vorherrschend Niedermoor und Erdniedermoor, gering verbreitet Übergangsmoor aus Torf über Substraten unterschiedlicher Herkunft mit weitem Bodenartenspektrum” dauerhaft verloren. Auf einer Fläche von ca. 2,8 ha kommt es bei diesem Bodentyp zu einem Verlust von Bodenfunktionen durch das Anlegen von Böschungsflächen (Aufschüttung / Abgrabung).

Weitere Bodentypen, die aufgrund ihrer Ausprägung eine besonderer Planungsrelevanz besitzen, sind von der Vorzugsvariante nicht betroffen. Bodenschutzwälder oder Geotope werden nicht in Anspruch genommen.

Wasser:

Durch die Vorzugsvariante ist die Zone III (weitere Schutzzone) des Trinkwasserschutzgebietes „Bubesheim“ in einer Größenordnung von 0,15 ha betroffen.

Die Zone III (weitere Schutzzone) des Trinkwasserschutzgebietes Burgau Nord wird auf einer Länge von ca. 390 m mit einem Tunnel unterfahren.

Fließgewässer, die gemäß Gewässerstrukturkartierung die Zustandsklassen 1 oder 2 aufweisen und somit von besonderer Planungsrelevanz wären, sind von der Vorzugsvariante nicht betroffen. Folgende Fließgewässer mit allgemeiner Planungsrelevanz sind betroffen:

- Leibi zwischen Burlafingen und Nersingen: Querbauwerk
- Roth östlich von Nersingen: Querbauwerk
- Biber bei den Rühmerteichen: komplett mit Hilfe einer Brücke überspannt
- Bubesheimer Bach südlich von Bubesheim: Querbauwerk
- Günz westlich des Autohofes Günzburg: komplett mit Hilfe einer Brücke überspannt
- Kammel südlich von Großanhausen: komplett mit Hilfe einer Brücke überspannt
- Mindel am Burgauer See: Querbauwerk
- Erlenbach an der Raststätte Burgauer See: Querbauwerk
- Scheidgraben an der Anschlussstelle Burgau: Querbauwerk
- Zusam bei Wollbach: Querbauwerk
- Laugna bei Adelsried: komplett mit Hilfe einer Brücke überspannt
- Schmutter bei Hirblingen: komplett mit Hilfe einer Brücke überspannt

Klima/Luft:

- **Bannwald:**
  Durch die Vorzugsvariante kommt es östlich von Adelsried zu einer Überplanung von insgesamt ca. 9,9 ha Waldgebieten, die nach Art.11 BayWaldG als Bannwald ausgewiesen sind.
- **Wald mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klimaschutz:**
  Zwischen Zusmarshausen und Rettenbergen kommt es durch die Vorzugsvariante zu einer Überplanung von insgesamt ca. 13,3 ha Waldbeständen mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klimaschutz.
- **Kaltluftleitbahnen und -ströme**:
  Lineare Kaltluftleitbahnen und flächenhafte Kaltluftströme in Richtung von Belastungsräumen mit einer ungünstigen humanbioklimatischen Situation werden durch die Vorzugsvariante nördlich von Nersingen sowie südlich von Leipheim und Bubesheim gequert. Da die Trasse in diesen Bereichen aber in enger Bündelung mit der Bestandsstrecke oder der BAB A8 verläuft, die bereits im Bestand eine Vorbelastung für den Kaltluftstrom darstellen, ist hier nicht mit einer zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen. Die Vorzugsvariante durchschneidet aber südwestlich von Gersthofen randlich ein Kaltluftentstehungsgebiet mit hoher Bedeutung für die Ortschaft. Es besteht ein Risiko zur Abschwächung oder Verzögerung dieser linearen Kaltluftleitbahn. Auch bei Nersingen und Leipheim werden Ausgleichsräume hoher Bedeutung überplant, wodurch es hier ein Risiko zur Abschwächung oder Verzögerung flächiger Kaltluftströme gibt. Entlang der BAB A8 werden südlich von Deffingen, Leinheim und Großanhausen noch einige weitere Ausgleichsräume von der Vorzugsvariante gequert.

Landschaft:
Bei der Vorzugsvariante sind Bau- bzw. Bodendenkmäler auf einer Fläche von 16 m² bzw. 2,2 ha und visuelle Leitlinien auf einer Länge von 59 m betroffen. Hinzu kommt der Verlust von 0,4 ha Naturdenkmälern. Durch die Vorzugsvariante sind Landschaftsbildeinheiten mit einem sehr hohen und hohen Wert auf einer Fläche von 2,8 ha betroffen. Die Waldfunktion Erholung bzw. Landschaftsbild ist mit 15,6 ha bzw. 14,9 ha betroffen. Auf 0,7 ha werden Flächen des Naturschutzgebietes „Biberhacken“ beeinträchtigt. Flächen des Naturparks „Augsburg - westliche Wälder“ sind auf einer Fläche von 48,7 ha betroffen. Darüber hinaus verläuft die Vorzugsvariante auf einer Fläche von ca. 42,4 ha in ausgewiesenen Landschaftsschutzgebieten und es sind auf einer Fläche von ca. 96,1 ha Landschaftsbildeinheiten mit einer maximal mittleren Wertstufe betroffen.

Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege:
In Augsburg ist das Baudenkmal D-7-61-000-110 „Ehem. Vereinigte Schuhfabrik Berneis-Wessels“ durch eine Böschung der Vorzugsvariante auf einer Fläche von weniger als 0,01 ha betroffen. Zudem werden neun Bodendenkmäler im Umfang von insgesamt ca. 2,15 ha überplant. Historisch wertvolle Waldbestände oder bedeutsame Kulturlandschaften sind bei der Vorzugsvariante nicht betroffen.

2.5 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Lärm:

Rechnerisch ermittelte Flächen mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch die Neubaustrecke ohne Schallschutzmaßnahmen:

	Wohngebiete [ha]		Kern-, Dorf-Mischgebiete [ha]		Krankenhäuser, Schulen, etc. [ha]	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gersthofen	-	0,5	-	-	-	-
Neusäß	-	0,4	-	-	-	-
Adelsried	-	1,7	-	-	-	-
Zusmarshausen	-	0,7	-	-	-	-
Burgau	-	1,1	-	0,8	-	-
Günzburg	-	0,2	-	1,1	-	0,1
Bubesheim	-	4,4	-	1,2	-	-
Leipheim	-	-	1,4	7,1	-	-
Nersingen	28,9	98,4	0,9	7,1	-	1,6
Neu-Ulm	8,6	40,0	1,6	3,0	-	7,7

Tabelle 4: Flächen mit Überschreitung der Immissionsgrenzwert

Die aus der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte resultierenden baulichen Lärmvorsorgemaßnahmen sind in Anlage 1 zu diesem Bericht aufgelistet.

Erschütterung:

Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens wurden Objekte im Projektraum hinsichtlich Anzahl und Sensibilität der Nutzungen in Bezug auf potenzielle Einwirkungen durch Körperschall im Betriebsfall (z.B. medizinische Einrichtungen, Betriebe etc.) ermittelt.

Hierzu wurde die Sensibilität der unterschiedlichen Nutzungen in die Klassen 1 (geringe Sensibilität) bis 5 (hohe Sensibilität) eingeteilt:

- Klasse 1: Parkhäuser, Garagen, Sonstige Gebäude ohne Nutzung (z.B. Überdachungen, Umformer, etc.)
- Klasse 2: Bürogebäude, Verwaltungsgebäude, Gebäude für öffentliche Zwecke, Fabrikhallen und Fabrikgebäude ohne vermutlich erschütterungssensitiven Maschinen
- Klasse 3: Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen, Gebäude für Forschung und Bildung, Landwirtschaftliche Betriebe und Gebäude
- Klasse 4: Wohngebäude, Gebäude mit stetigem Aufenthalt von Menschen, landwirtschaftliche Betriebe für Fluchttiere (z.B. Reiterhöfe), Fabrikhallen und Fabrikgebäude mit vermutlich erschütterungssensitiven Maschinen
- Klasse 5: Krankenhäuser, Pflegeanstalten, Altenheime, denkmalgeschützte Gebäude, religiöse Gebäude (Kirchen, Moscheen, etc.)

Die Vorzugsvariante verläuft im Bereich Ost aufgrund der autobahnnahen Trassenbündelung mit hohem Abstand zu bebauten Bereichen, was zu geringen Betroffenheiten führt. Im Bereich ABS West kommt es durch die Bündelung mit der Bestandsstrecke entlang der Ortschaften Nersingen und Burlafingen zu einer höheren Betroffenheit. Die Auswertungen zu den Trassenvarianten in Unterscheidung Ost/West sind in Anlage 1 aufgeführt.

Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1304/2014 ist am 15. Dezember 2024 ein EU-weites Betriebsverbot für laute Güterwagen eingetreten und hat bestehende nationale Regelungen außer Kraft gesetzt. Zuvor hatte das deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmG) den Einsatz lauter Güterwagen bereits ab dem 13.12.2020 auf dem deutschen Streckennetz untersagt. Das neue Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG 2024) schreibt die zuvor geltenden ordnungsrechtlichen Bestimmungen fort. Eine entsprechende Reduzierung von Güterwagenlärm wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.6 Rahmenterminplan für das Projekt

BUV Meilensteine:

Antrag zum Planrecht bei EBA eingereicht:	Vrsl. 13.11.2028
Baubeginn erfolgt (baubetriebliche / physisch):	Vrsl. 15.11.2033
Inbetriebnahme/ baulicher Endzustand erfolgt:	Vrsl. 15.12.2037

2.7 Benennung der Planfeststellungsabschnitte

Die Planfeststellungsabschnitte der ABS/NBS Augsburg-Ulm wurden mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Der Planungsbereich wird in acht Abschnitte unterteilt, die sich vorwiegend aus den Landkreisgrenzen und Ingenieurbauwerken ergeben. Diese sind vorbehaltlich kleinerer Änderungen, die sich im Zuge des weiteren Fortschritts in der Planung ergeben können. Die einzelnen Abschnitte können der Abbildung 12, sowie der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Abbildung 12: Übersicht vorläufige Planfeststellungsabschnitte

Planungs-abschnitt	Abschnitt	Länge	Landkreis	Kurzbeschreibung
PFA 1.1	km 64,1 – km 70,5	6,4 km	Neu-Ulm	Der PFA 1.1 umfasst die Ausfahrt aus Neu-Ulm, die Durchfahrt durch Burlafingen bis kurz vor die BAB A7 und beinhaltet u.a. drei Straßenüberführungen.
PFA 1.2	km 56,6 – km 64,1	7,5 km	Neu-Ulm/ Günzburg	Im PFA 1.2 wird die BAB A7 mittels einer Straßenüberführung gequert. Die Trasse enthält in diesem Abschnitt noch weitere Eisbahn- und Straßenüberführungen, sowie

				Durchlässe und verläuft über Nersingen bis nach Leipheim, wo der PFA kurz hinter einer Talbrücke im Bereich der Rühmerteiche endet.
PFA 2.1	km 47,0 – km 56,6	9,6 km	Günzburg	Der PFA 2.1 umfasst den Bereich hinter der Talbrücke bei Leipheim bis hin nach Deffingen. In diesem Abschnitt befinden sich einer der beiden Überholbahnhöfe, mehrere Eisenbahnüberführungen und eine Talbrücke, sowie zwei Trogbauwerke bei Deffingen, in deren Mitte sich ein kürzerer Tunnel befindet.
PFA 2.2	km 38,1 – km 47,0	8,9 km	Günzburg	Der anschließende PFA 2.2 verläuft von Leinheim bis ins Mindeltal zur Raststätte Burgauer See. Aufgrund der Topografie befinden sich in diesem Abschnitt insgesamt zwei Tröge, vier Tunnel und eine weitere Talbrücke.
PFA 2.3	km 26,8 – km 38,1	11,3 km	Günzburg/ Augsburg	Der PFA 2.3 umfasst den weiteren Trassenverlauf durch das Mindeltal und den Scheppacher Forst. In diesem Bereich liegt der Trog Burgau und der Abzweig nach Burgau, der den Anschluss zur Bestandsstrecke bildet, sowie mehrere Eisbahn- und Straßenüberführungen. Der Scheppacher Forst wird mit einem Tunnel unterquert, der mit einer Länge von knapp 8,3 km den längsten Tunnelabschnitt der ABS/NBS Augsburg-Ulm bildet. Das Ende des PFA 2.3 bildet ein weiterer kurzer Tunnel, der kurz vor Zusmarshausen wieder an die Oberfläche gelangt.
PFA 3.1	km 16,7 – km 26,8	10,1 km	Augsburg	Der PFA 3.1 erstreckt sich von Zusmarshausen bis kurz vor Adelsried. In diesem Abschnitt befindet sich der Überholbahnhof Zusmarshausen und mit einer Länge von knapp 7,8 km der zweitlängste Tunnel durch den Streitheimer Forst.

DB InfraGO

PFA 3.2	km 5,5 – km 16,7	11,2 km	Augsburg	Der PFA 3.2 umfasst anschließenden den Bereich von Adelsried über Hirblingen bis zum Augsburger Stadtteil Bärenkeller-Nord. In Adelsried verläuft die Trasse über eine Talbrücke und im weiteren Verlauf durch zwei weitere Tunnel und einen Trog, um u.a. die BAB A8 zu unterqueren. Auch in diesem Bereich finden sich mehrere Eisbahn- und Straßenüberführungen.
PFA 4.1	km 2,45 – km 5,5	3,05 km	Augsburg Stadt	Der PFA 4.1 bildet die Ausfahrt aus Augsburg-Oberhausen und den Abzweig der bestehenden Strecke 5300. In diesem PFA befinden sich aufgrund des Stadtgebiets und der bestehenden Straßeninfrastruktur zahlreiche Eisenbahnüberführungen, sowie das Überwerfungsbauwerk der Strecke 5300.

Tabelle 5: Übersicht vorläufige Planfeststellungabschnitte

DB InfraGO

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMDV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Das DB-Projektteam ABS/NBS Augsburg–Ulm legt seit Projektbeginn größten Wert darauf, alle relevanten Stakeholder sowie die interessierte Öffentlichkeit so früh, so umfangreich und so transparent wie möglich zu informieren. Für den Dialog mit der Region nutzt das Projektteam verschiedene Kommunikationsformate, um über die aktuellen Planungsschritte sowie den Projektfortschritt zu informieren und Optimierungsmöglichkeiten mit den Beteiligten zu besprechen. Dabei kommen dem Planungsteam die Ortskenntnisse der Anwohner seit jeher zugute. Durch den Dialog konnten viele Hinweise der Akteure aus der Region in die Planungen und nicht zuletzt in die Vorzugsvariante einfließen.

Der planungsbegleitende Dialog erfolgt seit 2019, angepasst an die unterschiedlichen Planungsphasen und Zielgruppen. Dazu gehören Mitglieder des Europäischen Parlaments, des Deutschen Bundestages, des Bayerischen Landtages, Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Bürgerinitiativen und Verbände, kommunale Gebietskörperschaften und Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Betroffene. Mit diesen Beteiligten führt das Projektteam seit Projektstart regelmäßig Gespräche.

Die interessierte Öffentlichkeit und relevante Stakeholder werden unter anderem über folgende **Kommunikationsformate und -kanäle** informiert:

- Projektwebsite mit interaktiver Karte, allgemeinen Projektinformationen, Projektzielen, Neuigkeiten und Dokumentation des Dialogs (www.ulm-augsburg.de)
- Informationsveranstaltungen und Vorträge
- Teilnahme an Stadtrats-, Gemeinderats- und Kreistagssitzungen
- Digitaler Infomarkt (zum Projektstart und Trassierungsräumen)
- Webcasts
- Newsletter
- Pressetermine und -berichte
- Flyer und Broschüren
- Infomobil
- Podcast
- Videos
- E-Mail-Kontakt
- Dialogforum mit Workshops
- Projektkoordinierungsrat
- Bilaterale Gespräche, unter anderem mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Kommunen
- Präsenz bei Aktionstagen wie „Tag der Schiene“, „Connecting Europe Days“ oder „Future Week Augsburg“

Abbildung 13: Kommunikationsformate und -kanäle

Bisher fanden vier Webcasts statt, zur Vorstellung der Trassierungsräume sowie zur Vorstellung und Vertiefung der Grobtrassierungen. Die Vorzugsvariante wurde ebenso im Rahmen eines Webcast vorgestellt. Bei einem weiteren Webcast konnten Interessierte Fragen stellen, die live von den Projektleitern beantwortet wurden.

Seit 2021 gibt es das ULA-Infomobil, welches bei zwei großen Touren (jeweils Frühjahr bis Herbst 2021 und 2022) sowie an einzelnen Tagen zum Einsatz kam. Eine weitere große Tour durch sieben Kommunen entlang der Vorzugsvariante ist zwischen dem 12. September und dem 17. Oktober 2024 erfolgt. In dem mobilen Infozentrum befinden sich Bildschirme, an denen Ingenieurinnen und Ingenieure anhand einer interaktiven Karte den Streckenverlauf sowie die Planungen erklären können. In den bisherigen 86 Einsatztagen kamen 2.245 Besucherinnen und Besucher ins Infomobil.

Planungsbegleitende Gremien:

a) Dialogforum

Das Dialogforum und der Projektkoordinierungsrat sind gleichwertige Gremien mit einer unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzung und Arbeitsweise.

Im Dialogforum beraten sich die etwa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer regelmäßig zu regionalen und kommunalen Fragestellungen. Neben den Sitzungen, deren Frequenz je nach Planungsstand variiert, vertiefen sie einzelne Aspekte und Fachgebiete des Vorhabens in begleitenden Themenworkshops, wie zum Beispiel Schallschutz oder die Vorzugsvariante. Auch Fachvorträge von DB-Kolleginnen und Kollegen gab es bereits.

Das Dialogforum setzt sich zusammen aus den (Ober-)Bürgermeisterinnen und (Ober-) Bürgermeistern im Projektraum, Kreisverbänden des Bayerischen Bauernverbands, Umweltverbänden sowie Vogelschutz- und Fischereiverbänden, Fahrgast- und Wirtschaftsverbänden, Bürgerinitiativen und Vereinen.

Seit der ersten Sitzung im März 2021, fanden bisher 14 Sitzungen und sechs Workshops statt (Stand 26.09.2024). Zudem unternahm das Projektteam mit dem Dialogforum zwei Exkursionen: Eine nach Kinding und Allersberg, wo es Regionalhalte an der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt-München (NIM) gibt. Sowie eine weitere zur Filstalbrücke/Wendlingen-Ulm. Die Mitglieder des Dialogforums erfuhren so aus erster Hand, welche Erfahrung Kommunen gemacht haben, die auf ähnliche Weise von Nachbarprojekten betroffen waren.

b) Projektkoordinierungsrat

Im Projektkoordinierungsrat tauscht sich das Projektteam mit rund 25 politischen und gesellschaftlichen Vertreterinnen und Vertretern zu überregionalen und landesweiten Themen aus. Dazu gehören Vertreterinnen und Vertreter der Europa-, Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik, der Industrie- und Handelskammer (IHK), des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie des Bayerischen Bauernverbands (BBV).

Seit der ersten Sitzung im Oktober 2020 lädt die DB InfraGO AG zweimal jährlich zu den Treffen ein. Bisher kam der Projektkoordinierungsrat achtmal zusammen. Den Vorsitz dieses Gremiums hat Gerd Matschke, Leiter der Infrastrukturprojekte Süd der DB, inne.

Die Sitzungsunterlagen beider Gremien sind jeweils im Anschluss an die Termine auf der Projektwebsite zu finden.

c) Mitarbeit im Rahmen der Trassenauswahl

Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens konnten sich die planungsbegleitenden Gremien an der Erstellung des Kriterienkatalogs und der Gewichtung von Kriterien eines Fachbereichs beteiligen: Bei vier Sitzungen sowie zwei Workshops waren die Gremien dazu eingeladen, Kriterien hinzuzufügen und im Fachbereich „Raum und Umwelt“ zu gewichten.

Das Beteiligungsangebot wurde gut angenommen und durch konstruktiven Austausch wurde das folgende Ergebnis erzielt: Die Teilkriterien „regionale Erschließung“, „Jagd“ und „CO_2-Emissionen (Bauphase)“ wurden hinzugefügt. Zudem wurde das Teilkriterium „kulturelles Erbe“ um einen Indikator ergänzt. Bei einer ganztägigen Klausurtagung samt Dialogforumssitzung wurden zudem die Kriterien Lärm, regionale Erschließung, Raumentwicklung und Landschaftsbild als vorrangig eingestuft und sollten demnach höher gewichtet werden.

Neue Dialogformate:

Das Projektteam hat moderne Dialogformate entwickelt, um neue und junge Zielgruppen zu erreichen, um komplexe Themen besser verständlich und das Bahnprojekt erlebbar zu machen. Dazu gehören Erklärvideos auf dem eigenen YouTube-Kanal und der Website genauso wie der ULA-Podcast. Vom projekteigenen Podcast sind bisher 37 Folgen mit DB-internen und externen Gästen erschienen.

Im Podcast spricht das Projektteam unter anderem mit Bürgerinitiativen, Interessensgruppen, wie dem Bayerischen Bauernverband, oder Vertreterinnen und Vertretern aus der Politik. Ob Befürworter oder nicht, verschiedene Stimmen, die etwas zum Bahnausbau zu sagen haben, sollen in diesem Format zu Wort kommen können.

Um Kinder als künftige Fahrgäste anzusprechen, hat die DB außerdem ein eigenes Pixi-Buch kreiert. Dieses bringt die Bahn und das Bahnprojekt seinen Leserinnen und Lesern auf spielerische Weise näher. Zu diesem Zweck befindet sich im Infomobil ebenso ein Trassenplanungsspiel aus Holz. Eine digitale Version gibt es auf der Projektwebsite.

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen, zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- *Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO*
- *Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)*

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- *§ 41 BImSchG*
- *16. BImSchV*
- *EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr*

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- *Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen*
- *DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“*

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- *§ 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr*
- *§ 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3*

Gesetzliche Grundlagen zu EBKrG-Maßnahmen

- *Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)*

DB InfraGO

4 Kernforderungen aus der Region

Im Laufe des Projektes wurden neben den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen auch vielfältige Anforderungen und Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung an das Projekt gestellt. Diese lassen sich zum einen in übergeordnete Kernforderungen an die Neubau- und Bestandsstrecke und zum anderen in konkrete Forderungen innerhalb oder aus einer betroffenen Region unterteilen.

Die ausführlichen Kernforderungen und regionalen Forderungen wurden in der Sitzung des Projektkoordinierungsrates am 19.11.2024 ausformuliert und beschlossen und finden sich in Anlage 2 wieder. Sie spiegeln im Kern die Beschlüsse der drei betroffenen Landkreise und Interessen der einzelnen Kommunen wider.

Präambel:
Kostenneutrale Lösungen zur Verbesserung der Belastungen in den Kommunen werden weiterhin im konstruktiven Dialog vor Ort erarbeitet.

Kernforderung 1: Lärmschutz an der Vorzugsvariante
An betroffenen Gemeinden der Aus-/Neubaustrecke muss die bestmögliche Lärmvorsorge erfolgen.
Dabei muss die Schallemission ausgehend von der Autobahn A8 sowie der Bestandsstrecke berücksichtigt und die Situation für die betroffenen Anwohner verbessert werden. Wo Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen, sind Tunnel oder abgedeckte Tröge vorgesehen. Die Gesamtlärmbelastung darf insgesamt, unabhängig von der Widmung des Gebiets, 60 db(A) nicht überschreiten und darüber hinaus den aktuellen Zustand nicht verschlechtern.

Kernforderung 2: Knoten Ulm und Augsburg
Es gilt die beiden Bahnknotenpunkte so auszubauen, dass ihre Leistungsfähigkeit verbessert und sie damit auch den zukünftigen Verkehrsanforderungen gewachsen sind. Nur durch ihre Einbindung in die ABS/NBS Augsburg-Ulm lassen sich bestehende Fahrplankonflikte lösen und reibungslose Übergänge sicherstellen. So soll vermieden werden, dass Züge an den Knotenpunkten warten oder der Nahverkehr zugunsten des Fern- und Güterverkehrs reduziert werden könnte.

Kernforderung 3: Generalsanierung Bestandsstrecke
Im Rahmen der für 2030 geplanten Generalsanierung der Bestandsstrecke 5302 soll neben der Modernisierung der Schieneninfrastruktur auch der Lärmschutz erneuert oder errichtet werden. Darüber hinaus sollen vorbereitende Maßnahmen für die Neubaustrecke umgesetzt werden, um spätere Bauhindernisse zu vermeiden.
Für den Projekterfolg der Neubaustrecke ist eine verbindliche Finanzierungszusage der Generalsanierung der Bestandsstrecke durch den Bund zu geben.

Kernforderung 4: Neue oder Reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke
Die Entlastung der Bestandsstrecke vom überregionalen Verkehr muss dazu genutzt werden, dort zusätzliche Haltepunkte für den SPNV einzurichten.
Die Landkreise und Kommunen fordern derzeit die Halte Neu-Ulm Industrie, Burlafingen, Unterfahlheim, Mödishofen, Vogelsang und Augsburg Hirblinger-Straße.

Kernforderung 5: Verkehre Bestandsstrecke
Zwischen Augsburg und Dinkelscherben soll ein Regio-Schienen-Takt als ein S-Bahn ähnlicher Verkehr eingerichtet werden, der alle 15 Minuten verkehrt. Jeder zweite Zug soll hierbei verlängert werden und bis Ulm weiterfahren, sodass auf der Gesamtstrecke ein 30-Minuten-Takt entsteht, wo heute nur ein Stundentakt vorhanden ist.
Zusätzlich ist zwischen Ulm und Günzburg die Regio-S-Bahn Donau-Iller im 15-Minuten-Takt geplant, um das Nahverkehrsangebot in diesem Bereich mit einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr aufzuwerten.

Kernforderung 6: Regionalverkehr auf Neubautrasse
Ein stündlich verkehrender Regionalzug über die Neubaustrecke soll in Zusmarshausen halten. Dabei soll er im Mindeltal über die Verbindungskurve zwischen Neubau- und Bestandsstrecke verkehren, welche grundsätzlich für das Fahrzeitziel der 40 Minuten mit Halt in Günzburg für den Fernverkehr errichtet wird.

Kernforderung 7: Konkrete, regionale Forderungen

7.1 Augsburg-Bärenkeller – Untertunnelung B17

Um das Landschaftsbild zu bewahren und Lärmemissionen zu reduzieren, wird eine Untertunnelung der B17 (Dayton Ring) gefordert. Dies würde allerdings in der baulichen Ausführung bedeuten, dass ein Anschluss an den Augsburger Hbf aufgrund der erforderlichen Trassierungsgeometrie sowie diversen Unterquerungen im Stadtgebiet Augsburg nicht möglich ist.

7.2 Gersthofen – Tunnelverlängerung statt Trogbauwerk in Hirblingen
Statt eines Trogbauwerks, das als Anschlussstück aus dem Zwangspunkt des Tunnels der Unterquerung der Autobahn sowie dem Gelände resultiert, soll der Tunnel unter der Autobahn verlängert werden. Damit soll für die Anwohner im Ortsteil Hirblingen eine Lärmbeeinträchtigung durch die Neubautrasse verhindert werden.

7.3 Adelsried – Unterquerung mit Tunnelverbindung statt Talbrücke
Alternativ zur geplanten Talbrücke im Laugnatal, welche eine Höhenlage von 10m über dem Tiefpunkt der A8 erfordert, wird eine durchgehende Tunnellösung gefordert. Diese soll durch eine unterirdische Verbindung der beiden Tunnel östlich und westlich des Laugnatals realisiert werden und somit die Anwohner vor Lärmbelastungen schützen.

7.4 Zusmarshausen – Personenbahnhof statt Überholbahnhof
Der aufgrund des Mischverkehrs aus Fern- und Güterverkehr notwendige Überholbahnhof soll für die, im Rahmen einer Potentialanalyse ermittelten, täglich rund 1800 Ein- und Aussteigenden zu einem Regionalhalt - mit einer stündlichen Anbindung pro Richtung – für den Personenverkehr ausgebaut werden.

7.5 Burgau – Unterirdische Tunnelverbindung
Durch die Verlängerung bzw. unterirdische Verbindung von Tunnel Wannenberg und Tunnel Limbach im Bereich eines Geländeeinschnittes im Kronbachtal, sollen die angrenzenden Gemeindeteile Großanhausen, Kleinanhausen und Unterknöringen vor zusätzlichem Schall geschützt werden.

7.6 Burlafingen/Nersingen – verschiedene Tieflagen

Im Bereich von Burlafingen und Nersingen gibt es mehrere Forderungen zur Trassenführung. Diese schließen sich gegenseitig aus, sodass nur eine der nachfolgenden drei Forderungen ausgeführt werden kann.

a) Burlafingen/Nersingen – Untertunnelung statt geländegleicher Trassenführung

Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers ist eine geländegleiche Trassenführung erforderlich, die jedoch hohe Lärmschutzwände notwendig macht. Um die damit verbundene optische Zerschneidung der beiden Ortsteile zu verhindern, soll in den betroffenen Gebieten eine vollständige Untertunnelung der Trasse realisiert werden.

b) Burlafingen – im halbhohen Trog

Anstelle einer geländegleichen Trassenführung könnte eine halbhohe Trog-Lösung dazu beitragen, die optische Zerschneidung der beiden Ortsteile Burlafingen und Nersingen zu vermindern. Dies wäre möglich, sofern die Lärmschutzwände so reduziert werden können, dass sie überblickbar sind. Mit einer Absenkung der Trasse um 3 Meter würde die Zerschneidungswirkung minimiert werden. Eine Überblickbarkeit der Schallschutzwände wäre aber aufgrund der gesetzlichen Anforderungen an die Schallemissionswerte nicht realisierbar.

c) Burlafingen – Adenauer Straße Kreuzung unter Bahnstrecke

Statt einer bisher geplanten Überführung soll die Adenauer Straße die vier Gleise von Neubau- und Bestandsstrecke im Kreuzungsbereich unterqueren, um die ohnehin schon bestehende optische Teilung der Ortschaft nicht noch durch, mit der Überführung einhergehende, Lärmschutzwände zu verstärken.

7.7 Burlafingen/Nersingen – im tiefen Trog

Alternativ zu einer geländegleichen Trassenführung könnte eine tiefe Trog-Lösung die optische Zerschneidung der beiden Ortsteile Burlafingen und Nersingen verringern, da die Streckenführung nicht sichtbar ist. Aufgrund der Forderung des Tunnels in diesem Bereich und ähnlichen Mehrkosten für Trog- und Tunnellösung wird auf ein Weiterverfolgen dieser Forderung verzichtet.

Kernforderung 8: Sammlung weiterer eingegangener Forderungen Dritter

Die weiteren Forderungen, welche nicht als Kernforderung formuliert wurden, sind in Anlage 3 als Originaldatei abgebildet und in Anlage 4 in einer tabellarischen Zusammenstellung näher erläutert.

Die nachfolgende Tabelle ist eine komprimierte Zusammenfassung der Übersichtstabelle aus der Anlage 4, welche alle monetär bewerteten Kernforderungen und schließlich auch die Summen der kumulierten Mehrkosten, je nachdem welche Variante in Burlafingen und Nersingen umgesetzt werden soll, enthält.

Die Kernforderungen 1 bis 6 wurden nicht monetär bewertet, da diese nicht Bestandteil des Planungsauftrages und somit für die Zielerreichung des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Augsburg-Ulm nicht notwendig sind. Deshalb wurden diese nicht tiefer untersucht und es ist keine Aussage über die Kosten möglich.

Die regionale Kernforderung 7.1. ist wie oben erläutert nicht umsetzbar. Die Kernforderung 7.7. ist gleichwertig wie die Kernforderung 7.6.a). Deshalb wurde bei diesen Forderungen auf eine monetäre Bewertung verzichtet.

	Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugsvariante							**Kosten bei Umsetzung aller Forderungen (in Mio. EUR)**	**Kosten je Stadt/Gemeinde (in Mio. EUR)**
Forderung / **Gemarkung**	**7.2.** Trogbauwerk und Tunnelverlängerung im Ortsteil Hirblingen	**7.3.** Unterquerung Laugna mit Tunnelverbindung statt Überführung mit Talbrücke	**7.4.** Personenbahnhof statt Überholbahnhof	**7.5.** Tunnelverbindung im Kronbachtal	**7.6.a)** Untertunnelung statt geländegleicher Trassenführung	**7.6.b)** Trassenführung im halbhohen Trog	**7.6.c)** Adenauer Straße Kreuzung unter Bahnstrecke		
Stadt-/ Gemeindespezifische Forderungen									
Gersthofen	**374,0**								**374,0**
Adelsried		**705,0**							**705,0**
Zusmarshausen			**59,0**						**59,0**
Burgau				**152,0**					**152,0**
Burlafingen und Nersingen					**3.996,0**				**3.996,0**
Burlafingen						**280,0**			**110,0**
Burlafingen							**154,0**		**154,0**
entweder									
Summe Kosten mit Tunnel in Burlafingen	**374,0**	**705,0**	**59,0**	**152,0**	**3.996,0**	**0,0**	**0,0**	**5.286,0**	
oder									
Summe Kosten mit halbhohen Trog in Burlafingen	**374,0**	**705,0**	**59,0**	**152,0**	**0,0**	**280,0**	**0,0**	**1.400,0**	
oder									
Summe Kosten mit Unterquerung der Adenauerstraße	**374,0**	**705,0**	**59,0**	**152,0**	**0,0**	**0,0**	**154,0**	**1.444,0**	

Tabelle 6: Zusammenfassung monetär bewerteter Kernforderungen

DB InfraGO

ABS/NBS Augsburg - Ulm

Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB InfraGO AG

Region Süd

V.II-S-U

Inhaltsverzeichnis

1 Methodik der Variantenuntersuchungen **3**
1.1 Allgemeines 3
1.2 Entscheidung für die Vorzugsvariante 4

2 Bereich West - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante **12**
2.1 Neu-Ulm 12
2.2 Burlafingen 13
2.3 Kammeltal 14

3 Bereich Mitte/Mindeltal - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante **15**
3.1 Mindeltal 15
3.2 Einfahrbereich Tunnel Burgau im westlichen Mindeltal 17

4 Bereich Ost - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante **18**
4.1 Zusamtal 18
4.2 Laugnatal 19
4.3 Schmuttertal 20
4.4 Ausfahrt Augsburg 21

5 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen **22**

6 Sensibilitätsanalyse Erschütterung Trassenauswahlverfahren **23**
6.1 Methodik 23
6.2 Trassenvarianten Ost 26
6.3 Trassenvarianten West 30

Anmerkung: Auf den Abbildungen unter Inhaltspunkt 2, 3 und 4 ist jeweils bei der Linie in roter Farbe der Verlauf der Vorzugsvariante dargestellt.

1 Methodik der Variantenuntersuchungen

1.1 Allgemeines

In der Vorplanung wurden vier unterschiedliche Trassenverläufe für eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg mit der, aufgrund des ICE 4 limitierten, Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h untersucht. Die vier Varianten waren so gestaltet, dass es an mehreren Punkten die Möglichkeit gab, die Varianten miteinander zu verknüpfen, um über den gesamten Projektbereich die wirtschaftlichste und auch eine in allen Bereichen umweltverträgliche Trassenführung zu finden. Alle vier Varianten erfüllen die Fahrzeitziele von 26 Minuten von Ulm nach Augsburg und 40 Minuten von Ulm nach Augsburg mit Halt in Günzburg.

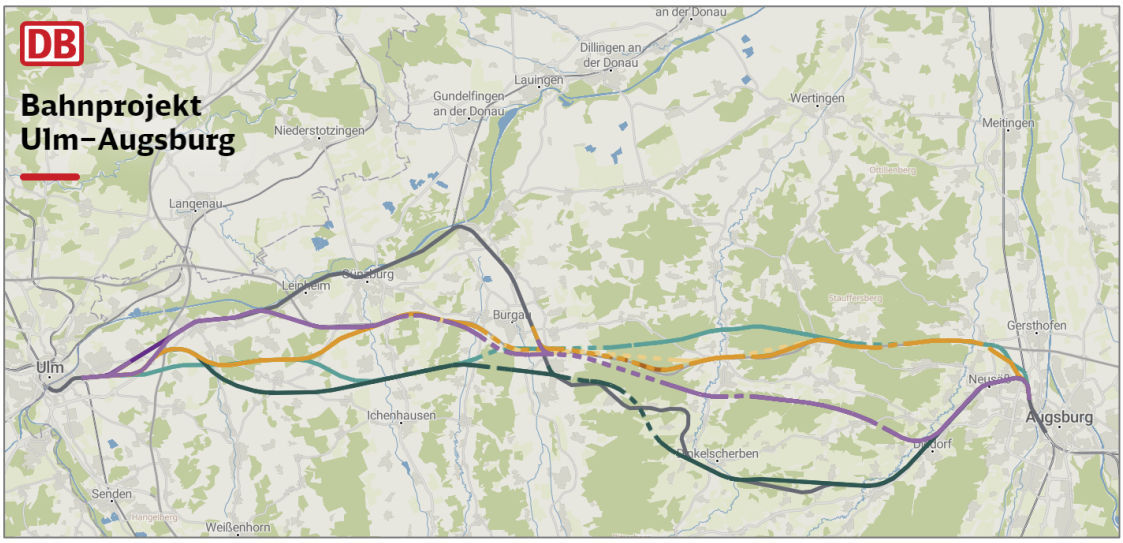


Abbildung 1: Trassenverläufe aus der Machbarkeitsstudie

Die Variante „Blau-Grün“ entspricht in weiten Teilen der Variante 2 des Gutachterentwurfs zur Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030 und stellt eine Ausbaustrecke zwischen Augsburg und Dinkelscherben mit den Trassierungsparametern für eine Geschwindigkeit von 250 km/h dar. Zwischen Dinkelscherben und Neu-Ulm verläuft die Variante „Blau-Grün“ als Neubaustrecke über Jettingen-Scheppach und Kötz mit den Trassierungsparametern für eine Geschwindigkeit von 300 km/h.

Die Variante „Violett“ vereinigt möglichst viel Ausbauanteil mit dem Ziel die Fahrzeit von 26 Minuten einzuhalten. Dabei verläuft sie von Augsburg bis kurz vor Diedorf als Ausbaustrecke, zweigt dann als NBS für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h ab und führt durch die Gemeindegebiete von Zusmarshausen, Burgau und Günzburg. Bei Unterfahlheim führt sie wieder als Ausbaustrecke entlang der Bestandsstrecke nach Neu-Ulm. Im Zuge der Planung der violetten Trasse wurden im Bereich vor Neu-Ulm außerdem zwei Untervarianten, „Durchfahrung Burlafingen“ und „Umfahrung Burlafingen“, untersucht, von denen eine direkt durch Burlafingen an der Bestandsstrecke hindurchdurchgeführt wird, und die andere Burlafingen abschnittsweise mit der Bundestraße 10 gebündelt umfährt.

Die türkise Variante ist die kürzeste Verbindung zwischen Ulm und Augsburg und führt als NBS mit Trassierungsparametern für 300 km/h über Adelsried, Zusmarshausen, Jettingen-Scheppach, Kötz nach Neu-Ulm.

Die orange Variante stellt eine möglichst enge Bündelung mit der Autobahn dar. Diese Bündelung konnte nur durch die Verwendung von Trassierungsparametern für 250 km/h erreicht werden, da die Bogenradien der Autobahn deutlich enger sind. Diese Variante führt durch die Gemeindegebiete Adelsried, Zusmarshausen, Jettingen-Scheppach, Burgau, Bubesheim und das Kammeltal. Auch bei der Variante „Orange“ ergaben sich im Verlauf der Planung Untervarianten zur ursprünglichen orangen Trassenführung, die weiterführend untersucht wurden.

So gliedert sich diese Variante in „Orange enge Bündelung“, welche der Ursprungsidee der orangen Trasse entspricht, „Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen“, welche die Idee eines Regionalhalts in Zusmarshausen beinhaltet und in „Orange Tunnel Mindeltal“, welche jedoch im Raumordnungsverfahren ausschied und daher nachfolgend nicht weiter behandelt wird.

1.2 Entscheidung für die Vorzugsvariante

Die Entscheidungsgrundlage für die Trassenauswahl der ABS/NBS Augsburg-Ulm setzte sich aus dem Trassenauswahlverfahren (TAV) und dem Raumordnungsverfahren (ROV) zusammen.

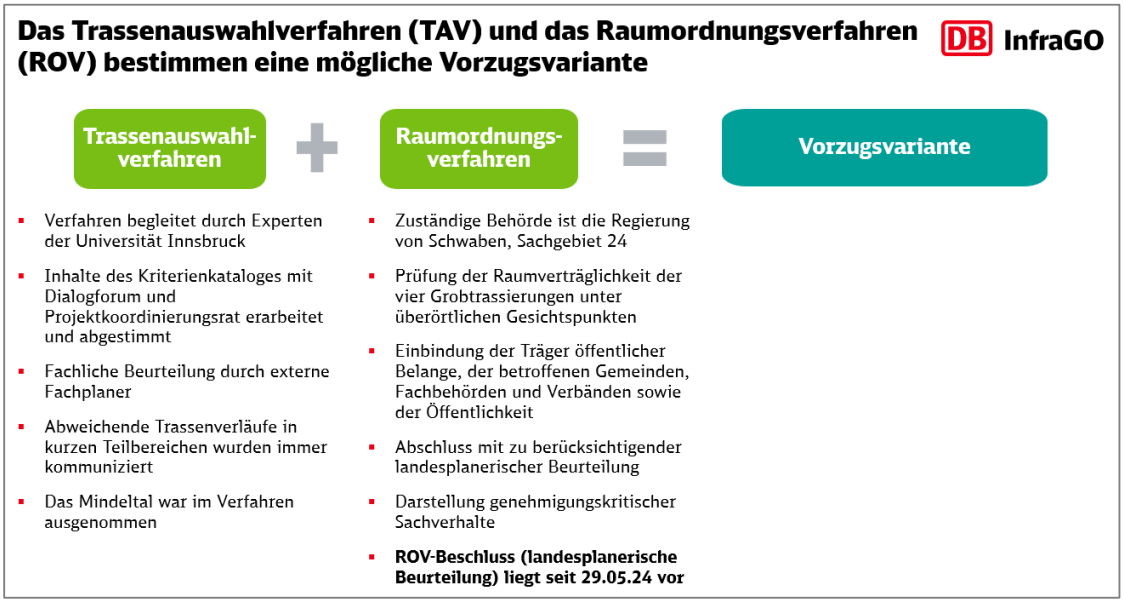


Abbildung 2: Zusammensetzung der Vorzugsvariante

Das Trassenauswahlverfahren ist ein Verfahren, in dem Kriterien definiert werden, deren Bewertung und Gewichtung über die Auswahl einer geeigneten Trasse entscheiden. Die Inhalte des Kriterienkatalogs wurden hierbei durch das Vorhaben ABS/NBS Augsburg-Ulm in Zusammenarbeit mit dem Dialogforum und dem Projektkoordinierungsrat erarbeitet und abgestimmt. Der Kriterienkatalog wurde in drei Fachbereiche untergliedert. Diese umfassten sowohl „Verkehr und Technik“, als auch „Raum und Umwelt“ und als dritten Bereich „Kosten“.

Im Trassenauswahlverfahren wurden der West- und Ostbereich getrennt voneinander, aber hinsichtlich gleicher Kriterien betrachtet. Ziel war es, die Vor- und Nachteile der Trassen gegeneinander abzuwägen und den bestmöglichen Trassenverlauf für den jeweiligen Bereich zu finden. Der Prozess der Trassenauswahl wurde durch Experten der Universität Innsbruck begleitet. Die Bewertung der einzelnen Kriterien wurde durch externe vom Projekt gebundene Fachplaner mithilfe eines zuvor definierten Punktesystems vorgenommen.

Nach der fachlichen Beurteilung der Kriterien erfolgte eine Gewichtung der jeweiligen Teilkriterien durch das Dialogforum und den Projektkoordinierungsrat. Durch diese Gewichtung hatte die Region die Möglichkeit ihre Interessen im Projekt abzubilden.

Die zweite Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der Vorzugsvariante stellte das Raumordnungsverfahren dar. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde die Raumverträglichkeit der Trassenvarianten unter überörtlichen landesplanerischen Gesichtspunkten geprüft und der Raumplanung der Planungsverbände Augsburg und Donau-Iller gegenübergestellt.

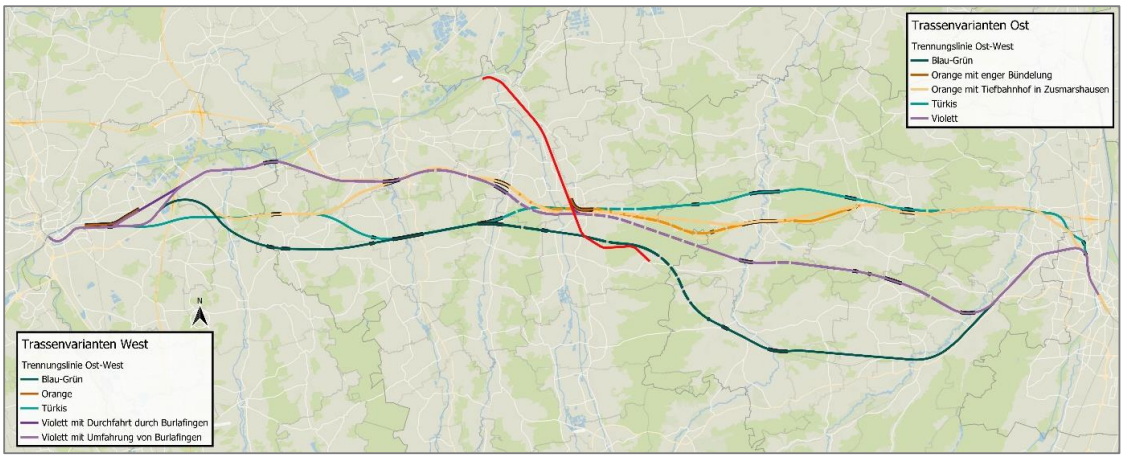


Abbildung 3: Trassenverläufe gemäß ROV mit Trennungslinie (rot dargestellt) Ost-West

Durch einen von der DB InfraGO AG gebundenen Umweltplaner wurden die Verfahrensunterlagen erstellt. Im Verfahrensverlauf wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB), betroffene Gemeinden, Fachbehörden, Verbände sowie die Öffentlichkeit eingebunden. Für die Beurteilung der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens im Vorhaben ABS/NBS Augsburg-Ulm ist die Regierung von Schwaben als Landesplanungsbehörde zuständig. Der Abschluss des Verfahrens umfasste eine landesplanerische Beurteilung und die Darstellung genehmigungskritischer Sachverhalte. Der ROV-Beschluss liegt seit dem 29.05.2024 vor.

Im weiteren Prozess der Trassenauswahl wurden anschließend die Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens mit den Maßgaben des Raumordnungsverfahrens überlagert. Dies wurde getrennt für die Abschnitte West, Mitte (Bereich Mindeltal) und Ost durchgeführt. Des Weiteren sollten die entsprechenden Hinweise und Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung sowie die bekannten und erwarteten Genehmigungsrisiken berücksichtigt werden. Die aus diesen Ergebnissen erarbeitete Vorzugsvariante stellt dabei die technisch notwendige, wirtschaftlichste Variante dar, die genehmigungsfähig ist.

Bereich West:
Im westlichen Projektgebiet bestehen verschiedene Genehmigungsrisiken für alle untersuchten Trassenvarianten. Im Hinblick auf Wasserschutzgebiete befinden sich diese im Bereich Burgau Süd, Burgau Nord, Bubesheim und Nersingen/ Straß. Des Weiteren bestehen Risiken hinsichtlich der Genehmigung für das FFH-Gebiet Donauauen, das Vogelschutzgebiet Donau-Auen, sowie die Hochwasserschutzeinrichtungen im Mindeltal. In weiteren Untersuchungen wurde daher ein Trassenverlauf erarbeitet, der diese Konfliktpunkte vermeidet, sich aber grundsätzlich an der Rangfolge der Ergebnisse aus dem Trassenauswahlverfahren orientiert.

Die beste Variante im Bereich West bildete „Türkis“ im Trassenauswahlverfahren. Diese durchfährt jedoch die Wasserschutzgebiete Nersingen/ Straß und Burgau. Eine Vermeidung des Konfliktpunkts Wasserschutzgebiet Nersingen/ Straß, z. B. durch eine kleinräumige Umtrassierung, wurde geprüft, ist allerdings aufgrund der geometrischen Randbedingungen nicht möglich. Nach den Vorgaben des Raumordnungsverfahrens darf die Trasse nur durch dieses Wasserschutzgebiet verlaufen, wenn keine alternative Trassenführung möglich ist. Eine Trassenführung „Türkis“ im Bereich West ist somit mit sehr hohen Genehmigungsrisiken verbunden, weshalb die Variante „Türkis“ im Auswahlverfahren nicht weiter berücksichtigt wurde.

Auch die im Trassenauswahlverfahren zweitplatzierte Variante „Orange“ durchfährt wie „Türkis“ das Wasserschutzgebiet Nersingen/ Straß mittig und schied dadurch ebenfalls aus.

Die drittplatzierte Variante „Violett“ ist die einzige Trasse, die das Wasserschutzgebiet Nersingen/Straß nicht quert. Sie durchfährt allerdings im weiteren Verlauf das Wasserschutzgebiet Burgau in Tunnellage.

Durch eine Kombination der beiden Varianten „Orange“ und „Violett“ konnten sowohl der Konflikt mit dem Wasserschutzgebiet Burgau als auch der Konflikt mit dem Wasserschutzgebiet Nersingen/ Straß vermieden werden. Eine Verknüpfungsmöglichkeit dieser beiden Varianten bestand westlich der Gemeinde Deffingen. Damit konnte einer geforderten Eingriffsminimierung im Sinne der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung Rechnung getragen werden.

Die Vorzugsvariante folgt aus Richtung Ulm kommend dem Verlauf der violetten Untervariante „Durchfahrung Burlafingen“ bis Deffingen im Bereich der Kreuzung mit der B16 und geht ab dort in die orange Linienführung über.

Von einer Weiterverfolgung der Untervariante „Violett, Umfahrung von Burlafingen“ wurde insbesondere wegen der Zerschneidung des umwelttechnisch wertvollen Pfuhler Rieds abgesehen. Zudem stellt die Trassenvariante mit der Durchfahrung von Burlafingen die wirtschaftlichere Lösung dar.

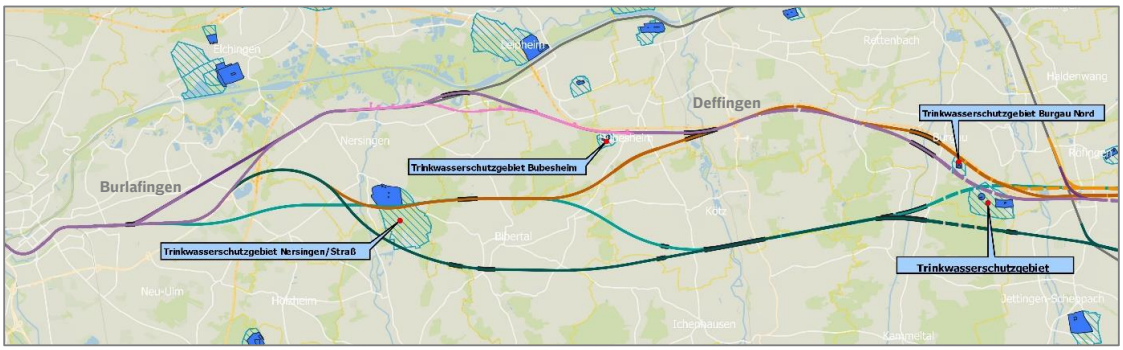


Abbildung 4: Bereich West – Konfliktpunkte Wasserschutzgebiete

Es sind auch bei der gewählten Trassenkombination „Violett Durchfahrung Burlafingen/Orange“ noch geringfügige Anpassungen erforderlich, um eine dem ROV entsprechende, konfliktfreie Linienführung zu erreichen. Diese werden in der nachfolgenden Planung durch kleinere Anpassungen an der Trassierung gelöst. Die Auswirkungen auf die Kosten des Gesamtprojekts sind dabei sehr gering.

Bereich Mitte/ Mindeltal:
Im mittleren Bereich, im Mindeltal, der den zentralen Verknüpfungsbereich zwischen West, Ost und der Bestandstrecke darstellt, entspricht die Variante „Orange enge Bündelung“ weitestgehend den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung. Das betroffene Gebiet zeichnet sich durch eine flusstalgeprägte Topografie und hoch anstehendes Grundwasser mit einer Fließrichtung von Süd nach Nord senkrecht zur Neubautrasse aus. Hinzu kommen mehrere Gewässer- und Straßenkreuzungen, Hochwasserschutzmaßnahmen, sowie die Anbindung der Bestandsstrecke. Die örtlichen Gegebenheiten sind somit hoch komplex. Variante „Orange enge Bündelung“ als Abschnitt der Vorzugsvariante musste hier ausgewählt werden, da sie als einzige Variante mit den Hochwasserschutzmaßnahmen zu vereinbaren war, keine Wasserschutzgebiete tangiert werden und die Beeinflussung der Grundwasserströmungen beherrschbar bleibt. Sie gewährleistet außerdem die Umsetzung einer technisch und wirtschaftlich darstellbaren Anbindung an die Bestandsstrecke.

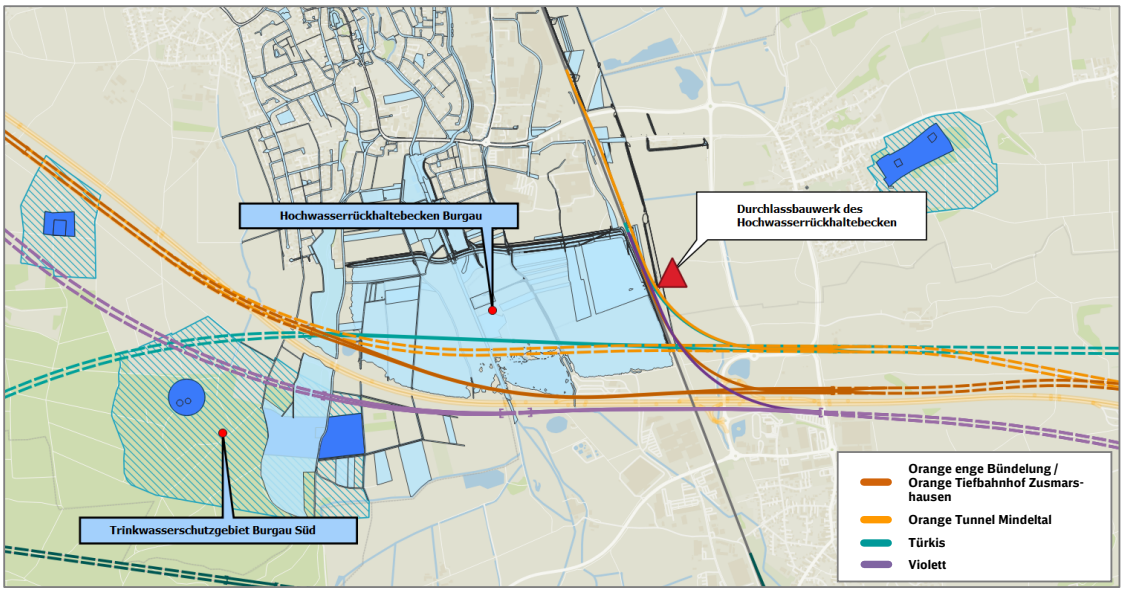


Abbildung 5: Bereich Mitte - Konfliktpunkte Hochwasserrückhaltebecken und Trinkwasserschutzgebiet Burgau

Bereich Ost:

Im Bereich Ost erhielt Variante „Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen“ aufgrund des Bewertungskriteriums „regionale Erschließung“ die höchste Punktzahl im Trassenauswahlverfahren. Dieses Ergebnis bietet die Möglichkeit zur Realisierung des Personenbahnhofs in Zusmarshausen.

Im Planungsprozess entstand aus dem ursprünglich geplanten Überholbahnhof in einem Waldgebiet zwischen Zusmarshausen und Adelsried nahe des Ortsteils Streitheim bei der Variante „Orange enge Bündelung“ die Idee eines Regionalzughaltes in Zusmarshausen. Nach Prüfung der Machbarkeit und technischen Realisierbarkeit dieses Regionalbahnhalts wurde auch seitens des Marktgemeinderats im Sommer 2023 ein positiver Beschluss zur Weiterverfolgung dieser Idee gefasst. Gemeinsam mit dem Beschluss des Landkreis Augsburg wurde somit eine Untersuchung des Halts im Zusamtal in Form einer Potentialanalyse der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) angestoßen.

Grundlage dieser Potentialanalyse ist die Ermittlung der werktäglichen Ein- und Aussteiger. Hierbei wurden Potentiale aus der Marktgemeinde Zusmarshausen, den umliegenden Gemeinden und eines neuen Regionalbusangebots von der BEG berücksichtigt. Als Ergebnis der Analyse konnten 1.830 Ein- und Aussteiger pro Werktag ermittelt werden, was einen erforderlichen Schwellenwert von 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag deutlich übersteigt. Es wurde die Annahme einer Regionalexpresslinie, die im Stundentakt zwischen Augsburg über Zusmarshausen und Ulm unter Teilnutzung der Neubaustrecke verkehrt, unterstellt.

Bahnausbau Ulm - Augsburg

München, 09.04.2024

Regionalzughalt Zusmarshausen wird weiterverfolgt

- Potenzial von 1.830 Ein- und Aussteigern pro Werktag ermittelt
- Nutzen-Kosten-Untersuchung für neue Linie nicht erforderlich
- Nun Trassenauswahl durch Bund und DB entscheidend

Die Potenzialabschätzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat ergeben, dass an einem Regionalzughalt in Zusmarshausen 1.830 Ein- und Aussteiger pro Werktag zu erwarten wären. Der Schwellenwert von 1.000 Ein- und Aussteigern wird damit klar überschritten. Das hat Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter heute mitgeteilt: „Das ist ein sehr erfreuliches Ergebnis. Wenn Bund und Bahn nun die passende Trasse auswählen, kann in Zusmarshausen ein Regionalzughalt entstehen."

Die Deutsche Bahn (DB) plant im Auftrag des Bundes den Bau von zwei zusätzlichen, hochgeschwindigkeitstauglichen Gleisen zwischen Ulm und Augsburg. Derzeit werden vier mögliche Trassen geprüft. Wenn westlich von Augsburg die „Trasse orange tief " ausgewählt wird, könnte im Bereich des Überholbahnhofs Zusmarshausen ein Regionalzughalt geschaffen werden. Der Landkreis Augsburg und die Marktgemeinde Zusmarshausen haben den Freistaat gebeten, einen Regionalexpressverkehr über die Neubaustrecke mit Halt in Zusmarshausen zu prüfen.

Im ersten Schritt hat die BEG mit einer Potenzialabschätzung ermittelt, wie viele Ein- und Aussteiger pro Werktag in Zusmarshausen zu erwarten wären. Dabei wurden Einwohner und Arbeitsplätze im Umfeld, die nach Augsburg pendelnden Schüler sowie die geplante Weiterentwicklung der Gemeinde mit neuen Baugebieten berücksichtigt. Auch das vom Landkreis Augsburg entwickelte Buskonzept ist in die Bewertung eingeflossen.

Für die Potenzialabschätzung wurde eine stündliche Regionalexpresslinie von Augsburg über Zusmarshausen nach Ulm unter Nutzung der Neubaustrecke konzipiert. Dabei zeigte sich, dass eine solche Linie durch die entstehenden Reisezeitverkürzungen ein hohes Fahrgastpotenzial hätte. Vor diesem Hintergrund verzichtet der Freistaat auf die ursprünglich geplante Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen Regionalexpressverkehr über die Neubaustrecke Ulm – Augsburg. Es besteht somit Planungssicherheit, dass bei einer Auswahl der entsprechenden Trasse ein Regionalexpressverkehr über Zusmarshausen eingerichtet wird.

Entscheidend ist nun die Trassenauswahl durch Bund und DB. Denn nur die „Trasse orange tief" ermöglicht den Bau des Regionalzughalts in Zusmarshausen.

Die Finanzierung der Bahnsteige und Zugänge, kann aus Bundemitteln für Infrastrukturausbauten im Schienenpersonennahverkehr erfolgen, über deren Verwendung der Freistaat und die DB gemeinsam entscheiden. Die Voraussetzung für die Programmaufnahme ist mit der prognostizierten Nachfrage von mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag gegeben.

„Ich freue mich, dass die Idee eines Regionalzughalts in Zusmarshausen weiter Fahrt aufnimmt", sagt Martin Sailer, Landrat des Landkreises Augsburg. „Seitens des Landkreises haben wir ein Buszubringerkonzept erstellt, damit auch die Gemeinden im Umkreis von dem Halt profizieren können."

Bernhard Uhl, Erster Bürgermeister der Marktgemeinde Zusmarshausen ergänzt: „Das Ergebnis der Potenzialabschätzung ist eine sehr gute Nachricht für unsere Marktgemeinde. Ich war von Anfang an überzeugt, dass sich ein Regionalzughalt in Zusmarshausen lohnen und die Verkehrsdrehscheibe im westlichen Landkreis und den Wirtschaftsstandort stärken wird."

Abbildung 6: Pressemitteilung der BEG zum Regionalzughalt in Zusmarshausen

Im Ausfahrtsbereich Augsburg wurde von der orangen Variante abgewichen. An dieser Stelle war die Variante „Türkis“ die bessere Option, da es hier zu keinem Konflikt mit dem Gewerbegebiet Täfertingen kommt und die Bündelung mit den Ausgleichsflächen des Güterverkehrszentrums (GVZ) möglich ist. Ein weiterer Vorteil ist ein geringerer Eingriff in das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Schmutter durch eine noch engere Bündelung mit der BAB A8 als die Variante „Orange“ in diesem Bereich.

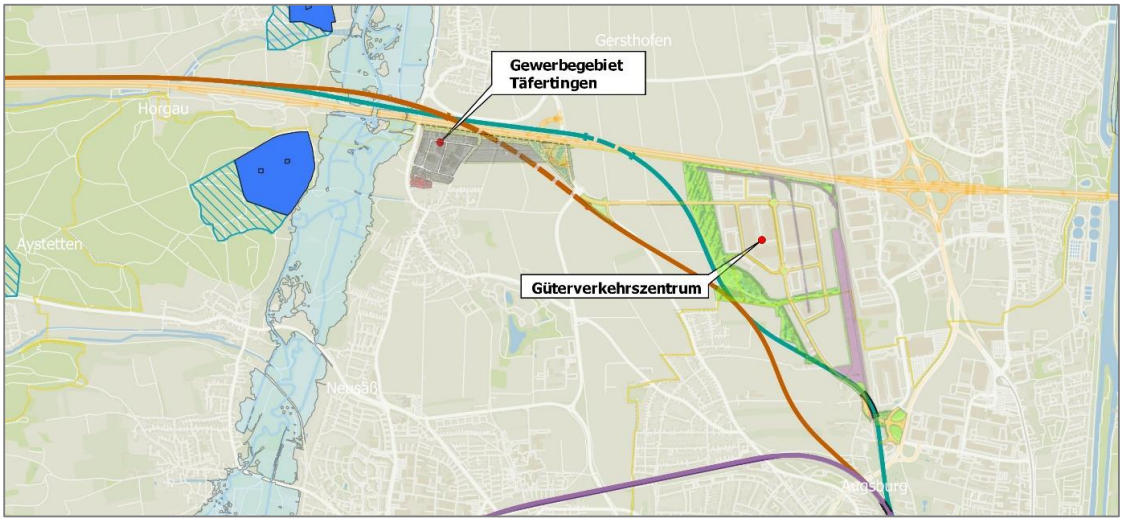


Abbildung 7: Bereich Ost - Ausfahrt Augsburg

Final setzt sich die Vorzugsvariante im Vorhaben ABS/NBS Augsburg-Ulm aus den Linienführungen der Varianten „Violett Durchfahrung Burlafingen“ (Bereich West), „Orange enge Bündelung“ in Kombination mit dem „Tiefbahnhof Zusmarshausen“ (Bereich Mindeltal bis Hirblingen) und „Türkis“ (Ausfahrtsbereich Augsburg) zusammen.

Abbildung 8: Vorzugsvariante Bahnprojekt Augsburg-Ulm

Die in Abbildung 8 rot dargestellten Übergangsbereiche stellen die Streckenanteile dar, welche für die Vorzugsvariante angepasst wurden, um eine durchgehende Linienführung erzeugen zu können. Die Varianten wurden in der ursprünglichen Konzeption mit unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten trassiert. Die Trassierungselemente für die Varianten „Violett“ und „Türkis“ waren auf Grund des Projektauftrags auf eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt. Die Variante „Orange“ sollte möglichst nahe an der Bundesautobahn A8 bleiben, sodass hier nur mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h trassiert werden konnte.

Um nun in der zusammengeführten Kombination der Varianten „Violett-Orange-Türkis“ beide Fahrzeitziele von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg und 40 Minuten mit Halt in Günzburg sicher zu erreichen, wurde eine Streckengeschwindigkeit von 265 km/h ermittelt. Dafür musste die orange Variante geringfügig in ihren Parametern angepasst werden. Im weiteren Planungsverlauf ist diese Geschwindigkeit immer wieder zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	4	2	3	3	3
		1-1-2 Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur	4	4	5	4	4
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	4	4	4	4	4
		1-2-2 Energiebedarf	4	5	4	3	3
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	5	5	5	4	4
		1-2-4 Fahrzeitreserven	2	3	4	3	2
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	4	4	4	3	3
		1-3-2 Bauphase	5	5	5	4	4
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	2	2	3	3	2
		1-4-2 Massendisposition	2	4	3	4	5
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	3	3	3	3	3
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	3	4	4	2	2
		2-1-2 Erschütterungen	5	5	5	2	3
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	1	1	1	1	1
		2-2-2 Regionale Erschließung	3	3	3	3	3
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	2	4	5	4	4
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	3	3	3	3	3
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	4	4	4	4	4
	2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2-4-1 Gebiets- und Artenschutz	2	2	2	1 !	1 !
		2-4-2 Tierlebensräume	2	2	2	2	2
		2-4-3 Pflanzenlebensräume	3	3	3	1	1
	2-5 Wasser	2-5-1 Grundwasser (inkl Trinkwasser)	4 !	4 !	5 !	3 !	3 !
		2-5-2 Oberflächenwasser	2	4	3	2	2
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	3	4	3	4	4
	2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	1	1	5	4	1
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	1	3	2	5	5
		2-7-3 Flächen	3	1	5	5	4
		2-7-4 Jagd	4	4	4	4	4
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Luft und Klima	3	3	3	4	3
		2-8-2 CO2 Emissionen (Bauphase)	5	5	5	4	3
	2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe	2-9-1 kulturelles Erbe	4	4	3	3	3
		2-9-2 Sachgüter	nb	nb	nb	nb	nb
3 Kosten	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten [Mrd.€]	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3

[1]

Abbildung 9: Bewerteter Kriterienkatalog Bereich West

[1]: Die dargestellten Kosten stellen den Stand Trassenauswahlverfahren Preisstand 2022 dar. Die Markierung mit einem Ausrufezeichen (!) bedeutet, dass die Trasse im jeweiligen Kriterium ein hohes Genehmigungs- bzw. Realisierungsrisiko aufweist.

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	VIU
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	4	2	3	4	5
		1-1-2 Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur	2	4	4	4	3
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	4	4	4	4	4
		1-2-2 Energiebedarf	2	5	5	3	3
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	3	4	3	4	3
		1-2-4 Fahrzeitreserven	2	3	3	4	3
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	3	4	4	5	5
		1-3-2 Bauphase	1	5	5	5	3
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	2	4	4	3	3
		1-4-2 Massendisposition	5	3	3	3	4
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	2	4	4	4	2
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	2	4	4	3	2
		2-1-2 Erschütterungen	1	5	5	5	1
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	1	1	2	2	2
		2-2-2 Regionale Erschließung	3	3	5	3	3
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	1	4	4	1	1
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	1	3	3	5	3
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	3	3	3	3	3
	2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2-4-1 Gebiets- und Artenschutz	1 !	2	2	2	1 !
		2-4-2 Tierlebensräume	1	3	3	2	1
		2-4-3 Pflanzenlebensräume	1	3	3	3	2
	2-5 Wasser	2-5-1 Grundwasser (inkl Trinkwasser)	5	4	4	4	4
		2-5-2 Oberflächenwasser	3	4	4	4	4
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	3	4	4	3	3
	2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	5	2	1	3	5
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	5	2	2	2	3
		2-7-3 Flächen	1	4	5	3	4
		2-7-4 Jagd	4	4	4	3	4
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Luft und Klima	3	3	3	3	3
		2-8-2 CO2 Emissionen (Bauphase)	5	3	3	3	3
	2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe	2-9-1 kulturelles Erbe	4	4	4	3	3
		2-9-2 Sachgüter	nb	nb	nb	nb	nb
3 Kosten	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten [Mrd.€]	3,4	3,3	3,3	3,3	3,2

[2]

Abbildung 10: Bewerteter Kriterienkatalog Bereich Ost

[2]: Die dargestellten Kosten stellen den Stand Trassenauswahlverfahren Preisstand 2022 dar. Die Markierung mit einem Ausrufezeichen (!) bedeutet, dass die Trasse im jeweiligen Kriterium ein hohes Genehmigungs- bzw. Realisierungsrisiko aufweist.

2 Bereich West - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante wird im westlichen Teil des Projektgebietes aus einer Kombination von Violett und Orange gebildet. Der Trassenverlauf der violetten Trasse führt von Ulm bis an die Ostflanke des Günztales, weiter geht es dann auf der orangen Trasse in Richtung Augsburg.

2.1 Neu-Ulm

Für den Bereich Neu-Ulm musste festgelegt werden, wie die ABS/NBS Augsburg-Ulm in den Knoten einbinden kann, sodass der Deutschlandtakt funktioniert.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Nördliche Einbindung der Neubaustrecke**
  Die beiden Gleise der Neubaustrecke für den Personenfernverkehr binden an die beiden nördlichen Gleise im Bahnhof Neu-Ulm an. Die Bestandsstrecke 5302 bindet an die beiden südlichen Gleise an.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Da die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen auf der Nordseite des Bahnhofes Ulm auf den Gleisen 1 und 2 angeschlossen ist müssen die Fernverkehre ebenfalls auf Gleis 1 und 2 halten. Somit muss der Fernverkehr in nördlicher Lage bleiben und auch im Bahnhof Neu-Ulm in den Gleisen 1 und 2 einbinden.

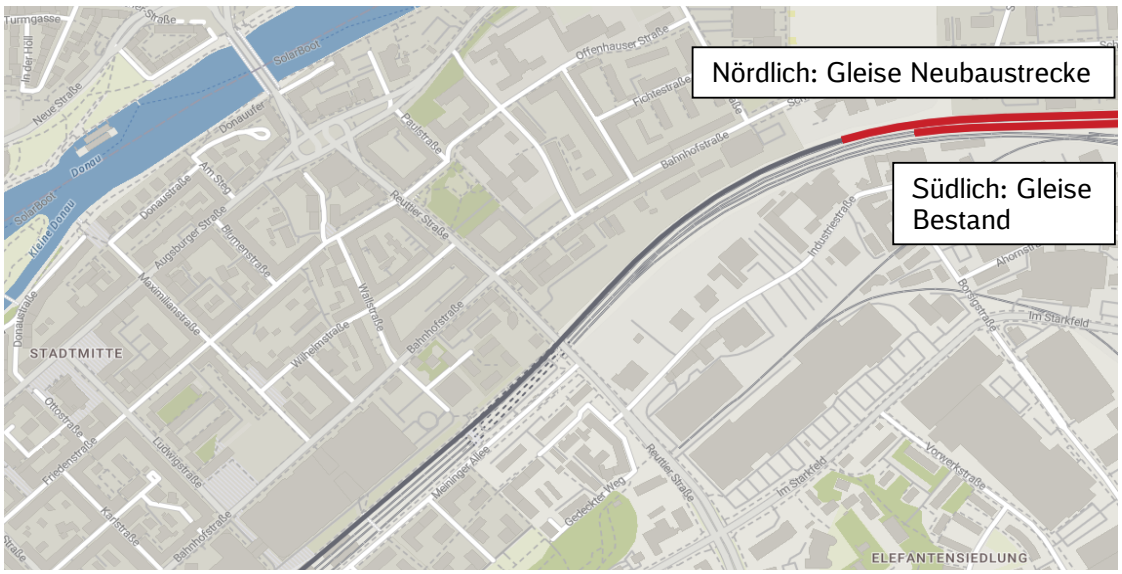


Abbildung 11: Einfahrbereich Neu-Ulm

Folgende weitere Varianten wurden untersucht:

- **Mittige Einbindung der Neubaugleise**
  Die beiden Gleise der Neubaustrecke für den Personenfernverkehr binden an die beiden mittigen Gleise im Bahnhof Neu-Ulm an, die Verkehrsabwicklung erfolgt im Richtungsbetrieb. Die Bestandsstrecke 5302 bindet an die beiden äußeren Gleise an.

- **Südliche Einbindung der Neubaugleise**
  Die beiden Gleise der Neubaustrecke für den Personenfernverkehr binden an die beiden südlichen Gleise im Bahnhof Neu-Ulm an. Die Bestandsstrecke 5302 bindet an die beiden nördlichen Gleise an.

2.2 Burlafingen

In Burlafingen besteht die bautechnischen Herausforderungen der engen Bebauung und der bestehenden Infrastruktur. Hier verlaufen die zweigleisige Bestandsstrecke und die kreuzende St 2023/Adenauerstraße im Ortsgebiet.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Durchfahrt Burlafingen mit beiden Verkehrsträgern**
  Die viergleisige Bahnstrecke wird entlang der Bestandstrasse durch den Ort verlaufen und die St 2023/Adenauerstraße überführt diese an der heutigen Stelle.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Keine neue Flächenzerschneidung südlich von Burlafingen notwendig.
- Weiterhin Querungsmöglichkeit für motorisierten Individualverkehr in Burlafingen möglich und somit keine größer werdende Trennwirkung im Ort.

Abbildung 12: Möglichkeiten der Trassenführung in Burlafingen

Folgende weitere Varianten wurden untersucht:

- **Umfahrung Burlafingen mit der Straße**
  Es wird eine neue Umfahrung für die St 2023 südlich von Burlafingen errichtet, die Bahnstrecke führt durch den Ort und wird im Bereich der heutigen Bahnstrecke viergleisig ausgebaut.

- **Umfahrung Burlafingen mit der Bahn (Violett)**
  Es wird eine neue viergleisige Umfahrung um Burlafingen errichtet, die St 2023/Adenauerstraße verbleibt in heutiger Lage. Ein Brückenbauwerk der Adenauerstraße über die Bahn ist dann nicht mehr notwendig.

2.3 Kammeltal

In der Vorplanung wurden im Kammeltal zwei verschiedene Trassenverläufe näher untersucht. Zum einen nördlich der Kapelle und zum anderen südlich der Kapelle. Für die südliche Variante wurden zudem verschiedene Höhenlagen betrachtet.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Verlauf südlich der Kapelle Maria Wannenberg (Rot)**
  Es ist hierbei keine bestehende und geplante Bebauung betroffen, eine enge Bündelung mit der Autobahn ist aber somit nicht möglich.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Geringste Auswirkungen auf die Bauleitplanung in Burgau bei Großanhausen und somit weniger Risiken in der Genehmigung.
- Keine private Betroffenheit Dritter.

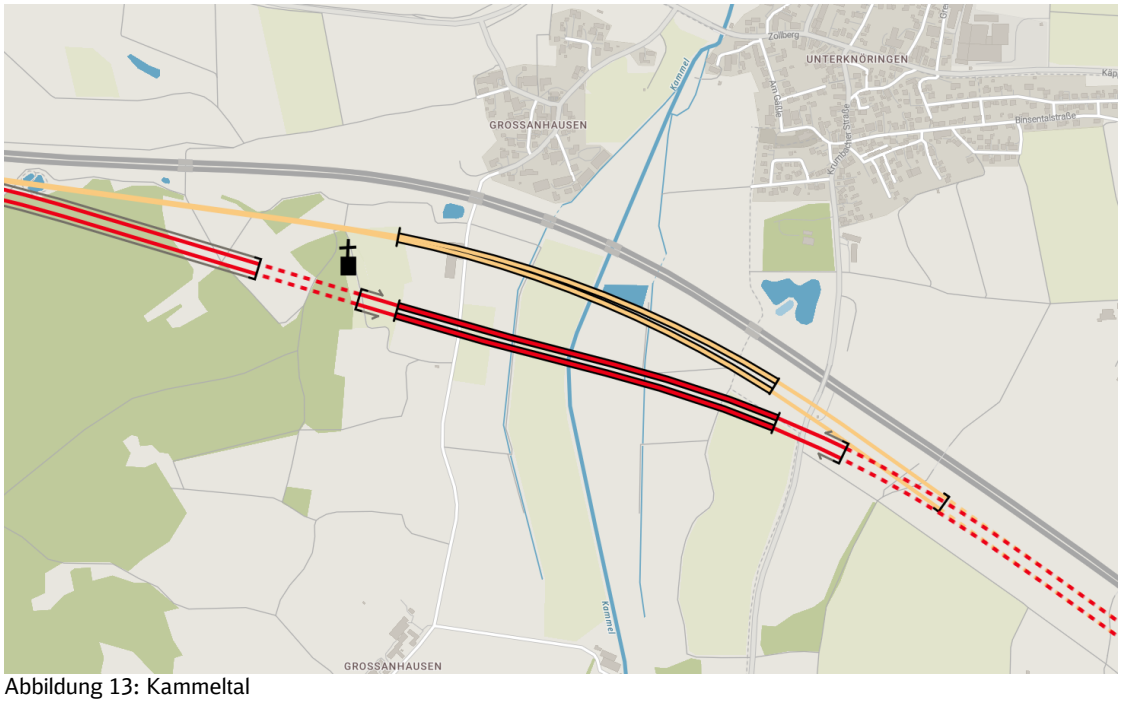


Abbildung 13: Kammeltal

Folgende weitere Variante wurde untersucht:

- **Verlauf nördlich der Kapelle Maria Wannenberg (Orange)**
  Es handelt sich bei dieser Variante um die von den Trassierungsparameter zulässig engst mögliche Bündelung mit der Autobahn mit dem Ziel möglichst wenig Restflächen entstehen zu lassen. Es würde hierbei aber eine bestehende (Gewerbehalle) und geplante (Biogasanlage) Bebauung betroffen sein, welche zurück gebaut werden müsste.

Hinweis:
Aufgrund von Auflagen aus der Raumordnung zum Trinkwasserschutz in Burgau muss die Trassenlage in diesem Bereich nochmals überarbeitet werden. Die derzeit an der Westflanke des Mindeltales befindliche Unterquerung der Autobahn muss so verändert werden, dass das Trinkwasserschutzgebiet in Burgau nebenstehend der Autobahn nicht mehr durchfahren wird.

3 Bereich Mitte/Mindeltal - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante

3.1 Mindeltal

Bereits im Rahmen des Trassenauswahlverfahren wurde deutlich, dass im Mindeltal der Variantenentscheid dahin gehend fallen muss, welche Variante technisch umsetzbar und genehmigungsfähig ist.

Aufgrund der Bestands-Infrastruktur (Autobahn A8, Staatsstraße 2025, Ortsverbindungsstraße, Rastanlage, Bestandsstrecke 5302), welche auf engstem Raum zusammentrifft, der querenden Gewässer, der geplanten Hochwasserrückhaltemaßnahmen zwischen Autobahn und Burgau und des hoch anstehenden Grundwassers von bis zu 1,20 Meter unter Geländeoberkante musste der Verlauf der Vorzugsvariante mit vielen Beteiligten auf dessen Umsetzbarkeit intensiv abgestimmt werden.

Im Mindeltal muss die Verbindungskurve zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke entstehen, um das Fahrzeitziel von 40 Minuten mit Halt in Günzburg sicherzustellen. Eine Verbindungskurve ist nur östlich der Bestandsstrecke möglich, da im Westen das Hochwasserrückhaltebecken entstehen wird. Da die Trasse, aufgrund der Topografie, von Osten aus einem Tunnel kommt, ist die Entwicklungslänge für diesen Übergang nur sehr kurz.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Enge Bündelung mit der Autobahn (Rot)**
  Die enge Bündelung folgt dem Verlauf der Autobahn so gebündelt wie es die Trassierungsparameter zulassen. Bei dieser Lösung sind die kreuzenden Straßen so anzupassen, dass die Verkehrswege weiter erhalten bleiben können. Bei der Raststätte „Burgauer See“ müssen die Abstellmöglichkeiten und Anbindung an die Raststätte neu konzipiert werden. Die Gebäude und Tankstelle sollen dabei in ihrer Bausubstanz erhalten bleiben.

  Der Eingriff in das Hochwasserrückhaltebecken ist im südlichen Randbereich gering. Ebenso ist der Eingriff in das aufgestellte interkommunale Gewerbegebiet von Röfingen und Burgau nur gering.

  Die Grundwasserdurchströmung ist sichergestellt, da die Trasse hier in Dammlage parallel zur Autobahn A8 verläuft.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Einzige technische Lösung, welche aufgrund Wassersituation im Mindeltal genehmigungsfähig ist.
- Nur geringe Eingriffe in das Hochwasserrückhaltebecken südlich von Burgau und kaum räumliche Konflikte mit dem aufgestellten Interkommunalen Gewerbegebiet der Gemeinden Röfingen und Burgau.
- Im Hauptgrundwasserstrom der Mindel verläuft die Trasse in Dammlage parallel auf Höhenniveau zur Autobahn und stellt somit kein Hindernis dar, welches technisch aufwendig gelöst werden muss.
- Die Verbindungskurve kann so trassiert werden, dass sie südlich vor dem Bahnhof Burgau anschließen kann.

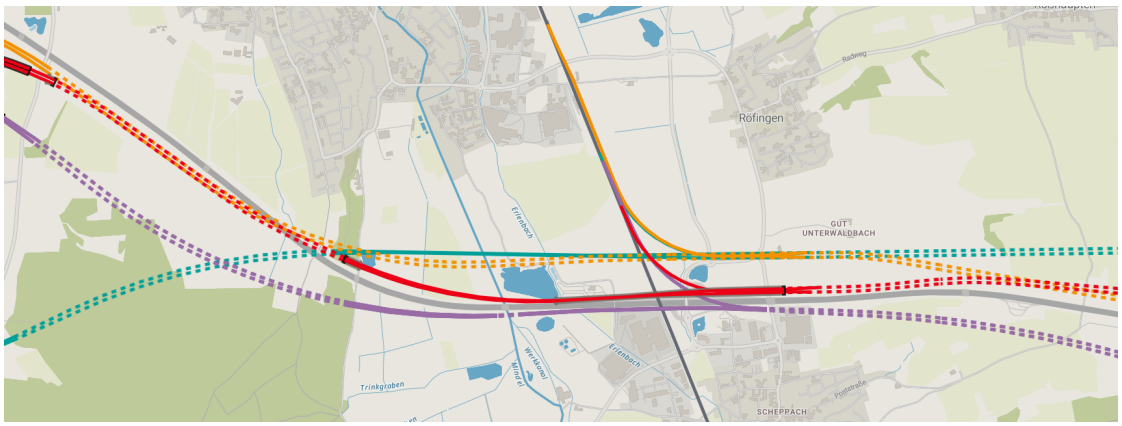


Abbildung 14: Varianten im Mindeltal

Folgende weitere Varianten wurden untersucht:

- **Tunnel Mindeltal (Orange)**
  Der Tunnel Mindeltal sollte über die gesamte Breite des Tales in einem Tunnel verlaufen, welcher sich zwischen dem ersten und zweiten Grundwasserstockwerk befindet, um keine Eingriffe in das Hochwasserrückhaltebecken zu haben und die Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsbeziehungen minimal zu halten.

  Im Trassenauswahlverfahren ist die Variante eines Tunnel Mindeltal ausgeschieden und deshalb nicht weiterverfolgt worden. Maßgebend dafür waren die Durchlassbauwerke des Hochwasserrückhaltebecken unter der Bestandsstrecke 5302 welche dafür sorgen, dass bei einer Überschreitung der Hochwasserpegel im Hochwasserrückhaltebecken, der Abfluss des Wassers in Richtung Norden sichergestellt ist.

  Des Weiteren würde dieser Tunnel einen Wasserkurzschluss zwischen dem tertiärem und quartärem Grundwasserstockwerk verursachen, was zu einer Vermischung des Wassers der verschiedenen Grundwasserstockwerke führen könnte. Dies ist aus umweltfachlicher Sicht nicht zulässig.

- **Südlich der Autobahn (Violett)**
  Die Violette Trasse verläuft durch das Gewerbegebiet von Jettingen-Scheppach, sodass dort bestehende Gebäude rückgebaut werden müssten.

  Aufgrund des benötigten Abzweiges zur Bestandsstrecke, der wegen der vielen kreuzenden Straßen nur unterhalb der Autobahn verlaufen kann, muss die Trassenlage sehr tief liegen. Dies hat zur Folge, dass durch das ganze Mindeltal ein Trog verlaufen würde, welcher den Grundwasserstrom mit seiner Fließrichtung von Süd nach Nord in einer Ost-West Richtung abschneiden würde.

  Eine mittige Anbindung des Überganges von der Neubau- auf die Bestandsstrecke ist aufgrund der Höhenlage mit der Unterquerung des Abzweiges unter der Autobahn hierbei ebenfalls nicht möglich, was die Qualität des Bahnbetriebes einschränkt.

- **Nördlich Burgauer See (Türkis)**
  Diese Trasse führt am südlichen Rand des interkommunalen Gewerbegebietes mit einer Unterführung der bestehenden Bahnstrecke 5302 durch das Mindeltal. Südlich von Burgau verläuft die Variante dabei durch das Hochwasserrückhaltebecken.

  Diese Querung des planfestgestellten Hochwasserrückhaltebeckens wird in der Raumordnung aufgrund der Minderung des Retentionsvolumens kritisch gesehen.

  Die Anbindung des Streckenüberganges erfolgt erst im Bahnhof Burgau, so dass dort größere Umbaumaßnahmen stattfinden müssen. Diese haben auch Auswirkungen auf den nördlichen Teil des Bahnhofes, da nur so die Abstelllängen für den Güterverkehr sichergesellt werden kann.

- **Tunnelquerung unter der Autobahn**
  Durch den Verlauf der Strecke von Ost nach West wäre bei einer Unterquerung der Autobahn im Tal (Höhe John-F.-Kennedy-Straße) der Grundwasserfluss von Süd nach Nord abgeschnitten worden, was zu einer Anstauung des Grundwassers südlich des Troges geführt hätte. Aufgrund dieses Grundwasserproblems ist diese Lösungsvariante schon früh in den Planungen ausgeschieden.

3.2 Einfahrbereich Tunnel Burgau im westlichen Mindeltal

In der Vorplanung wurden zwei Varianten für die Einfahrt in den Tunnel auf der Westflanke des Mindeltales geprüft.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Beginn des Bogens auf Höhe der Mindel (Rot)**
  Die enge Bündelung wird so lange wie möglich in Richtung Westen beibehalten, bis ca. auf Höhe der Mindel. Dies führt zu einem schleifenderen Schnitt unter der Autobahn.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Weniger Flächenverbrauch durch kleinere Inselflächen zwischen NBS und Autobahn.
- Weniger Eingriff in das Regenrückhaltebecken an der Westflanke des Mindeltals.
- Kreuzungswinkel ändert nichts am Herstellungsverfahren des Tunnels in Burgau.

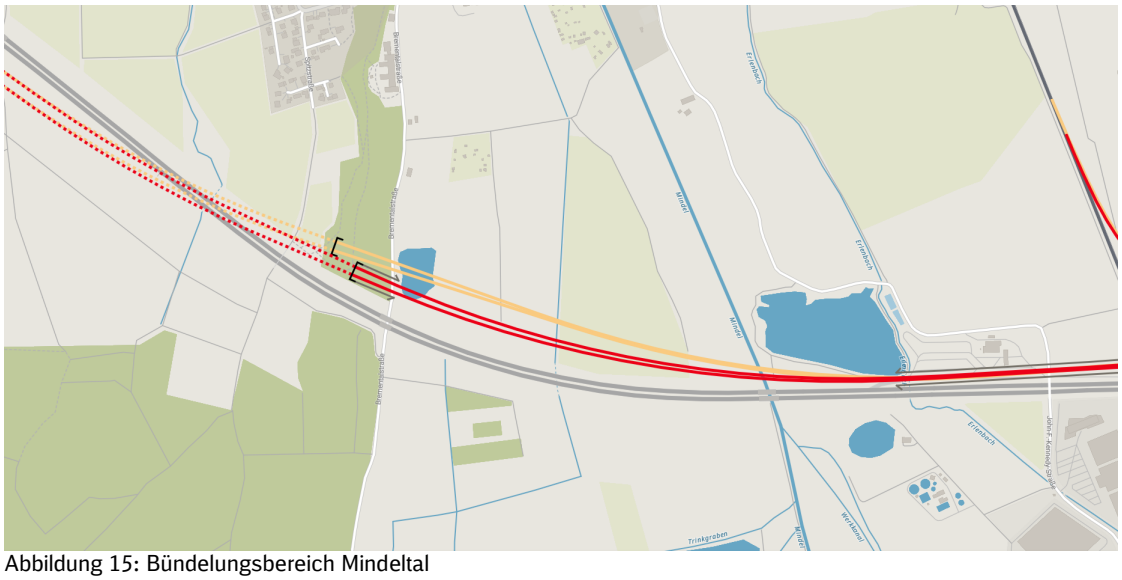


Abbildung 15: Bündelungsbereich Mindeltal

Folgende weitere Variante wurde untersucht:

- **Beginn des Bogens auf Höhe von Burgauer See (Orange)**
  Die enge Bündelung endet auf Höhe der Rastanlage, was im weiteren Verlauf zu einem Abrücken der Eisenbahn von der Autobahn führt. Dies führt zu einem etwas besseren Kreuzungswinkel bei der Autobahn.

4 Bereich Ost - Detaillierte Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante

Im östlichen Bereich setzt sich die Vorzugsvariante aus dem Mindeltal kommend von der orangen Trasse bis zur westlichen Talseite des Schmuttertales und im weiteren Verlauf Richtung Augsburg der türkisenen Trasse zusammen.

4.1 Zusamtal

In Zusmarshausen wurden drei verschiedene Verläufe in den Planungen untersucht. Eine der Lösungen verläuft zwischen Wörleschwang und Wollbach die anderen beiden sind direkt nördlich der Autobahn.

Folgende Variante wurde als Vorzugsvariante ermittelt:

- **Tiefbahnhof südlich des Ortsteiles Wollbach (Rot)**
  Die enge Bündelung ist im Zusamtal nur 2 Meter höher als das Höhenniveau der Autobahn. Dies ermöglicht in der Anordnung, dass dort ein Personenverkehrshalt entstehen kann. Nachdem die Gemeinde Zusmarshausen und der Landkreis Augsburg für diesen Bahnhof einen Beschluss gefasst hatten, wurde von der BEG eine positive ausgefallene Potentialanalyse zu diesem Halt durchgeführt.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Umsetzbarkeit des von der BEG angekündigten Regionalverkehrs am Haltepunkt in Zusmarshausen.
- Geringere Auswirkungen auf das Landschaftsbild als bei einem Brückenbauwerk.

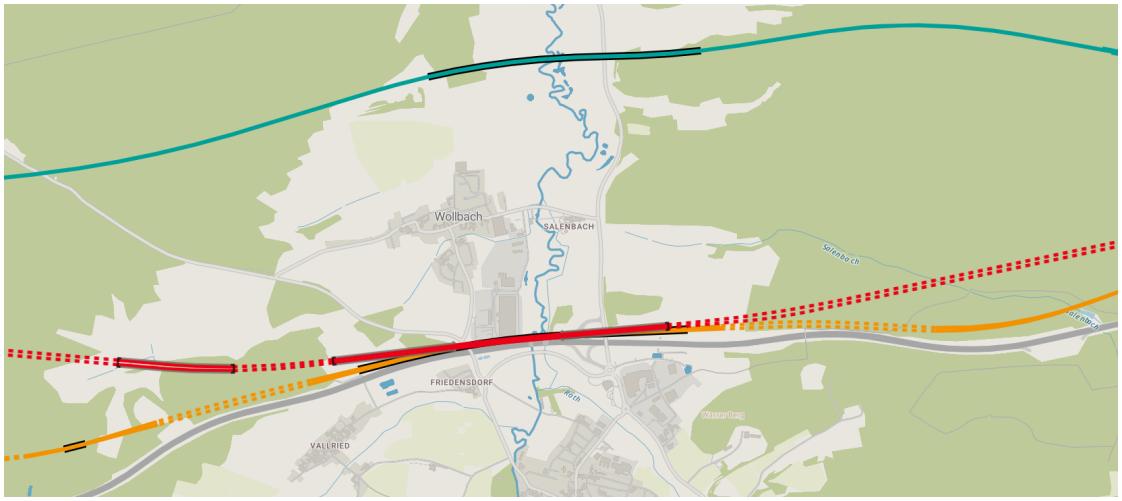


Abbildung 16: Zusmarshausen

Folgende weitere Varianten wurden untersucht:

- **Talbrücke südlich des Ortsteiles Wollbach (Orange)**
  Die Talbrücke im Zusamtal würde sich über eine Länge von 1,9 km erstrecken und die Gleisachse wäre ca. 35 Meter über der Zusam. Östlich und westlich davon würden weniger Tunnelanteile benötigt als bei der Variante mit dem Tiefbahnhof.

- **Nördlicher Verlauf in Zusmarshausen zwischen Wollbach und Wörleschwang (Türkis)**
  Die Talbrücke im Zusamtal würde sich hier über eine Länge von 2,2 km erstrecken und die Gleisachse wäre ca. 40 Meter über der Zusam. Hierbei entstehen deutliche Zerschneidungen der Landschaft im Landschaftsschutzgebiet der Westlichen Wälder.

4.2 Laugnatal

Im Laugnatal bei Adelsried wurden zwei Varianten untersucht, eine Variante nördlich der Autobahn und eine Variante südlich der Autobahn.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Südlich der Autobahn in Bündelung mit der BAB 8 (Rot)**
  Die Variante südlich der Autobahn erfolgt in enger Bündelung mit der Autobahn und zerschneidet somit weniger die Landschaft. Hierbei entsteht eine 310 Meter lange Talbrücke, welche sich ca. 10 Meter über dem Autobahnniveau befindet.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Kein Konflikt in der Raumordnung.
- Größere Entfernung zur Wohnbebauung und dadurch weniger Eisenbahnlärm für die Anwohner.
- Keine große Flächenzerschneidung durch Neubautrasse.

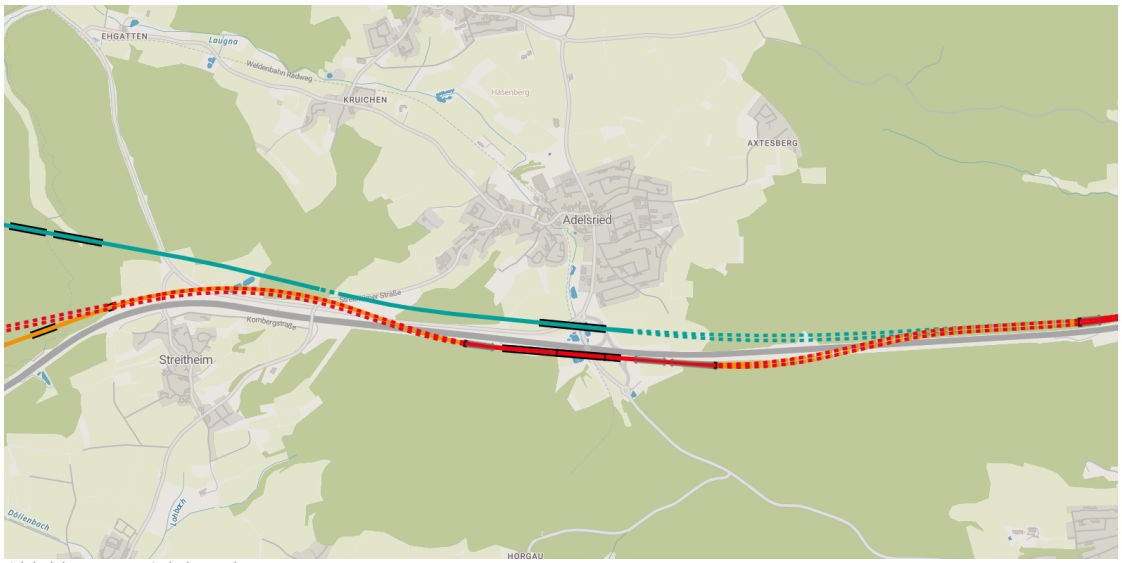


Abbildung 17: Adelsried

Folgende weitere Variante wurde untersucht:

- **Nördlich der Autobahn (Türkis)**
  Die Variante nördlich der Autobahn führt durch ein in der Bauleitplanung aufgestelltes Gewerbegebiet. Es ist eine Talbrücke von ca. 380 Meter Länge herzustellen, um die Höhenunterschiede des Tales zu überwinden.

4.3 Schmuttertal

Für das Schmuttertal wurden zwei Varianten untersucht, welche sich hauptsächlich in der Anordnung der Trassierung in Augsburg und Neusäß unterscheiden. Diese Varianten haben Auswirkungen in der Lage bei Querung des Schmuttertales.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Unterquerung der Autobahn östlich der Anschlussstelle Neusäß/Hirblingen (Rot)**
  Ausgehend aus dem Stadtgebiet Augsburg bündelt diese Variante mit den Ausgleichsflächen des GVZ Augsburg. Sie unterquert die Autobahn A8 und die Anschlussstelle Neusäß/Hirblingen. Im Bereich des Ortsteiles Hirblingen liegt die Trasse in einem Trog. Im weiteren Verlauf des Schmuttertales ist eine deutlich engere Bündelung mit der Autobahn möglich.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Deutlich engere Bündelung mit der Autobahn im Schmuttertal möglich.
- Kein Konflikt mit dem in der Bauleitplanung aufgestellten Gewerbegebiet in Täfertingen.

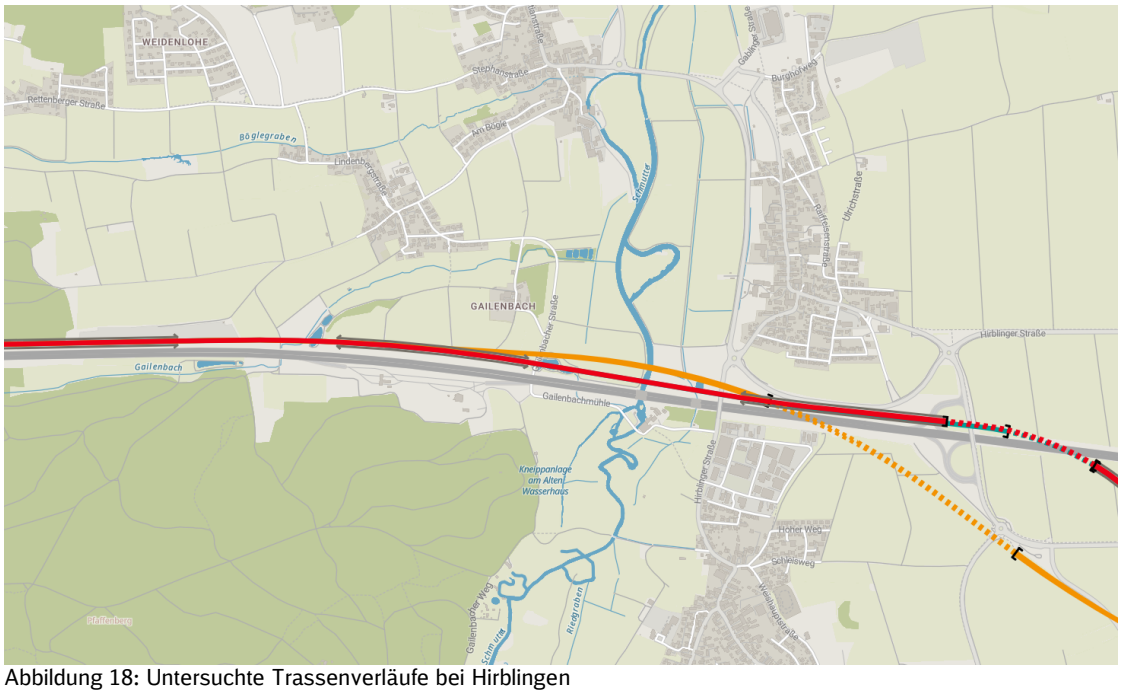


Abbildung 18: Untersuchte Trassenverläufe bei Hirblingen

Folgende weitere Variante wurde untersucht:

- **Unterquerung der Autobahn westlich der Anschlussstelle Neusäß/Hirblingen (Orange)**
  Die Variante, welche die Autobahn westlich der Anschlussstelle Neusäß/Hirblingen unterquert, führt durch ein in der Bauleitplanung aufgestelltes Gewerbegebiet. Im Schmuttertal ist aufgrund des Kreuzungswinkels keine enge Bündelung möglich.

4.4 Ausfahrt Augsburg

Für die Ausfahrt aus dem Augsburger Hauptbahnhof wurden zwei Varianten untersucht. Eine verläuft in Bündelung mit der Strecke 5300 Augsburg – Donauwörth bis Höhe des Postfrachtzentrum bei Gersthofen. Die andere Variante verläuft in Bündelung mit der Strecke 5302 Augsburg – Ulm bis östlich des Stadtteiles Bärenkeller.

Als Vorzugsvariante wurde ermittelt:

- **Bündelung mit den Ausgleichsflächen des GVZ (Rot)**
  Die Variante führt aus dem Augsburger Hauptbahnhof entlang der Strecke 5300 Richtung Donauwörth und überwirft diese auf Höhe der Karlsruher Straße beim Postfrachtzentrum. Im Anschluss verläuft diese entlang der Ausgleichsflächen des GVZ und zerschneidet dabei kaum landwirtschaftliche Flächen. Diese Variante führt zu einer Unterquerung der Autobahn östlich der Anschlussstelle Neusäß/Hirblingen.

Begründung für die ermittelte Variante:

- Kein Konflikt mit dem in der Bauleitplanung in Täfertingen aufgestelltem Gewerbegebiet.
- Deutlich weniger Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen durch Bündelung mit den Ausgleichflächen des Güterverkehrszentrum Augsburg/Neusäß/Gersthofen.

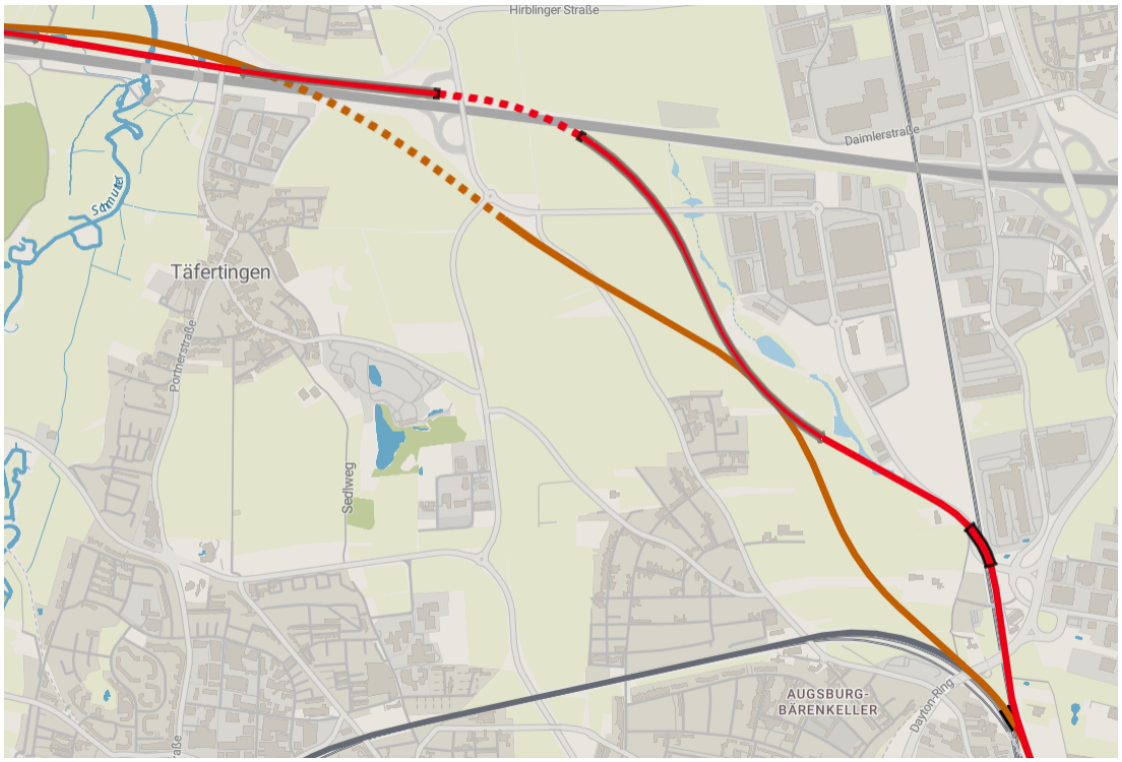


Abbildung 19: Trassenvarianten Ausfahrtbereich Augsburg

Folgende weitere Variante wurde untersucht:

- **Bündelung mit Strecke Augsburg – Ulm (Orange)**
  Die Variante führt aus dem Augsburg Hauptbahnhof entlang der Strecke 5302 Richtung Ulm bis östlich des Stadtteiles Bärenkeller. Im weiteren Verlauf bündelt diese Trassenführung mit der Hirblinger Straße und Nürnberger Straße bei der westlichen Einfahrt in das GVZ. In Täfertingen gibt es bei diesem Verlauf einen Konflikt mit dem in der Bauleitplanung aufgestellten Gewerbegebiet.

5 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle sind die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen abgebildet, welche durch die Anwendung des Bundesimmissionsschutzgesetzes ermittelt wurden.

Eine Gesamtlärmbetrachtung zwischen weiteren Verkehrsträgern (wie z.B. der Autobahn A8) ist zum aktuellen Planungsstand noch nicht erfolgt. Diese wird in der nächsten Leistungsphase durchgeführt.

Im Bereich der Bündelung mit der Bestandsstrecke zwischen Unterfahlheim und Neu-Ulm wurde aufgrund des notwendigen Umbaus der Bestandsgleise die gemeinsame Lärmauswirkung aller vier Gleise betrachtet.

Maßnahme	km		Gemarkung	Länge [m]
	von km	bis km		
Schallschutzwand 2m Höhe	51,30	52,07	Bubesheim nördlich	767,6
	41,69	42,95	Großanhausen nördlich	1240,9
	25,83	26,22	Wollbach nördlich	368,4
	26,08	26,29	Friedensdorf südlich	206,9
	15,91	16,50	Adelsried nördlich	592,8
Schallschutzwand 3m Höhe	68,67	69,18	Neu-Ulm Pfuhl nördlich	506,2
	7,85	8,21	Hirblingen nördlich	360,3
	5,10	5,71	Bärenkeller westlich	605,0
	3,60	4,36	Bärenkeller westlich	757,8
Schallschutzwand 4m Höhe	66,68	68,67	Neu-Ulm Pfuhl nördlich	1985,8
Schallschutzwand 5m Höhe	64,90	66,68	Burlafingen nördlich	1781,1
	65,34	66,70	Burlafingen südlich	1332,2
	61,57	62,70	Nersingen/Leibi nördlich	1129,1
	60,46	60,79	Nersingen/Leibi südlich	329,9
	58,16	59,00	Oberfahlheim südlich entlang Neubau	841,8
	58,96	60,46	Oberfahlheim südlich entlang Bestand	1498,8
Schallschutzwand 6m Höhe	60,80	61,57	Nersingen/Leibi nördlich	768,3
	60,79	62,08	Nersingen/Leibi südlich	1291,0

Tabelle 1: Übersicht Schallschutzmaßnahmen

Die in der Tabelle angegebenen baulichen Maßnahmen berücksichtigen kein Besonders-Überwachtes-Gleis

6 Sensibilitätsanalyse Erschütterung Trassenauswahlverfahren

6.1 Methodik

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

BEURTEILUNGSMETHODE

Grundlage
Erfassung der Objekte in der Beeinträchtigungszone hinsichtlich Anzahl und Sensibilität der Nutzungen in Bezug auf potenzielle Einwirkungen durch Körperschall im Betriebsfall (z.B. medizinische Einrichtungen, Betriebe etc.).

Indikator 1: Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte je Betroffenheitskorridor einer Variante. Die Breite des Korridors wird in Abhängigkeit von den geologischen Untergrundbedingungen und den Zugzahlen auf der Ausbau- bzw. Neubautrasse differenziert angesetzt:
Die angesetzten Beeinträchtigungszonen korrelieren mit Angaben aus der einschlägigen Literatur (VDI 3837 bzw. RiL 820.2050). (Quantitativ)
Um den Einflussfaktor der jeweiligen Klassen ausreichend zu berücksichtigen, wird die Zielerfüllung mit der jeweiligen Anzahl der betroffenen Objekte unter Berücksichtigung der Sensibilität der unterschiedlichen Nutzungen und noch ohne Erschütterungsschutzmaßnahmen ermittelt.
Sensibilität der unterschiedlichen Nutzungen wird in Klassen 1 bis 5 eingeteilt. Je höher die Klasse, desto sensibler ist die Nutzung hinsichtlich Erschütterungen.
- Klasse 1: Parkhäuser, Garagen, Sonstige Gebäude ohne Nutzung (z.B. Überdachungen, Umformer, etc.)
- Klasse 2: Bürogebäude, Verwaltungsgebäude, Gebäude für öffentliche Zwecke, Fabrikhallen und Fabrikgebäude ohne vermutliche erschütterungssensitiven Maschinen
- Klasse 3: Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen, Gebäude für Forschung und Bildung, Landwirtschaftliche Betriebe und Gebäude
- Klasse 4: Wohngebäude, Gebäude mit stetigem Aufenthalt von Menschen, landwirtschaftliche Betriebe für Fluchttiere (z.B. Reiterhöfe), Fabrikhallen und Fabrikgebäude mit vermutlich erschütterungssensitiven Maschinen
- Klasse 5: Krankenhäuser, Pflegeanstalten, Altenheime, denkmalgeschützte Gebäude, religiöse Gebäude (Kirchen, Moscheen, etc.)
Die Sensibilität der Nutzung wird mit Faktoren, die dem Quadrat der Sensibilitätsklassen entsprechen, berücksichtigt:
Faktoren: Klasse 1: 1x1, Klasse 2: 2x2, Klasse 3: 3x3, Klasse 4: 4x4 und Klasse 5: 5x5.
Die Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte ist Grundlage für die Normierung der Zielerträge bei diesem Indikator.

Indikator 2: Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte je Betroffenheitskorridor einer Variante. Die Breite des Korridors wird in Abhängigkeit von den geologischen Untergrundbedingungen und den Zugzahlen auf der Ausbau- bzw. Neubautrasse differenziert **unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit/Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen** angesetzt. Bei der Ausbautrasse erfolgt dabei eine Berücksichtigung von erschütterungsmindernden Maßnahmen analog eines Neubaustandards.

METHODE ZUSAMMENFÜHRUNG DER INDIKATOREN ZUR BEWERTUNG DES TEILKRITERIUMS

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus der Klasse von Indikator 1 (Leitindikator). Bei einer schlechteren Bewertung bei Indikator 2 und einem Unterschied von zwei Stufen zwischen Indikator 1 und 2 wird die Bewertung um eine Klasse abgestuft.

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

ZIEL Minimierung der Beeinträchtigung

KLASSIFIKATIONSSCHEMA ZIELERFÜLLUNGEN

Indikator 1: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Beeinträchtigungszone erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl ≤ 1.000 Indikator 2: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Erheblichkeitszone (unter Berücksichtigung der Wirkung erschütterungsmindernder Maßnahmen) erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl ≤ 400	**5**
Indikator 1: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Beeinträchtigungszone erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 1.000 bis ≤ 2.000 Indikator 2: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Erheblichkeitszone (unter Berücksichtigung der Wirkung erschütterungsmindernder Maßnahmen) erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 400 bis ≤ 800	**4**
Indikator 1: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Beeinträchtigungszone erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 2.000 bis ≤ 3.000 Indikator 2: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Erheblichkeitszone (unter Berücksichtigung der Wirkung erschütterungsmindernder Maßnahmen) erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 800 bis ≤ 1.200	**3**

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**	
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden	
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**	
	Indikator 1: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Beeinträchtigungszone erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 3.000 bis ≤ 4.000 Indikator 2: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Erheblichkeitszone (unter Berücksichtigung der Wirkung erschütterungsmindernder Maßnahmen) erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 1.200 bis ≤ 1.600	**2**
	Indikator 1: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Beeinträchtigungszone erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 4.000 Indikator 2: Die Trassenvariante mit der geringsten Summe der je Sensibilitätsklasse in der Erheblichkeitszone (unter Berücksichtigung der Wirkung erschütterungsmindernder Maßnahmen) erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte wird in dieser Klasse eingeordnet: Gewichtete Anzahl > 1.600	**1**
!	**MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt**	

6.2 Trassenvarianten Ost

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	2-1-2 Erschütterungen

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

VARIANTE		
OST Blau-Grün (BGU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 5.507 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 1 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 1.817 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 1 Bewertung Teilkriterium: 1	1
OST Orange enge Bündelung (OrEB)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 535 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 107 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	5
OST Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (OrTZ)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 547 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 116 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	5

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	2-1-2 Erschütterungen

OST Violett (ViU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 4.393 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 1 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 1.462 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 2 Bewertung Teilkriterium: 1	1
OST Türkis (TuU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 556 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 126 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	5

BEURTEILUNGSERGEBNISSE-VERBALE BESCHREIBUNG

Erschütterungseinwirkungen breiten sich über den Untergrund aus und haben an Bahnstrecken abhängig vom Untergrund eine Reichweite von meist weniger als 100 m. Von daher verursachen vor allem Varianten mit geringen Abständen zu bebauten Bereichen hohe Betroffenheiten und somit niedrige Bewertungen. Dementsprechend sind die Varianten in Bündelung mit der Bestandsstrecke im Bereich Neusäß und Diedorf (violett und blau-grün) niedrig bewertet.

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

MENGENGERÜST ALS GRUNDLAGE FÜR DIE BEURTEILUNG

VARIANTE	**Indikator 1** Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte für eine	**Indikator 2** Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte in Erheblichkeitszone
OST Blau-Grün (BGU)	Klasse 1: 1.238 Anwesen Klasse 2: 252 Anwesen Klasse 3: 12 Anwesen Klasse 4: 926 Anwesen Klasse 5: 5 Anwesen Gesamt: 2.433 Anwesen Gewichtete Anzahl: 5.507	Klasse 1: 447 Anwesen Klasse 2: 100 Anwesen Klasse 3: 5 Anwesen Klasse 4: 285 Anwesen Klasse 5: 3 Anwesen Gesamt: 840 Anwesen Gewichtete Anzahl: 1.817
OST Orange enge Bündelung (OrEB)	Klasse 1: 132 Anwesen Klasse 2: 59 Anwesen Klasse 3: 8 Anwesen Klasse 4: 64 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 264 Anwesen Gewichtete Anzahl: 535	Klasse 1: 36 Anwesen Klasse 2: 17 Anwesen Klasse 3: 4 Anwesen Klasse 4: 5 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 63 Anwesen Gewichtete Anzahl: 107
OST Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (OrTZ)	Klasse 1: 134 Anwesen Klasse 2: 59 Anwesen Klasse 3: 8 Anwesen Klasse 4: 64 Anwesen Klasse 5: 3 Anwesen Gesamt: 268 Anwesen Gewichtete Anzahl: 547	Klasse 1: 35 Anwesen Klasse 2: 17 Anwesen Klasse 3: 4 Anwesen Klasse 4: 5 Anwesen Klasse 5: 3 Anwesen Gesamt: 64 Anwesen Gewichtete Anzahl: 116

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	2-1-2 Erschütterungen

OST Violett (ViU)	Klasse 1: 971 Anwesen Klasse 2: 152 Anwesen Klasse 3: 11 Anwesen Klasse 4: 765 Anwesen Klasse 5: 5 Anwesen Gesamt: 1.904 Anwesen Gewichtete Anzahl: 4.393	Klasse 1: 346 Anwesen Klasse 2: 59 Anwesen Klasse 3: 5 Anwesen Klasse 4: 242 Anwesen Klasse 5: 3 Anwesen Gesamt: 655 Anwesen Gewichtete Anzahl: 1.462
OST Türkis (TuU)	Klasse 1: 161 Anwesen Klasse 2: 69 Anwesen Klasse 3: 8 Anwesen Klasse 4: 57 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 296 Anwesen Gewichtete Anzahl: 556	Klasse 1: 39 Anwesen Klasse 2: 19 Anwesen Klasse 3: 4 Anwesen Klasse 4: 8 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 71 Anwesen Gewichtete Anzahl: 126

6.3 Trassenvarianten West

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

VARIANTE			
	WEST Blau-Grün (BGU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 448 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 136 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	**5**
	WEST Orange (OrU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 453 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 132 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	**5**
	WEST Violett Umfahrung Burlafingen (ViUB)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 1.287 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 3 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 352 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 3 Bewertung Teilkriterium: 3	**3**
	WEST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 1.934 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 2 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 514 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 2 Bewertung Teilkriterium: 2	**2**
	WEST Türkis (TuU)	Indikator 1:Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Beeinträchtigungszone: 329 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Indikator 2: Summe der je Sensibilitätsklasse erfassten und mit den Sensibilitätsfaktoren multiplizierten Anzahl der Objekte in der Erheblichkeitszone: 104 -> Zielerfüllungsgrad/Klasse: 5 Bewertung Teilkriterium: 5	**5**

FACHBEREICH	**2**	**RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1	Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2**	**Erschütterungen**

BEURTEILUNGSERGEBNISSE-VERBALE BESCHREIBUNG

Erschütterungseinwirkungen breiten sich über den Untergrund aus und haben an Bahnstrecken abhängig vom Untergrund eine Reichweite von meist weniger als 100 m. Von daher verursachen vor allem Varianten mit geringen Abständen zu bebauten Bereichen hohe Betroffenheiten und somit niedrige Bewertungen. Dementsprechend sind die Varianten in Bündelung mit der Bestandsstrecke im Bereich der Gemeinde Nersingen und um bzw. durch Burlafingen (violett) niedrig bewertet.

FACHBEREICH	**2 RAUM UND UMWELT**
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

MENGENGERÜST ALS GRUNDLAGE FÜR DIE BEURTEILUNG

	Indikator 1 Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte je Betroffenheitskorridor	**Indikator 2** Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte in Erheblichkeitszone
WEST Blau-Grün (BGU)	Klasse 1: 103 Anwesen Klasse 2: 40 Anwesen Klasse 3:0 Anwesen Klasse 4: 65 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt:209 Anwesen Gewichtete Anzahl: 448	Klasse 1: 22 Anwesen Klasse 2: 17 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 20 Anwesen Klasse 5: 0 Anwesen Gesamt: 59 Anwesen Gewichtete Anzahl: 136
WEST Orange (OrU)	Klasse 1: 92 Anwesen Klasse 2: 42 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 68 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 203 Anwesen Gewichtete Anzahl: 453	Klasse 1: 20 Anwesen Klasse 2: 20 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 18 Anwesen Klasse 5: 0 Anwesen Gesamt: 58 Anwesen Gewichtete Anzahl: 132
WEST Violett Umfahrung Burlafingen (ViUB)	Klasse 1: 342 Anwesen Klasse 2: 72 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 199 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 614 Anwesen Gewichtete Anzahl: 1.287	Klasse 1: 102 Anwesen Klasse 2: 29 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 48 Anwesen Klasse 5: 0 Anwesen Gesamt: 179 Anwesen Gewichtete Anzahl: 352

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-1 Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden
Teilkriterium	**2-1-2 Erschütterungen**

WEST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)	Klasse 1: 497 Anwesen Klasse 2: 84 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 316 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 898 Anwesen Gewichtete Anzahl: 1.934	Klasse 1: 146 Anwesen Klasse 2: 24 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 80 Anwesen Klasse 5: 0 Anwesen Gesamt: 250 Anwesen Gewichtete Anzahl: 514
WEST Türkis (TuU)	Klasse 1: 74 Anwesen Klasse 2: 21 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 52 Anwesen Klasse 5: 1 Anwesen Gesamt: 148 Anwesen Gewichtete Anzahl: 329	Klasse 1: 20 Anwesen Klasse 2: 12 Anwesen Klasse 3: 0 Anwesen Klasse 4: 15 Anwesen Klasse 5: 0 Anwesen Gesamt: 47 Anwesen Gewichtete Anzahl: 104

DB InfraGO

ABS/NBS Augsburg - Ulm

Anlage 2

Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

DB InfraGO AG

Region Süd

V.II-S-U

DB InfraGO

Inhaltsverzeichnis

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 3
Kernforderung 1: Lärmschutz an der Vorzugstrasse 3
Kernforderung 2: Knoten Ulm und Augsburg 4
Kernforderung 3: Generalsanierung Bestandsstrecke 4
Kernforderung 4: Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke 5
Kernforderung 5: Verkehre Bestandsstrecke 5
Kernforderung 6: Regionalverkehr auf Neubautrasse 6
Kernforderung 7: Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse 7
7.1 Augsburg-Bärenkeller – Untertunnelung B17 7
7.2 Gersthofen –Trogbauwerk und Tunnelverlängerung im Ortsteil Hirblingen 7
7.3 Adelsried – Unterquerung der Laugna mit Tunnelverbindung statt Überführung mit Talbrücke 8
7.4 Zusmarshausen – Personenbahnhof statt Überholbahnhof 9
7.5 Burgau – Tunnelverbindung im Kronbachtal 9
7.6 Burlafingen/Nersingen – verschiedene Tieflagen 10
7.7 Burlafingen/Nersingen – Im tiefen Trog statt geländegleicher Trassenführung 12
Kernforderung 8: Sammlung weiterer eingegangener Forderungen Dritter 12
2 Methodik der Bearbeitung von Forderungen 13

DB InfraGO

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Kernforderungen und regionalen Forderungen wurden in der Sitzung des Projektkoordinierungsrates am 19.11.2024 ausformuliert und beschlossen. Diese Forderungen und die Präambel sind im Folgenden als Zitate in kursiver Schrift aufgeführt. Sie spiegeln im Kern die Beschlüsse der drei betroffenen Landkreise Neu-Ulm, Günzburg und Augsburg wider.

Präambel:
„Kostenneutrale Lösungen zur Verbesserung der Belastungen in den Kommunen werden weiterhin im konstruktiven Dialog vor Ort erarbeitet."

Kernforderung 1: Lärmschutz an der Vorzugstrasse

„An betroffenen Gemeinden der Neubaustrecke muss die bestmögliche Lärmvorsorge erfolgen.

Zwischen Gersthofen/Hirblingen und Leipheim und der Bestandsstrecke im Bereich zwischen Fahlheim und Neu−Ulm muss die Lärmvorsorge unter Einbeziehung der Bundesautobahn A8 und Bestandstrecke so erfolgen, dass der Status Quo für die betroffenen Anlieger verbessert wird. Wo eine Verbesserung nicht allein durch klassische Schallschutzmaßnahmen erreichbar ist, sollen Tunnelbauwerke oder abgedeckte Tröge realisiert werden.

Um diese Forderung zu realisieren, hat der Projektkoordinierungsrat am 19.11.2024 konkretisiert, dass − unabhängig von der Widmung des Gebiets als Wohn- oder Mischgebiet − eine Gesamtschallbelastung von maximal 60 db(A) nicht überschritten werden darf. Außerdem muss gewährleistet werden, dass bei Gesamtbetrachtung der beiden Lärmquellen von Autobahn und Neubaustrecke die aktuelle Lärmsituation für die Anwohner nicht verschlechtert wird. Für diese Anforderungen bedarf es fundierte Berechnungsgrundlagen durch zugelassene Gutachter für Lärm- und Schallschutzmaßnahmen."

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Diese Forderung bezieht sich auf die baulichen Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke, welche den Schallschutz vor allem durch Schallschutzwände gewährleisten soll. Die Forderungen nach Tunnelbauwerken und abgedeckten Trögen zur Verbesserung der Schallsituation sind separat in den regionalen Forderungen unter Punkt 7 aufgeführt.
Aufgrund der Belastung der Anwohner durch die bestehenden Verkehrsträger ist diese Forderung nachvollziehbar. Durch die deutlich gestiegenen und veränderten motorisierten Individualverkehre seit dem sechsspurigen Ausbau der Autobahn A8 leiden die anliegenden Kommunen massiv unter der Schallbelastung.

Um diese Forderung zu realisieren, muss eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt werden. Bei dieser Betrachtung können aktuelle Verkehrszahlen für die Autobahn herangezogen werden und die Schallausbreitung gemeinsam mit der neuen Eisenbahntrasse berechnet werden. In den Bereichen, in denen die festgelegten Pegel überschritten werden, müssen dann neue Schallschutzwände für die Autobahn (welche auch die bestehenden ersetzen) und neue Schallschutzwände für die Eisenbahn errichtet werden.

DB InfraGO

Kernforderung 2: Knoten Ulm und Augsburg

„Die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte muss im Zuge der Projektrealisierung deutlich erhöht werden, damit sie den zukünftigen Anforderungen an den Verkehr gerecht werden können. Dazu ist es erforderlich, dass beide Knoten als vollständiger Bestandteil in die ABS/NBS Augsburg–Ulm integriert werden. Eine im Auftrag des Bundes durchgeführte Knotenstudie ergab, dass die hinterlegten Zielinfrastrukturen innerhalb beider Knoten weiterhin zu Fahrplankonflikten führen würden.

Diese Konflikte könnten gelöst werden, wenn das Projekt ABS/NBS Augsburg – Ulm die Knoten sowie die Einbindung des KV-Terminals im GVZ Augsburg/Neusäß/Gersthofen ebenfalls noch mit beplanen darf, und somit die Möglichkeit gegeben ist, infrastrukturelle Lösungen für diese Bereiche zu erarbeiten. Es ist unerlässlich, dass die Züge von der Neubaustrecke nahtlos in die Hauptbahnhöfe einfahren können, ohne dass es zu Wartezeiten vor den Knotenpunkten kommt oder der Nahverkehr eingeschränkt wird, um den Fern- und Güterverkehr zu priorisieren.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Eine Anpassung der Fahrwegbeziehungen in den Kontenbahnhöfen Ulm und Augsburg wird die Verkehrsabwicklung nicht nur für das Bahnprojekt Augsburg-Ulm, sondern für viele weitere Zulaufstrecken verbessern. Im Zuge der Grundlagenermittlung wurden die Projektgrenzen für dieses Projekt festgelegt, so dass nur bis zu den Bahnhofsgrenzen Ulm und Augsburg geplant werden kann. Um die Forderung zu erfüllen, müsste die Projektgrenze des Bedarfsplanprojektes in Richtung der Knotenbahnhöfe verschoben werden.

Alternativ ist die Schaffung von eigenen Knotenprojekten in Ulm und Augsburg für die Umsetzung der Neubaustrecke mit ihren geplanten Verkehren notwendig.

Kernforderung 3: Generalsanierung Bestandsstrecke

„Im zweiten Halbjahr des Jahres 2030 soll die Strecke 5302 generalsaniert werden. Dabei sollen neben der Modernisierung der Schieneninfrastruktur, dem o.g. barrierefreien Ausbau aller aktiven bzw. reaktivierten sowie neu gebauter Bahnhöfe auch der Lärmschutz erneuert werden. Der Schallschutz wird auf der gesamten Bestandstrecke auf den aktuellen Stand der Technik gebracht, insbesondere in den Abschnitten, in denen neue Gleise zur bestehenden Infrastruktur hinzukommen.

Darüber hinaus sollen im Zuge der Generalsanierung vorbereitende Maßnahmen für die Neubaustrecke umgesetzt werden, um eine spätere Baufreiheit sicherzustellen. Denn zwischen der Neubau- und der Bestandsstrecke bestehen in den Einfahrbereichen der Knoten Ulm und Augsburg sowie bei der Verbindungskurve im Mindeltal große Abhängigkeiten, die den Bau der Neubaustrecke beeinträchtigen können.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung der Kernforderungen ist die Finanzierung der Generalsanierung der Korridore ab 2027 jedoch noch nicht sichergestellt.

Eine verbindliche Finanzierungszusage des Bundes ist für diese Vorhaben zu geben.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Eine Finanzierung der Generalsanierung ist derzeit nicht sichergestellt, da es sich um einen der letzten Korridore handelt. Eine Sicherstellung der Finanzierung sorgt für Planungssicherheit der wichtigen vorbereitenden Maßnahmen für das Bahnprojekt Augsburg-Ulm.

Kernforderung 4: Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke

„Die Entlastung der Bestandsstrecke vom überregionalen Verkehr muss dazu genutzt werden, dort zusätzliche Haltepunkte für den SPNV einzurichten.

Die Landkreise und Kommunen fordern derzeit die Halte Neu-Ulm Industrie, Burlafingen, Unterfahlheim, Mödishofen, Vogelsang und Augsburg Hirblinger-Straße.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Als zuständiger Aufgabenträger wird die BEG die vorgeschlagenen Standorte wohlwollend auf Realisierbarkeit prüfen. Hierzu gehören die bauliche Realisierbarkeit, die Integrationsfähigkeit in den Fahrplan und der Nachweis eines auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses.
Bei positivem Prüfungsergebnis müssen die o.g. Halte als Projekte mit separater Finanzierung weiterverfolgt werden. Dabei muss der Zeitpunkt der Integrationsmöglichkeit in den Fahrplan beachtet werden. Dies ist ggf. erst mit Fertigstellung der Neubaustrecke der Fall.

Die Platzbedarfe in den Ausbaubereichen für potenzielle Personenverkehrsstationen können durch das Projekt aber freigehalten werden, solange keine wesentlichen Mehrkosten entstehen.

Kernforderung 5: Verkehre Bestandsstrecke

„Zwischen Augsburg und Dinkelscherben soll ein Regio-Schienen-Takt als S-Bahn-ähnlicher Verkehr eingerichtet werden, der alle 15 Minuten verkehrt. Jeder zweite Zug soll hierbei verlängert werden und bis Ulm weiterfahren, so dass auf der Gesamtstrecke ein 30-Minuten-Takt entsteht, wo heute nur ein Stundentakt vorhanden ist.

Ebenso soll zwischen Ulm und Günzburg die Regio-S-Bahn Donau-Iller entstehen, die das Nahverkehrsangebot auch in diesem Bereich mit einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr im 15-Minuten-Takt aufwertet.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Diese Forderungen können nur von der Bayrischen Eisenbahngesellschaft „BEG“ bzw. von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg „NVBW“ umgesetzt werden, da diese Forderung in deren Zuständigkeitsbereich liegt.

Kernforderung 6: Regionalverkehr auf Neubautrasse

„Es soll ein Regionalzug über die Neubaustrecke eingerichtet werden, der einmal in der Stunde in Zusmarshausen hält. Er soll dabei über die Verbindungskurve im Mindeltal zwischen der neuen Strecke und der Bestandsstrecke verkehren, welche für den Fernverkehrshalt in Günzburg errichtet wird.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Diese Forderung kann nur von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft „BEG“ umgesetzt werden, da diese Forderung in deren Zuständigkeitsbereich liegt. Es wurde mit der Pressemitteilung der BEG vom April 2024 bereits bestätigt, dass dieser Verkehr eingerichtet wird.

Es ist sinnvoll die Errichtung des Personenbahnhofs im Zuge des Bedarfsplanprojektes gleich mit umzusetzen. Hierfür wäre es zielführend die Finanzierung über das Bedarfsplanprojekt abzusichern, wie dies unter Kernforderung 7.4 gefordert ist.

Kernforderung 7: Konkrete, regionale Forderungen an der Vorzugstrasse

In diesem Kapitel werden konkrete, regionale Forderungen vorgestellt, welche die Realisierung von bspw. Tunneln, Trögen, Straßen und weiteren infrastrukturellen baulichen Anlagen betreffen, um das Landschaftsbild sowie die Verkehrs- und insbesondere Lebensqualität vor Ort zu sichern.

7.1 Augsburg-Bärenkeller – Untertunnelung B17

„Derzeit ist die Lösung im Ein- und Ausfahrbereich des Augsburger Hauptbahnhofes, dass die Strecke 5300 in Richtung Donauwörth mittels einer Brücke überquert wird. Da die jetzige Strecke Augsburg-Donauwörth schon auf einem Damm liegt, ist die Sorge vor dem noch darüber verlaufenden Brückenbauwerk groß. Hier wurde der Wusch einer Untertunnelung der Bundesstraße 17 (Dayton Ring) an die Deutsche Bahn u.a. in einem Bürgeraustauschtermin am 10.09.2024 herangetragen. Somit würde die Trasse in dem schon von vorhandener Verkehrsinfrastruktur geplagten Augsburg Oberhausen/Bärenkeller, keine Lärmemissionen verursachen und das Landschaftsbild würde sich nicht verändern.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Bei der Prüfung dieser Forderung hat sich herausgestellt, dass aufgrund der Trassierungsgeometrie mit einer Längsneigung von 8 Promille für den Güterzugverkehr, ein Anschluss an den Augsburger Hauptbahnhof nicht hergestellt werden kann. Im Stadtgebiet Augsburg sind mit dem Holzbach und der Wertach zwei querende Flüsse und mit der Hirblinger Straße, August-Wessels-Straße, Ulmer Straße, Saarburgstraße/Manlichstraße, Hessenbachstraße/ Schißlerstraße, Holzbachstraße, Siglindenstraße/Schletterstraße und Fröhlichstraße einige Unterquerungen des Einfahrtbereiches im Norden des Knotens Augsburg, die eine Anbindung der Neubaustrecke an den Augsburger Hauptbahnhof nicht zulassen.

Da der Augsburger Hauptbahnhof jedoch einer der Taktknoten im Deutschlandtakt und somit fest in den Projektzielen verankert ist, wurde auf eine monetäre Bewertung verzichtet, da eine Umsetzung der Forderung unter den Projektrahmenbedingungen nicht möglich ist. Die technische Umsetzung ist aufgrund der gegebenen Höhenlagen und zu berücksichtigenden Zwangspunkte nicht möglich.

7.2 Gersthofen –Trogbauwerk und Tunnelverlängerung im Ortsteil Hirblingen

„In den Planungen ist im Bereich des Ortsteiles Hirblingen, welcher zur Stadt Gersthofen gehört, weitestgehend ein Trogbauwerk vorgesehen. Dieser Trog resultiert als Anschlussstück aus dem Zwangspunkt der Unterquerung der Autobahn sowie dem Gelände. Allerdings endet dieser Trog vor der Verbindungsstraße Hirblingen – Täfertingen aufgrund des abfallenden Geländes.

Es wurde mittels eines Kreistagsbeschluss im Landkreis Augsburg die Forderung an das Projekt übergeben, den Tunnel unter der Autobahn so zu verlängern, dass im Gersthofener Ortsteil Hirblingen keine Lärmbeeinträchtigungen durch die Neubautrasse entstehen können, da diese in einem Tunnel verschwindet.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Bei der Umsetzung dieser Forderung kommt zuerst die Idee der Untertunnelung des nebenstehenden Flusses der Schmutter auf. Das würde aber bedeuten, dass die Trasse im Bereich der Schmutter um 27 Meter tiefer liegen würde als in den aktuellen Planungen. Da mit einer güterzugtauglichen Längsneigung von 8 Promille eine Überquerung der Strecke 5300 Augsburg–Donauwörth aufgrund des zu geringen Abstands geometrisch nicht möglich ist, scheidet diese Lösung aus.

Eine Unterquerung der B17 und damit eine Unterquerung der Strecke 5300 Augsburg–Donauwörth war bereits in der obenstehenden Forderung zum Bärenkeller ausgeschieden.

Eine weitere Umsetzungsmöglichkeit dieser Forderung ist, den jetzigen Trogbereich bei Hirblingen zu einem Tunnel auszubauen und diesen bis zur Schmutter zu verlängern. Aufgrund des stark abfallenden Geländes muss die Neubautrasse im Anschluss an diesen Tunnel auf einer Länge von ca. 300 Metern oberirdisch eingehaust werden. Durch die dann entstehende Tunnellänge würden auch andere Sicherungskonzepte greifen, so dass die Tunnelröhren weiter auseinandergelegt werden müssten, weil Rettungsschächte benötigt würden. Die Ortsumfahrungsstraße Hirblingen kann in ihrer heutigen Lage nicht erhalten bleiben.

Diese Forderung ist baulich aufwendig und deshalb nicht zielführend. Da die meisten Anwohner eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Bezug auf den massiven Autobahnlärm fordern, halten wir es für sinnvoller, Investitionen in die Schallschutzwände der beiden Verkehrsträger zu tätigen. Eine verlängerte Tunnellösung, die deutlich teurer zu stehen kommt, würde nur den Schall, welcher aus der Bahn resultiert, vermindern. Diese Lösung erfordert zur genaueren Bewertung ein Gesamtschallgutachten wie in Kernforderung 1 bereits beschrieben.

Mehrkosten: 374 Mio. €

7.3 Adelsried – Unterquerung der Laugna mit Tunnelverbindung statt Überführung mit Talbrücke

„In den Planungen verläuft die Trasse im Ortsgebiet von Adelsried südlich der Autobahn. Den Zwangspunkt der Höhenlage stellen die Ein- und Ausfahrten der Autobahn dar, welche überquert werden, so dass die regelkonformen Lichtraumprofile für Autobahnen eingehalten werden. Aus diesem Zwangspunkt resultiert eine ca. 310 Meter lange Talbrücke, welche sich 10 Meter über dem Tiefpunkt der Autobahn im Laugnatal befindet.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Es gab die Idee, die Höhenlage der Talbrücke bei Adelsried tiefer anzuordnen, was aber aufgrund der Zwangspunkte aus den bestehenden Straßenverbindungen nicht umgesetzt werden konnte. Eine Variante nördlich der Autobahn führte in der Raumordnung zu einem Konflikt aufgrund eines aufgestellten Gewerbegebietes.

Es wurde mittels eines Kreistagsbeschluss im Landkreis Augsburg die Forderung an das Projekt übergeben, den Tunnel östlich und westlich des Laugnatales bei Adelsried unterirdisch zu verbinden, sodass in Adelsried keine Lärmbeeinträchtigungen durch die Neubautrasse entstehen könne, da diese in einem Tunnel verschwindet.

Für die Umsetzung dieser durchgehenden Tunnellösung muss die Trasse im Laugnatal um ca. 40 Meter tiefer gesetzt werden. Aufgrund der Geologie ist es notwendig zwischen der Sohle der Laugna und der Firste des Tunnels eine Deckschicht von ca. 10 Metern vorzusehen. Bei dieser Lösung wird ein Tiefpunkt unter der Laugna entstehen, welcher für Entwässerung, Entrauchung und Evakuierung weitere technische Einrichtungen notwendig macht. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass im Bau zumindest teilweise mit Grundwasser zu rechnen ist, weshalb Maßnahmen für das Grundwasser ergriffen werden müssen.

Auch diese Forderung ist sehr aufwendig im Bau und sorgt im späteren Betrieb für Mehraufwendungen in der Entwässerung und beim Sicherheitskonzept.

Da die meisten Anwohner auch hier eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Bezug auf den massiven Autobahnlärm fordern, halten wir es für sinnvoller Investitionen in die Schallschutzwände der beiden Verkehrsträger zu tätigen. Eine verlängerte Tunnellösung, die deutlich teurer zu stehen kommt, würde nur den Schall, welcher aus der Bahn resultiert, vermindern. Diese Lösung erfordert zur genaueren Bewertung ein Gesamtschallgutachten wie in Kernforderung 1 bereits beschrieben.

Mehrkosten: 705 Mio.

7.4 Zusmarshausen – Personenbahnhof statt Überholbahnhof

„Nach derzeitigem Planungsstand verläuft die Trasse in Zusmarshausen auf einer Höhenlage von ca. 2 Metern über dem Tiefpunkt der Autobahn. Im Zusamtal befindet sich ein Überholbahnhof, welcher durch den Mischverkehr (Fern- und Güterverkehr) notwendig ist.

Die Gemeinde Zusmarshausen und der Kreistag Augsburg-Land haben jeweils einen Beschluss gefasst, dass dieser Überholbahnhof zu einem Regionalhalt für den Personenverkehr ausgebaut und dort ein Regionalverkehr ähnlich wie auf der Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München oder Wendlingen-Ulm verkehren soll. Auf Grundlage dieses Beschlusses hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Potentialanalyse durchgeführt und für diesen möglichen Personenbahnhof 1.830 Ein- und Aussteigenden pro Tag ermittelt. Durch dieses Ergebnis wurde von der BEG zugesichert, dass eine stündliche Personenverkehrsverbindung pro Richtung bestellt wird.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Um den Überholbahnhof zu einem Personenbahnhof auszubauen, müssen Bahnsteiganlagen, Zugangsbauwerke, eine Stützwand und sonstige Einrichtungen (wie z.B. Mehraufwendungen in der Leit- und Sicherungstechnik) errichtet werden.

Wie in Kernforderung 6 beschrieben ist es sinnvoll die baulichen Maßnahmen zum Personenbahnhof Zusmarshausen bereits in diesem Projekt über Finanzierung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung mitzuerstellen.

Mehrkosten: 59 Mio. €

7.5 Burgau – Tunnelverbindung im Kronbachtal

„Im Kronbachtal zwischen Großanhausen und Limbach befindet sich ein Geländeeinschnitt auf einer Länge von ca. 800 Metern zwischen dem Tunnel Wannenberg (250 Meter) und dem Tunnel Limbach (990 Meter). Die Tunnel Wannenberg und Tunnel Limbach ergeben sich aus den Zwangspunkten im vorhandenen Gelände, welche durch die Bauleitplanung im Kammeltal mit Bebauung von Industrie und einer Biogasanlage und die Wasserquerung des Deffinger Baches bei Limbach eingeschränkt werden.

In einem Schreiben an den Bundesminister für Digitales und Verkehr Herr Wissing vom 17.06.2024, welches von den zuständigen Bundestagsabgeordneten, den Landtagabgeordneten, dem Landrat von Günzburg und dem Bürgermeister von Burgau unterzeichnet wurde, wird eine unterirdische Verbindung des Tunnels Wannenberg mit dem Tunnel Limbach gefordert. Die Neubaustrecke der Bahn verläuft in diesem Bereich nebenstehend der Autobahn. Die Erfahrung zeigt, dass seitdem die Bundesautobahn A8 sechs-streifig ausgebaut ist, der Lärm in die Gemeindeteile Großanhausen, Kleinanhausen, Oberknöringen und Unterknöringen durch eine Trichterwirkung von der Hochfläche beim Kronbachtal hineingetragen wird. Mit einer durchgehenden Tunnellösung wird in diesem Bereich kein zusätzlicher Schall durch die Eisenbahn in die Ortsgebiete getragen.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Dies wird einen Gesamttunnel mit einer Länge von 1.954 Meter ergeben, da die Tieferlegung auch Auswirkungen auf die benachbarten Bauwerke des Troges Limbach/Leinheim und die Talbrücke im Kammeltal hat.

Die Forderung erzeugt Mehraufwendungen im Bau. Sie löst nur die Problematik des von der Schiene ausgehenden hinzukommenden Lärmes. Da die meisten Anwohner eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Bezug auf den massiven Autobahnlärm fordern, halten wir es für sinnvoller Investitionen in die Schallschutzwände der beiden Verkehrsträger vor allem aber in den der Autobahn zu tätigen. Diese Lösung erfordert zur genaueren Bewertung ein Gesamtschallgutachten wie in Kernforderung 1 bereits beschrieben.

Mehrkosten: 152 Mio. €

7.6 Burlafingen/Nersingen – verschiedene Tieflagen

Im Bereich von Burlafingen und Nersingen gibt es mehrere Forderungen zur Trassenführung. Diese schließen sich gegenseitig aus, sodass nur eine der nachfolgenden drei Forderungen ausgeführt werden kann.

a) Burlafingen/Nersingen – Untertunnelung statt geländegleicher Trassenführung

„Die derzeitigen Planungen sehen eine Bündelung mit der Bestandsstrecke zwischen Fahlheim und Neu-Ulm vor. Dabei führt die Strecke geländegleich durch den Neu-Ulmer Ortsteil Burlafingen und durch die Gemeinde Nersingen. Im Bereich von Burlafingen und Nersingen ist im Verhältnis zum gesamten Projektgebiet ein relativ wenig bewegtes Gelände vorhanden. Es ist aber mit einem hohen anstehenden Grundwasser zu rechnen. Die geländegleiche Trassenführung entspricht in diesem Abschnitt der wirtschaftlichsten Lage.

Es wurde in der Vergangenheit des Projektes mehrfach der Wunsch einer kompletten Untertunnelung in den Gemeindegebieten an die Deutsche Bahn herangetragen und diskutiert. Dies wird eine optische Zerschneidung des Ortsteiles Burlafingen und der Gemeinde Nersingen verhindern, da keine hohen Lärmschutzwände entstehen müssen.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Zur Umsetzung dieser Maßnahme muss die gesamte Trassenführung um ca. 10 Meter tiefergelegt werden. Dies führt zu einer Herstellung der Tunnelröhren auf einer Gesamtlänge von 7,5 km in offener Bauweise inkl. Rampen. Es ist davon auszugehen, dass eine Herstellung des Tunnels im Grundwasser erfolgen muss, was speziell für die Abdichtung des Bauwerkes konstruktive Maßnahmen verursacht (Düsenstrahlverfahren zur Baugrundinjektion).

Mehrkosten: 3.996 Mio. €

b) Burlafingen – Im halbhohen Trog

„Die derzeitigen Planungen sehen eine Bündelung mit der Bestandsstrecke zwischen Fahlheim und Neu-Ulm vor. Dabei führt die Strecke geländegleich durch den Neu-Ulmer Ortsteil Burlafingen. Im Bereich von Burlafingen ist im Verhältnis zum gesamten Projektgebiet ein wenig bewegtes Gelände vorhanden. Es ist aber mit einem hohen anstehenden Grundwasser zu rechnen. Die geländegleiche Trassenführung entspricht in diesem Abschnitt der wirtschaftlichsten Lage.

Es wurde bei einem Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten eine halbhohe Troglösung durch Burlafingen an die Deutsche Bahn herangetragen und diskutiert. Dies würde eine optische Zerschneidung des Ortsteiles Burlafingen und der Gemeinde Nersingen verringern, wenn die Lärmschutzwände so hoch wären, dass diese noch überblickbar sind.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Zur Umsetzung dieser Maßnahme muss die gesamte Trassenführung um ca. 3 Meter tiefergelegt werden. Dies führt vor allem zu einer Herstellung des Trogbauwerkes auf einer Gesamtlänge von 1,8 km inkl. Rampen. Es ist davon auszugehen, dass die Herstellung des halbhohen Troges teilweise im Grundwasser erfolgen muss, was speziell für die Abdichtung des Bauwerkes konstruktive Maßnahmen verursacht (Düsenstrahlverfahren zur Baugrundinjektion). Die Bauzeit wird sich aufgrund der betrieblichen Erschwernisse um mehrere Jahre verlängern. Zudem ist mit massiven Eingriffen in privates Eigentum sowie dem Teilabriss von Geschäften zu rechnen. Als Folge ist auch die dauerhafte Änderung der inner- sowie überörtlichen Verkehrsführung unvermeidbar.
Das Ziel der Verringerung der Schallschutzwände auf eine Höhe, dass diese überblickbar sind, kann nicht erreicht werden, auch wenn sie durch den abgesenkten Trog um 3 Meter niedriger sind als die wirtschaftlichste Variante.

Mehrkosten: 280 Mio. €

c) Burlafingen – Adenauerstraße Kreuzung unter Bahnstrecke

„In der derzeitigen Planung ist vorgesehen, dass die beiden Gleise der Neubaustrecke, sowie die beiden Gleise der Bestandsstrecke (werden ebenfalls in der Lage etwas verändert) geländegleich durch den Ortsteil Burlafingen verlaufen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten stellt die Kreuzung der Adenauerstraße, welche mittels einer Straßenüberführung über die zwei bestehenden und zwei neuen Gleise geführt werden soll, eine Engstelle dar. Die Adenauerstraße überführt die Bahn an dieser Stelle, da mit einem hohen anstehenden Grundwasser zu rechnen ist und eine Überführung somit die wirtschaftlichere Lösung darstellt.

Die Stadtverwaltung von Neu-Ulm forderte von der Deutschen Bahn in einem Gespräch am 20.06.2024 eine Unterführung der Adenauerstraße unter den vier Bahngleisen. Die Bahn teilt heute schon die Ortschaft in einen südlichen und einen nördlichen Teil. Durch die entstehenden Lärmschutzwände im innerörtlichen Bereich, wird dieser Effekt noch einmal deutlich verstärkt. Nach aktuellem Planungsstand wird die Adenauerstraße noch über die Lärmschutzwände geführt. Trotz ihrer Verbindungsfunktion führt sie zu einer optischen Trennung.“

Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:

Eine Unterführung der Eisenbahn durch die Adenauerstraße hat zur Folge, dass Teile der Adenauerstraße mit einer Grundwasserwanne versehen werden müssen, was höhere Kosten mit sich bringt.

Mehrkosten: 154 Mio. €

In Burlafingen und Nersingen ist es für den Bau und Betrieb der Strecke nicht sinnvoll diese unterhalb der Geländeoberkante, wie in Kernforderung 7.a) und 7.b) in einem Tunnel oder Trog verlaufen zu lassen.

Dies würde für das Flucht und Rettungskonzept sowie die Entwässerung erhebliche Mehraufwendungen bedeuten. Da die Bauwerke dann im Grundwasser liegen würden, ist die Dichtheit sicherzustellen.

Die Unterführung der Adenauerstraße unter der Bahn würde dem Ortsteil Burlafingen einen Mehrwert bringen. Die kommende optische Zerschneidungswirkung durch die ansonsten notwendige Überführung der Straße, wird den Ort in seinen südlichen und nördlichen Teil aufteilen.

7.7 Burlafingen/Nersingen – Im tiefen Trog statt geländegleicher Trassenführung

„Die derzeitigen Planungen sehen eine Bündelung mit der Bestandsstrecke zwischen Fahlheim und Neu-Ulm vor. Dabei führt die Strecke geländegleich durch den Neu-Ulmer Ortsteil Burlafingen und durch die Gemeinde Nersingen. Im Bereich von Burlafingen und Nersingen ist im Verhältnis zum gesamten Projektgebiet ein relativ wenig bewegtes Gelände vorhanden. Es ist aber mit einem hohen anstehenden Grundwasser zu rechnen. Die geländegleiche Trassenführung entspricht in diesem Abschnitt der wirtschaftlichsten Lage.

Es wurde in der Vergangenheit des Projektes mehrfach der Wunsch einer kompletten Troglösung an die Deutsche Bahn herangetragen und diskutiert. Dies würde eine optische Zerschneidung des Ortsteiles Burlafingen und der Gemeinde Nersingen verhindern, da keine hohen Lärmschutzwände entstehen müssten.“

<u>Stellungnahme Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm:</u>

Zur Umsetzung dieser Maßnahme muss die gesamte Trassenführung um ca. 10 Meter tiefergelegt werden. Dies führt vor allem zur Herstellung der Trogröhren auf einer Gesamtlänge von 7,5 km inkl. Rampen.
Es ist davon auszugehen, dass eine Herstellung des Tunnels im Grundwasser erfolgen muss, was speziell für die Abdichtung des Bauwerkes konstruktive Maßnahmen verursacht (DSV-Sohlen).

Die Lösung der Trogbauwerke in Burlafingen und Nersingen wird nicht wesentlich weniger Mehrkosten erzeugen als der geforderte Tunnelbau. Aufgrund der bestehenden Forderung des Tunnels in diesen beiden Gemeindegebieten wurde auf eine monetäre Bewertung verzichtet, da der Tunnel für städtebauliche Entwicklungen deutlich mehr Raum schaffen wird.

Kernforderung 8: Sammlung weiterer eingegangener Forderungen Dritter

Die weiteren Forderungen, welche nicht als Kernforderung formuliert wurden, sind in Anlage 3 als Originaldatei abgebildet und in Anlage 4 in einer tabellarischen Zusammenstellung näher erläutert.

2 Methodik der Bearbeitung von Forderungen

Es sind alle Forderungen und Anmerkungen, welche im bisherigen Verlauf des Bahnprojektes Augsburg-Ulm an das Projektteam herangetragen wurden, in einer Liste notiert und zusammengefasst worden. Die Forderungen wurden sowohl in persönlichen Gesprächen formuliert, aber auch schriftlich gingen einige per E-Mail und per Post ein. Die persönlichen Gespräche fanden vor allem im Infomobil sowie während Öffentlichkeitsveranstaltungen wie dem Dialogforum und dem Projektkoordinierungsrat statt.

In Summe kamen so über 100 Forderungen zusammen, welche zunächst sortiert und gemäß untenstehendem Schema verschiedenen Stufen zugeordnet wurden. Je nach Stufe sind diese dann weitergehend untersucht und am Schluss dem EBA vorgestellt worden. Wenn die Finanzierungsfähigkeit bestätigt wurde, ist die Forderungen, beziehungsweise der Vorschlag, in die Vorplanung übernommen worden.

Abbildung 1: Schema zur Untersuchungstiefe der Forderungen

Aus allen eingegangenen Forderungen hat das Projektteam die Kernforderungen der Region herausgearbeitet. In der Sitzung vom 19.11.2024 hat der Projektkoordinierungsrat die Kernforderungen ausformuliert und bestätigt.

Die eingegangenen Forderungen sind in Anlage 3 mit Originaltext abgebildet und Kategorien zugeordnet worden. Anlage 4 ist eine Zusammenfassung aller Forderungen mit Kurzbeschreibung und bildet die Kernforderungen mit monetären Kosten ab.

Die monetären Kosten sind Mehrkosten abzüglich der ersparten Kosten, welche auf die Bauzeit nominalisiert sind sowie einschließlich der Planungskosten und Risikozuschläge.

Die Kosten der Kernforderungen wurden auf Grundlage der Kostenkennwerte der Vorplanung durchgeführt, die der weiteren Forderungen bilden die Kosten zum Zeitpunkt der Untersuchung verglichen mit dem vorliegenden Planungsstand und der entsprechenden Planungstiefe ab.

DB InfraGO

ABS/NBS Augsburg - Ulm

Anlage 3

Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen

DB InfraGO AG

Region Süd

V.II-S-U

DB InfraGO

Inhaltsverzeichnis

0 Unterlagen Kernforderungen **5**
0.1 Beschluss Kreistag Günzburg 5
0.2 Beschluss Ausschuss für Mobilität, Digitalisierung und Kreisentwicklung Neu-Ulm 7
0.3 Beschluss Kreistag Augsburg 8
0.4 Forderung von politischen Vertretern aus dem Landkreis Günzburg an das Verkehrsministerium 11

1 Unterlagen Allgemeine Forderungen **13**
1.1 Forderung Nr. 20 13
1.2 Forderung Nr. 31 14
1.3 Forderung Nr. 53 15
1.4 Forderung Nr. 85 15
1.5 Forderung Nr. 87 17
1.6 Forderung Nr. 88 18
1.7 Forderung Nr. 89 21
1.8 Forderung Nr. 111 23
1.9 Forderung Nr. 106 26
1.10 Forderung Nr. 107 29
1.11 Forderung Nr. 122 32
1.12 Forderung Nr. 123 34
1.13 Forderung Nr. 134 36
1.14 Forderung Nr. 26 38
1.15 Forderung Nr. 45 38
1.16 Forderung Nr. 120 41

2 Unterlagen Forderungen zur Vorzugstrasse **42**
2.1 Umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse 42
2.1.1 Forderung Nr. 2 42
2.1.2 Forderung Nr. 7 42
2.1.3 Forderung Nr. 18 43
2.1.4 Forderung Nr. 19 45
2.1.5 Forderung Nr. 20 46
2.1.6 Forderung Nr. 22 47
2.1.7 Forderung Nr. 29 50
2.1.8 Forderung Nr. 39 51
2.1.9 Forderung Nr. 50 51
2.1.10 Forderung Nr. 54 52
2.1.11 Forderung Nr. 64 53
2.1.12 Forderung Nr. 68 55
2.1.13 Forderung Nr. 75 55
2.1.14 Forderung Nr. 112 55
2.2 Nicht umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse 57
2.2.1 Forderung Nr. 3 57
2.2.2 Forderung Nr. 4 57
2.2.3 Forderung Nr. 6 57
2.2.4 Forderung Nr. 20 57
2.2.5 Forderung Nr. 67 59
2.2.6 Forderung Nr. 77 59
2.2.7 Forderung Nr. 78 59
2.2.8 Forderung Nr. 79 59
2.2.9 Forderung Nr. 135 59
2.2.10 Forderung Nr. 136 59
2.2.11 Forderung Nr. 137 59
2.2.12 Forderung Nr. 138 59
2.2.13 Forderung Nr. 139 59
2.2.14 Forderung BUND Naturschutz in Bayern e.V. 60

3 Unterlagen zu weiteren Untersuchten Trassen 61
3.1 Forderung Nr. 1 61
3.2 Forderung Nr. 5 63
3.3 Forderung Nr. 8 63
3.4 Forderung Nr. 11 64
3.5 Forderung Nr. 12 66
3.6 Forderung Nr. 14 66
3.7 Forderung Nr. 15 67
3.8 Forderung Nr. 20 67
3.9 Forderung Nr. 27 69
3.10 Forderung Nr. 28 70
3.11 Forderung Nr. 41 71
3.12 Forderung Nr. 48 71
3.13 Forderung Nr. 49 72
3.14 Forderung Nr. 51 73
3.15 Forderung Nr. 52 74
3.16 Forderung Nr. 55 74
3.17 Forderung Nr. 57 75
3.18 Forderung Nr. 58 75
3.19 Forderung Nr. 65 77
3.20 Forderung Nr. 66 78
3.21 Forderung Nr. 70 78
3.22 Forderung Nr. 71 79
3.23 Forderung Nr. 72 79
3.24 Forderung Nr. 74 79
3.25 Forderung Nr. 76 79
3.26 Forderung Nr. 82 80
3.27 Forderung Nr. 112 82
3.28 Forderung Nr. 116 84
3.29 Forderung Nr. 125 85
3.30 Forderung Nr. 133 90

4 Unterlagen private Betroffenheiten 91
4.1 Forderung Nr. 9 91
4.2 Forderung Nr. 46 94
4.3 Forderung Nr. 86 96
4.4 Forderung Nr. 90 98
4.5 Forderung Nr. 91 99
4.6 Forderung Nr. 92 100
4.7 Forderung Nr. 93 101
4.8 Forderung Nr. 94 102
4.9 Forderung Nr. 95 103
4.10 Forderung Nr. 96 105
4.11 Forderung Nr. 97 107
4.12 Forderung Nr. 98 108
4.13 Forderung Nr. 99 110
4.14 Forderung Nr. 101 111
4.15 Forderung Nr. 102 112
4.16 Forderung Nr. 103 113
4.17 Forderung Nr. 104 115
4.18 Forderung Nr. 105 117
4.19 Forderung Nr. 108 118
4.20 Forderung Nr. 109 119
4.21 Forderung Nr. 110 121
4.22 Forderung Nr. 113 124
4.23 Forderung Nr. 114 125
4.24 Forderung Nr. 115 126
4.25 Forderung Nr. 117 127
4.26 Forderung Nr. 118 129
4.27 Forderung Nr. 119 131
4.28 Forderung Nr. 121 134

4.29 Forderung Nr. 126 135
4.30 Forderung Nr. 127 139
4.31 Forderung Nr. 128 144
4.32 Forderung Nr. 129 146
4.33 Forderung Nr. 130 151
4.34 Forderung Nr. 131 152
4.35 Forderung Nr. 132 153

5 Unterlagen zu Untersuchungen, welche nicht zum Projektauftrag gehören 157
5.1 Forderung Nr. 10 157
5.2 Forderung Nr. 17 158
5.3 Forderung Nr. 20 159
5.4 Forderung Nr. 30 160
5.5 Forderung Nr. 32 161
5.6 Forderung Nr. 34 162
5.7 Forderung Nr. 36 162
5.8 Forderung Nr. 37 163
5.9 Forderung Nr. 38 163
5.10 Forderung Nr. 40 164
5.11 Forderung Nr. 43 164
5.12 Forderung Nr. 47 165
5.13 Forderung Nr. 56 169
5.14 Forderung Nr. 59 169
5.15 Forderung Nr. 69 169
5.16 Forderung Nr. 73 169
5.17 Forderung Nr. 80 170
5.18 Forderung Nr. 83 172
5.19 Forderung Nr. 84 172

Anmerkung: Die verwendete Nummerierung der Forderungen folgt keinem Muster. Diese entstammt aus einer vom Projektteam intern angelegten Forderungssammlung und wurde zur einfacheren Zuordnung übernommen.

DB InfraGO

0 Unterlagen Kernforderungen

0.1 Beschluss Kreistag Günzburg

LANDKREIS GÜNZBURG

Beschlussauszug

6. Sitzung des Kreistages vom 13.12.2021

Top 10 Bahnausbau Ulm-Augsburg

Beschluss:
Der Kreistag des Landkreises Günzburg beschließt folgende

Resolution zum Planungsprozess einer Neubautrasse zwischen Augsburg und Ulm

Der Ausbau der Bahntrasse zwischen Augsburg und Ulm liegt nicht nur im nationalen Interesse oder im Interesse der Städte Augsburg und Ulm, sondern auch des Landkreises Günzburg. Aus diesem Grund stehen wir hinter den Ausbauplänen und plädieren für einen beschleunigten Abstimmungs- und Planungsprozess. Gleichzeitig muss der Ausbau aber auch im Dialog mit der Region erfolgen, die einen Mehrwert durch die Baumaßnahme erhalten muss.

Daher sind aus unserer Sicht folgende Vorgaben im Planungsprozess zwingend zu berücksichtigen:

1. Eine Trassenfestlegung kann und darf nur mit, nie gegen die Region erfolgen. Einseitige Belastungen sind dabei zwingend zu vermeiden.
2. Bei einer Trassenfestlegung und den weiteren Planungen sind zwingend die durch den Bundesverkehrswegeplan und den Deutschlandtakt getroffenen und zugesagten Vorgaben einzuhalten. Dies beinhaltet insbesondere die Stärkung des Fernverkehrhaltes am Bahnhof in Günzburg und die zwingende Einhaltung einer maximalen Zielfahrtzeit der stündlichen Fernverkehrsverbindungen von Augsburg über Günzburg nach Ulm bzw. in die entgegengesetzte Richtung von 40 Minuten.
3. Im Bereich der Planungen muss maximal auf die Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, den Unternehmen, den Landwirten, den Kommunen und natürlichen Begebenheiten und den Belangen des Naturschutzes eingegangen werden. Dies bedeutet für uns:
    a. Maximaler Lärmschutz entlang der Neubautrasse auch und insbesondere unter Berücksichtigung der bereits gegebenen Belastungen durch bestehende und geplante Infrastrukturprojekte. Bereits gegebene Zusagen an der Bestandsstrecke müssen eingehalten werden.
    b. Maximaler Tunnelanteil insbesondere im Bereich von Wohn- und Gewerbegebieten, um eine Betroffenheit potentieller Anlieger maximal zu reduzieren
    c. Talbrückenbauwerke sind soweit möglich zugunsten einer das Landschaftsbild schonenden Trassierung zu vermeiden.
    d. Die neuen Gleise müssen im Landkreis Günzburg möglichst lange möglichst nahe an der Autobahn verlaufen, um eine Bündelung von Autobahn und Schnellbahngleisen zu erreichen und damit den Eingriff in den Landkreis geringstmöglich zu halten.
    e. Eine neue Trasse darf Gemeinden nicht regelrecht halbieren.

Abbildung 1_Beschluss vom Kreistag Günzburg vom 13.12.2021_Teil 1

Wir lehnen aus diesen Gründen

- die grüne Trasse im Gebiet des Landkreises Günzburg ab, da diese nicht an der Autobahn entlang und außerdem mitten durch den Markt Jettingen-Scheppach verlaufen würde
- die türkise Trasse im Gebiet des Landkreises Günzburg ab, da diese fast gar nicht an der Autobahn entlang verlaufen würde.
- die orange Trasse zwischen Günzburg-Deffingen und der westlichen Landkreisgrenze ab, da diese mitten durch die Gemeinde Bibertal verlaufen würde.
- die violette Trasse entlang des bebauten Bereichs von Scheppach ab, da es hier mit der orangen Trasse eine etwas weiter von der Bebauung entfernt liegende Alternative gibt.

Folgende Varianten sind aus unserer Sicht grundsätzlich vorstellbar:

- die violette Trasse im Gebiet des Landkreises Günzburg, ausgenommen den Abschnitt entlang des bebauten Bereichs von Scheppach. Dabei darf der Hochwasserschutz Burgau durch die Planungen nicht beeinträchtigt werden. Gleichzeitig ist im Bereich Limbach ein signifikant längerer Tunnelanteil bzw. eine Einhausung der Trasse vorzunehmen.
- die orange Trasse von der östlichen Landkreisgrenze bis Günzburg-Deffingen. Dabei darf der Hochwasserschutz Burgau durch die Planungen nicht beeinträchtigt werden. Gleichzeitig ist im Bereich Limbach ein signifikant längerer Tunnelanteil bzw. eine Einhausung der Trasse vorzunehmen.

Auch für diese Varianten gilt das Gebot der größtmöglichen Schonung von Mensch und Natur.

4. Mit der Verwirklichung einer Neubautrasse muss auch ein deutlicher Mehrwert für den Landkreis Günzburg einhergehen. Dies bedeutet für uns:
   a. Auf der gesamten Bestandstrasse muss eine deutliche Verbesserung im Nahverkehr (mindestens 30-Minuten-Takt) verwirklicht werden. Die für den Planungsprozess angemeldeten Bedarfe eines 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt Günzburg-Offingen-Burgau-Jettingen im Nahverkehr müssen durch die BEG in vollem Umfang schnellstmöglich bestellt werden. Dazu sollen u.a. freiwerdende Kapazitäten auf der Bestandsstrecke für Verbesserungen im Regionalverkehr zwischen Augsburg und Ulm genutzt werden. Weitere Finanzmittel durch den Bund werden erwartet. Die BEG soll in den weiteren Planungsprozess eingebunden werden. Neben der Bestandsstrecke muss auch eine Verbesserung im Nahverkehr auf der Mittelschwabenbahn erfolgen.
   b. Die gegebenen Zusagen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine Planung zur barrierefreien Gestaltung sämtlicher Bahnhöfe entlang der Bestandstrasse müssen eingehalten und dann auch im Bauprozess entsprechend verwirklicht werden.
   c. Ausgleichsmaßnahmen für eine neue Bahntrasse müssen möglichst verträglich und unter Berücksichtigung der Interessen der Landwirtschaft und des Umweltschutzes erfolgen, um die erheblichen Eingriffe in die Natur, die mit der Trasse einhergehen, zumindest abzufedern. Eine Zusammenarbeit mit örtlichen Landwirten ist dabei unerlässlich.

5. Die Deutsche Bahn AG als Planungsträger wird aufgefordert, zeitnah Vertreter sämtlicher betroffener Kommunen zu einem Gespräch einzuladen, in dessen Rahmen detaillierte Pläne präsentiert werden, um bereits in der jetzigen Phase örtlich erforderliche Modifikationen an den Trassenplänen mit in die Planung aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis:

Ja - Stimmen:	41
Nein -Stimmen:	12

Abbildung 2_Beschluss vom Kreistag Günzburg vom 13.12.2021_Teil 2

DB InfraGO

0.2 Beschluss Ausschuss für Mobilität, Digitalisierung und Kreisentwicklung Neu-Ulm

Tagesordnungspunkt Nr. 4

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Digitalisierung und Kreisentwicklung

am 14.11.2023

Zahl aller Mitglieder: 15

Anwesend: 15

Tagesordnungspunkt:

Ausbau Schienenstrecke Ulm - Augsburg; Bericht zum aktuellen Stand der Planungen

Der stellvertretende Landrat erläutert, dass das staatliche Landratsamt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bereits eine Stellungnahme abgegeben habe. Da die Kommunen, die entlang der Strecke liegen, jeweils unterschiedliche Trassen favorisierten, könne der Landkreis heute nur eine allgemeine Stellungnahme abgeben, wonach er den Ausbau ausdrücklich befürworte.

Beschluss:

Das Bahnprojekt Ausbau-/ Neubaustrecke (ABS/NBS) Ulm – Augsburg ist von herausragender Bedeutung für die Region. Der Landkreis Neu-Ulm spricht sich für das Projekt insgesamt aus und unterstützt die Umsetzung des Aus- bzw. Neubaus ausdrücklich.

Abstimmungsergebnis:

Für den Beschluss: 13 Gegen den Beschluss: 2

Abbildung 3_Beschluss vom Ausschuss für Mobilität, Digitalisierung und Kreisentwicklung Neu-Ulm vom 14.11.2023

DB InfraGO

0.3 Beschluss Kreistag Augsburg

Pressemitteilung

Landkreis Augsburg | Bahnausbau Ulm-Augsburg

So soll die Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg optimiert werden

Kreistag stellt Forderungen für die Vorschlagstrasse auf

Die seit 2020 laufende Trassenfindung für die Neubaustrecke Ulm–Augsburg befindet sich in einem neuen Stadium: Die türkisorangene Strecke wurde vor Kurzem als „Vorschlagstrasse" festgelegt.
Diese Trasse hat unter der Berücksichtigung verschiedener Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit oder Nachhaltigkeit das beste Ergebnis erzielen können. Vor der Vorstellung im Bundestag, die für 2025 geplant ist, soll die Vorschlagsvariante im nächsten Schritt von der Bahn weiter optimiert werden, um sie so möglichst anwohnerfreundlich auszugestalten. „In diesem Zusammenhang sollten wir noch einmal versuchen, den Einschnitt für die betroffenen Kommunen durch konkrete Forderungen so gering wie möglich zu halten", betonte Landrat Martin Sailer in der letzten Sitzung des Kreistags. Unabhängig von den bisherigen Kernforderungen geht es Sailer konkret um folgende Punkte, um den gewünschten Mehrwert für die Region zu erhalten:

- Der Augsburger Hauptbahnhof muss so ertüchtigt werden, dass die aktuellen Verkehre und die Verkehre der Zukunft im Bereich des Fern- und Güterverkehrs, aber vor allem auch im Nahverkehr im 15-Minuten-Takt in den Westen, Norden, Osten und Süden gefahren werden können.

- Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Region Augsburg soll sowohl vom Süden als auch vom Norden an die Bahnstrecke Augsburg–Donauwörth angebunden werden.

POSTANSCHRIFT
Landratsamt Augsburg
Prinzregentenplatz 4
86150 Augsburg
info@LRA-a.bayern.de
www.landkreis-augsburg.de

DATUM
15.07.2024

ANSPRECHPARTNER
Annemarie Scirtuicchio

ZIMMER
B U.62a
TELEFON
(0821) 3102-2694
FAX
(0821) 3102-1694
E-MAIL
annemarie.scirtuicchio
@LRA-a.bayern.de

Abbildung 4_Pressemitteilung vom Landkreis Augsburg vom 15.07.2024_Teil 1

- Ein abschnittsweise viergleisiger Ausbau der Strecke Augsburg–Donauwörth soll zur Engpassbeseitigung und zur Kapazitätssteigerung umgesetzt werden, um einerseits den Anforderungen des Güter- und Fernverkehrs gerecht zu werden und andererseits den Regio-Schienen-Takt Richtung Norden zu realisieren. Ein 15-Minuten-Takt bis Donauwörth mit Stopp an allen Haltepunkten ist dabei zwingend einzuplanen.

- Die Bestandsstrecke Ulm–Augsburg soll im Rahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore im Jahr 2030 erneuert und modernisiert werden. Dabei müssen alle Bahnhöfe entlang der Strecke modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden sowie der Lärmschutz nach Stand der Technik ertüchtigt werden.

- An der Bestandsstrecke Ulm–Augsburg soll die Reaktivierung der Bahnhalte Mödishofen, Vogelsang und Hirblinger Straße weiterverfolgt werden.

- Der Regio-Schienen-Takt soll auf der Bestandsstrecke nicht nur aufrecht erhalten bleiben, sondern entsprechend der bisherigen Forderungen als 15-Minuten-Takt bis Dinkelscherben mit Stopp an allen Haltepunkten realisiert werden.

- Der Eingriff in Privateigentum und die Zerschneidung von Grundstücken sollen bei der Planung der Vorschlagstrasse minimiert werden.

- Der Lärmschutz entlang der Vorschlagstrasse muss bestmöglich umgesetzt werden. Zusätzlich muss – wo immer möglich – die bestmögliche Verbesserung zum Status Quo unter Einbeziehung von Lärmemissionen der Autobahn erreicht werden. Wo dies nicht möglich ist, soll die Tunnelbauweise (auch Trog mit Deckel) angewendet werden.

- Alle Maßnahmen sollen nach dem neuesten Stand der Technik ergriffen werden, um einen möglichen Tunnelknall zu vermeiden.

- In Zusmarshausen soll die Trasse in Tieflage geplant werden und der Regionalbahnhalt soll in die Planungen der Vorschlagstrasse einbezogen werden.

- Der Landkreis Augsburg und die betroffenen Kommunen sollen regelmäßig über den Fortgang der Planungen, insbesondere über Baumaßnahmen sowie Umleitungs- und Baustellenverkehre informiert werden. Außerdem sollen Landkreis und betroffene Kommunen bei Baumaßnahmen, Umleitungs- und Baustellenverkehre frühzeitig eingebunden werden.

Für seinen Vorschlag erhielt der Landrat breite Zustimmung aus dem Kreistag. „Mit diesem erneut geschlossenen Signal Richtung Berlin sind wir auf einem guten Weg, das Bestmögliche für unsere Region herauszuholen", bestätigte unter anderem der Bundestagsabgeordnete und Kreisrat Hansjörg Durz. ■

Abbildung 5_Pressemitteilung vom Landkreis Augsburg vom 15.07.2024_Teil 2

DB InfraGO

Beschluss:

Der Kreistag unterstützt die von Herrn Baumann vorgestellte Vorschlagsvariante unter der Maßgabe, dass folgende Forderungen vor der Vorstellung der Variante im Bundestag mit in die Variante eingearbeitet werden:

- Der Augsburger Hauptbahnhof muss so ertüchtigt werden, dass die aktuellen Verkehre und die Verkehre der Zukunft im Bereich des Fern- und Güterverkehrs, aber vor allem auch im Nahverkehr im 15-Minuten-Takt in den Westen, Norden, Osten und Süden gefahren werden können.
- Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Region Augsburg soll sowohl vom Süden als auch vom Norden an die Bahnstrecke Augsburg–Donauwörth angebunden werden.
- Ein abschnittsweise viergleisiger Ausbau der Strecke Augsburg–Donauwörth soll zur Engpassbeseitigung und zur Kapazitätssteigerung umgesetzt werden, um einerseits den Anforderungen des Güter- und Fernverkehrs gerecht zu werden und andererseits den Regio-Schienen-Takt Richtung Norden zu realisieren. Ein 15-Minuten-Takt bis Donauwörth mit Stopp an allen Haltepunkten ist dabei zwingend einzuplanen.
- Die Bestandsstrecke Ulm–Augsburg soll im Rahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore im Jahr 2030 erneuert und modernisiert werden. Dabei müssen alle Bahnhöfe entlang der Strecke modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden sowie der Lärmschutz nach Stand der Technik ertüchtigt werden.
- An der Bestandsstrecke Ulm–Augsburg soll die Reaktivierung der Bahnhalte Mödishofen, Vogelsang und Hirblinger Straße weiterverfolgt werden.
- Der Regio-Schienen-Takt soll auf der Bestandsstrecke nicht nur aufrecht erhalten bleiben, sondern entsprechend der bisherigen Forderungen als 15-Minuten-Takt bis Dinkelscherben mit Stopp an allen Haltepunkten realisiert werden.
- Der Eingriff in Privateigentum und die Zerschneidung von Grundstücken sollen bei der Planung der Vorschlagstrasse minimiert werden.
- Der Lärmschutz entlang der Vorschlagstrasse muss bestmöglich umgesetzt werden. Zusätzlich muss – wo immer möglich – die bestmögliche Verbesserung zum Status Quo unter Einbeziehung von Lärmemissionen der Autobahn erreicht werden. Wo dies nicht möglich ist, soll die Tunnelbauweise (auch Trog mit Deckel) angewendet werden.
- Alle Maßnahmen sollen nach dem neuesten Stand der Technik ergriffen werden, um einen möglichen Tunnelknall zu vermeiden.
- In Zusmarshausen soll die Trasse in Tieflage geplant werden und der Regionalbahnhalt soll in die Planungen der Vorschlagstrasse einbezogen werden.

Abbildung 6_Beschluss vom Kreistag Augsburg vom 22.07.2024_Teil 1

- Der Landkreis Augsburg und die betroffenen Kommunen sollen regelmäßig über den Fortgang der Planungen, insbesondere über Baumaßnahmen sowie Umleitungs- und Baustellenverkehre informiert werden. Außerdem sollen Landkreis und betroffene Kommunen bei Baumaßnahmen, Umleitungs- und Baustellenverkehren frühzeitig eingebunden werden.

Weiterhin bleiben die Kernforderungen aus der letzten Resolution des Kreistags bestehen. Besondere Relevanz haben hier nach wie vor insbesondere die beiden Forderungen, Sanierung der Bestandsstrecke" und „Ertüchtigung des Knotenbahnhofs Augsburg".
Die Resolution aus dem Jahr 2019 zum drei- bzw. stellenweise viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke tritt hingegen außer Kraft.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	60
Nein-Stimmen:	0

Der Vorsitzende:	Die Protokollführerin:
gez.	gez.
Martin Sailer Landrat	Ulla Berger Verw.Angestellte

Abbildung 7_Beschluss vom Kreistag Augsburg vom 22.07.2024_Teil 2

DB InfraGO

0.4 Forderung von politischen Vertretern aus dem Landkreis Günzburg an das Verkehrsministerium

Deutscher Bundestag | Bayerischer Landtag | Landkreis Günzburg | Stadt Burgau

KOPIE

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Herrn Bundesminister
Volker Wissing, MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

17. Juni 2024

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bayerischer Landtag
Maximilianeum
81675 München

Landratsamt Günzburg
An der Kapuzinermauer 1
89312 Günzburg

Stadt Burgau
Gerichtsweg 1
89331 Burgau

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

in den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde mit der Aus- bzw. Neubaustrecke Ulm – Augsburg ein wesentliches Infrastrukturprojekt auf der Magistrale Paris - Bratislava aufgenommen. Die Planungen für dieses Projekt sind zwischenzeitlich weit fortgeschritten und das Raumordnungsverfahren wird in den nächsten Wochen zum Abschluss gebracht. Hierbei handelt es sich nicht nur um ein Projekt von europäischer Bedeutung, sondern auch ein Projekt, hinter dem parteiübergreifend die gesamte vom Bauvorhaben betroffene Region steht.
In einem umfangreichen Dialogprozess konnte in den vergangenen Jahren der Planungsprozess intensiv begleitet und an vielen Stellen eine konsensuale Lösung mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort erreicht werden.
Im fortschreitenden Planungsprozess ist nunmehr jedoch eine Herausforderung aufgetreten, die seitens des Planungsteams der Deutschen Bahn AG im Rahmen des aktuellen Planungsauftrags nicht gelöst werden kann darf. Die Detailplanungen der Vorzugsvariante orange/violett sehen im Landkreis Günzburg zwischen dem Kammeltal und der Ortschaft Limbach einen ca. 800m langen Streckenabschnitt vor, der aus einem Tunnel kommend, oberirdisch geplant ist, um anschließend wieder in ein Tunnelbauwerk überzugehen.
In vielen Gesprächen mit den betroffenen Kommunalpolitikern, den vor Ort gegründeten Bürgerinitiativen und den Bürgerinnen und Bürgern hat sich herausgestellt, dass der hier offen geplante Streckenabschnitt entscheidend für die Schaffung von Akzeptanz vor Ort ist. Anhand der Erfahrungen des Ausbaus der BAB 8 zeigt sich, dass aufgrund der topographischen Lage ein Schalltrichter besteht,

Abbildung 8_Forderung der Politik vom 17.06.2024 Teil 1

der Lärm bündelt, verstärkt und weit in die umgrenzenden Ortschaften hineinträgt.
Die örtlichen Bürgerinitiativen haben uns versichert, dass für den Fall, dass dieses Teilstück gleichfalls mit einem Tunnel geplant wird, ein größerer Konsens mit den Planungen besteht und damit der Neubau der Bahntrasse auf Zustimmung auch bei den unmittelbar Betroffenen führen wird.
Bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurde das Bahnprojekt mit einem hohen NKV von 2,1 bei Gesamtprojektkosten von über 1,9 Milliarden Euro berechnet. Angesichts dieser Gesamtkosten und der möglichen Verzögerungen, die durch massiven Widerstand vor Ort eintreten würden, bitten wir Sie, dem Planungsteam der Deutschen Bahn AG die Möglichkeit zu geben, die Planungen mit einem entsprechenden zusätzlichen Tunnelanteil fortzusetzen, wohl wissend, dass am Ende der Maßnahmen der Deutsche Bundestag dieser Planung zustimmen muss.

Mit freundlichen Grüßen

Ekin Deligöz
Parlamentarische Staatssekretärin,
Mitglied des Deutschen Bundestags

Alexander Engelhard
Mitglied des
Deutschen Bundestags

Stephan Thomae
Mitglied des
Deutschen Bundestags

Christoph Schmid
Mitglied des
Deutschen Bundestags

Jenny Schack
Mitglied des
Bayerischen Landtags

Maximilian Deisenhofer
Mitglied des
Bayerischen Landtags

Dr. Hans Reichhart
Landrat
Landkreis Günzburg

Martin Brenner
Bürgermeister
Stadt Burgau

Abbildung 9_Forderung der Politik vom 17.06.2024 Teil 2

DB InfraGO

1 Unterlagen Allgemeine Forderungen

1.1 Forderung Nr. 20

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. März 2023 08:59
An: Jakob Neumann <Jakob.Neumann@deutschebahn.com>
Betreff: Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Hallo Hr. Neumann,
ich habe Ihnen unser Statement zur geplanten Trasse im Anhang angehängt. Ich hoffe es werden diese Wünsche auch gesammelt und in die Planungen mit einbezogen. Ich möchte mich noch einmal bei Ihren Kollegen und Ihnen bedanken, für die ausführliche Information zur geplanten Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 10_Nr. 20

[redacted]

1. Vorsitzende [redacted]
Tel [redacted]
E-Mail [redacted]

An
DB Netze
Hr. Neumann

Bahnprojekt Ulm Augsburg

Die im Vereinsring Pfuhl organisierten Mitgliedsvereine haben im Rahmen der Information - und Diskussionsveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 23.03.2023 im Pfuhler Museumsstadel folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vereinsring Pfuhl begrüßt die Umsetzung des Bahnprojekt Ulm-Augsburg grundsätzlich, weil damit ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet wird.

2. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten sprechen wir uns für die sogenannte Bestandsstrecke aus, weil wir das Pfuhler Ried als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet schützen und erhalten wollen.

3. Bei der Umsetzung des Projektes erachten wir als wünschenswert nicht nur für Pfuhl sondern auch für die Stadtteile Offenhausen und Burlafingen:
- einen vierspurigen Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke
- eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen; eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen
- eine Untertunnelung für den Nah- und Fernverkehr, sollte die Bestandsstrecke nicht zum Zuge kommen
- in Burlafingen eine neue Haltestelle mit P+R
- ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen im Stadtgebiet
- bei Ausbau der Bestandsstrecke eine Tieferlegung der Bahnstrecke in Burlafingen mit Sicherstellung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen unter Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs
- die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn Betrieb
- eine Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg, so das neben den geplanten Fern- und Güterverkehren, der in der Region geforderte 15 Minuten Takt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen gefahren werden kann, wie ebenfalls eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio S-Bahn Konzepts im Raum Ulm/ Neu-Ulm
- eine frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase für die Anwohner möglichst gering zu halten

Pfuhl, den 29.03.2023
[redacted]

Abbildung 11_Nr. 20

DB InfraGO

1.2 Forderung Nr. 31

Von: [redacted]
Gesendet: Sonntag, 19. Januar 2020 10:07
An: ulm-augsburg
Betreff: bloß kein dreigleisiger Murks

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte die Möglichkeit des Dialogs nutzen und meinen saloppen Email-Betreff genauer ausführen.

Ich habe in der veröffentlichten Meinung, d. h. in der Regel kommen Politiker in der Lokalpresse zu Wort, über die Jahre den Eindruck gewonnen, dass da verbreitet in der Politik sehr provinziell gedacht wird. Weil der Bund und die Bahn dann jeder Milchkanne den Bahnhof neu und schöner machen muss und auch besserer Lärmschutz herausspringt wird eifrig für einen dreigleisigen Ausbau getrommelt.

Trassenplanung ist aber kein Instrument für unser Dorf soll schöner werden. Auch die Argumentation, die Anrainer der Bestandsstrecke seien ja daran gewöhnt, finde ich bizzar. Umformuliert heißt das ja, die Anwohner sind den Lärm gewohnt also können wir ihnen noch mehr Lärm durch Baustelle und wachsenden Schienenverkehr aufdrücken. Das ist ein seltsames Verständnis von Interessenvertretung der Belange lokaler Bevölkerung durch die Lokalpolitik, meine ich. Aber gut, ich bin kein direkter Anwohner, vielleicht freuen diese sich ja ernsthaft über mehr Verkehrslärm in der Zukunft (?!).

Es ist auch das erste Mal, dass ich von Lokalpolitik höre, dass vom Bund bei einem Infrastrukturprojekt eine Spar-Version gefordert wird. Ansonsten möchte man doch eher die maximale Lösung herausholen. Ein drittes Gleis neben einer Hauptstrecke erhöht ja nicht rechnerisch die Kapazität einer Trasse proportional um annähernd 50 %, der Eisenbahnverkehr funktioniert ja nicht wie bei einer dreispurigen Bundesstraße mit einer geteilten Überholspur, die Mal die eine und Mal die andere Fahrtrichtung nutzen darf. Das scheint aber die Vorstellungswelt der Lokalpolitik zu sein.

Zwischen Augsburg und Ulm brauchen wir eine zusätzliche, vollwertige HGV Hauptstrecke und keine Hauptstrecke plus eingleisige Strecke mit Begegnungsverkehr wie eine Nebenbahn im ländlichen Raum.

All das - und andere Aspekte, die den Rahmen einer E-Mail endgültig sprengen würden - lassen für mich nur den Schluss zu, dass Lokalpolitik hier alle möglichen Motive umtreibt, nur nicht der bestmögliche Ausbau der Schieneninfrastruktur. Im Alltag gibt's darüber immer wieder Gespräche und ich kenne fast nur Leute, die das so oder so ähnlich sehen, wie ich, so dass ich mich einmal zu Wort melden wollte. Auch darüber, dass am Bahnhalt im 20.000 EW Städtchen Günzburg ernsthaft in der Lokalpolitik der Trassenverlauf festgemacht wird kenne ich nur Kopfschütteln.

Bitte keine Sparlösung und Dorfverschönerung ist auch die Aufgabe anderer Stellen. Deutschland und auch die Region braucht eine zusätzliche zweigleisige Hauptstrecke zwischen Augsburg und Ulm. So geradlinig, schnell und kurz wie möglich.

Bei der Gelegenheit: Ulm ist deutlich kleiner und auch alphabetisch müsste die Reihenfolge umgekehrt sein. Daher sage ich bewusst Augsburg-Ulm.

Herzliche Grüße
[redacted]

Abbildung 12_Nr. 31

DB InfraGO

1.3 Forderung Nr. 53

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 29. November 2021 10:05
An: ulm-augsburg

Kategorien: [redacted]

guten tag damen herren.

besteht die möglichkeit sich für eine bahnstrecke einzusetzen ?

ist grün noch ein thema?

bin selbst bahnfahrer.

wünschenswert wäre wenn zukünftig ulm -augsburg)halbstündig regionalverkehr gibt.

grüsse [redacted]

Abbildung 13_Nr. 53

1.4 Forderung Nr. 85

Gemeinde Nersingen

EINGANG 14. MRZ. 2023

GEMEINDE NERSINGEN, RATHAUSPLATZ 1, 89278 NERSINGEN

Deutsche Bahn AG
Herr Markus Baumann
DB Netze AG
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

Amt: [redacted]

Ihr Schreiben/Az	Unser Schreiben/Az	Datum
	I.850-18	08.03.2023

Bahnausbau Ulm – Augsburg – hier: Stellungnahme des Gemeinderates Nersingen

Sehr geehrter Herr Baumann,

anliegtend übersende ich Ihnen im Auftrag von Herrn Bürgermeister Winkler den Beschlussauszug der Gemeinderatssitzung vom 14.02.2023 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Sollten Sie Rückfragen haben, stehen wir Ihnen selbstverständlich sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

I.A.

[redacted]

Abbildung 14_Nr. 85

DB InfraGO

Gemeinderatssitzung | 14.02.2023 Öffentlicher Teil | Gemeinde Nersingen

Tagesordnungspunkt 2:

Stellungnahme des Gemeinderates zum Bahnausbau Ulm - Augsburg

Anwesende Mitglieder: 19

Sachvortragender: Erster Bürgermeister Erich Winkler

Sachverhalt:
In der Gemeinderatssitzung vom 17.01.2023 wurde über die Umsetzung des Bahnprojektes Ulm – Augsburg beraten. Ziel war, eine gemeinsame Stellungnahme zum Bahnprojekt Ulm – Augsburg von Seiten des Gemeinderates zu erreichen.

In dieser Sitzung wurde der folgende Beschluss gefasst:

Der Gemeinderat begrüßt die Umsetzung des Bahnprojektes Ulm – Augsburg grundsätzlich. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten spricht sich der Gemeinderat zum jetzigen Zeitpunkt für die Trassenvariante „Violett" im Bereich des Gemeindegebietes Nersingen aus. Diese Aussage bezieht sich ausdrücklich auf den derzeitigen Stand der Kenntnisse. Die Abgabe einer weiteren, ggfs. geänderten Positionierung bleibt vorbehalten. Die Verwaltung und Vertreter der Fraktionen sollen einen entsprechenden Beschlussvorschlag der „violett" favorisierten Strecke bis zur nächsten Sitzung vorbereiten, der die diskutierten Bedingungen beinhaltet.

Im Rahmen einer gemeinsamen Besprechung mit den Vertretern der Fraktionen sowie der Verwaltung wurde der oben aufgeführte Beschluss nun konkretisiert.

Beschluss:
In Ergänzung zum Beschluss vom 17.01.2023 fordert der Gemeinderat der Gemeinde Nersingen die nachfolgenden Maßnahmen, falls es zur Umsetzung der „violett" favorisierten Trassenvariante kommen sollte.

1. **Verbesserung der Querungsmöglichkeiten**
   Beseitigung der bisherigen beschrankten Bahnübergänge. Stattdessen Bahnunter- oder Überführungen in gleicher Anzahl wie bisher Bahnübergänge bestehen.
   Bei einer Änderung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen muss der Verkehrsfluss mindestens im gleichen Maß gewährleistet sein wie aktuell. Hierbei ist der land- und forstwirtschaftliche Verkehr mit zu berücksichtigen. Ebenso sind die Auswirkungen auf die anliegende Infrastruktur mittels eines Gutachtens aufzuzeigen.
   Für Ober- und Unterfahlheim ist unter den gleichen Voraussetzungen eine Bahnüber- oder Unterführung erforderlich.

2. **Verbesserung Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner**
   Für die Anwohner wird eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes gefordert, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgeht. Eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen.

3. **Verbesserung der Personennahverkehrsanbindung**
   Mit der Trassenführung ist weiterhin eine Verbesserung der Personennahverkehrsanbindung erforderlich. Die Anbindung des Nersinger Bahnhofs an das regionale Schienennetz muss nicht nur erhalten, sondern deutlich verbessert werden. Die Prüfung eines Haltepunktes in Unterfahlheim an das Schienennetz muss erfolgen.
   Im Zuge des Projekts sind die SPNV-Stationen im Gemeindegebiet barrierefrei auszubauen.

Abbildung 15_Nr. 85

DB InfraGO

Gemeinderatssitzung 14.02.2023 Öffentlicher Teil Gemeinde Nersingen

4. **Beeinträchtigungen während der Bauphase**
Beeinträchtigungen während der Bauphase müssen mit der Gemeinde frühzeitig besprochen werden, um bestmögliche Lösungen für die Anwohner zu erreichen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Beschluss: 19 Gegen den Beschluss: 0

Die Richtigkeit des vorstehenden Beschlussauszuges wird bestätigt.

Nersingen, 02.03.2023

[redacted]

BAYERN · GEMEINDE NERSINGEN

Abbildung 16_Nr. 85

1.5 Forderung Nr. 87

STADT BURGAU · POSTFACH · 89327 Burgau

DB Netz AG Großprojekte Süd
I.NI-S-U
z.Hd. Hr. Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

STADT BURGAU
Telefon: 0 82 22 4006-0
Telefax: 0 82 22 4006-50
E-Mail: rathaus@burgau.de
Internet: www.burgau.de

Ihre Zeichen Ihre Nachricht vom	Bitte bei Antwort angeben Unser Zeichen	Sachbearbeiter(in)	Zimmer Nr.	BURGAU
	VI/6.0/S2020/033.22	[redacted]	08	23.11.2022

Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 19.10.2022 möchten wir unter Verweis auf unsere E-Mail vom 15.12.2021 und die Stadtratssitzung vom 26.07.2022 unseren darin dargestellten Forderungen und Bedenken mit heutigem Schreiben nochmals Nachdruck verleihen.

Von den in Ihrem Schreiben angekündigten Vorplanungen erwarten wir eine deutliche Verbesserung der sich bisher darstellenden Lärmsituation für die betroffenen Anwohner mit einer größtmöglichen Tunnellösung.

Unabdingbar ist es mit den jetzigen Planungen auch einen barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe zu berücksichtigen und zu projektieren, sowie einen Nahverkehr im 30-Minuten-Takt vorzusehen.

Die von der Marktgemeinde Jettingen-Scheppach vorgeschlagene Trasse nördlich der Autobahn lehnen wir bei einer oberirdischen Trassenführung zum jetzigen Planungsstand entschieden ab.

Wir erwarten, dass uns im Rahmen der Vorplanungen schnellstmöglich Informationen, auch über Zwischenergebnisse, zu unseren Forderungen und Bedenken übermittelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Brenner
Erster Bürgermeister

Abbildung 17_Nr. 87

DB InfraGO

1.6 Forderung Nr. 88

GEMEINDE RÖFINGEN

Landkreis Günzburg

Gemeinde Röfingen · Augsburger Str. 60 · 89365 Röfingen

DB Netz AG
Herrn Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½

86150 Augsburg

Amtsstunden Gemeinde:
Montag: 18:00 – 20:00 Uhr
Telefon: 08222 2783 , Telefax: 08222 9668343
Internet: http://www.roefingen.de
E-Mail: gemeinde@roefingen.de
Bürgermeister privat:
Telefon: 08222 90180 , Telefax: 08222 90181
Handy: 0151 20114220

Verwaltungsgemeinschaft Haldenwang
Hauptstr. 28, 89356 Haldenwang
Amtsstunden:
Montag – Freitag: 08:00 – 12:00 Uhr
Mittwoch zusätzlich: 16:00 – 18:30 Uhr
Telefon: 08222 9676-0
Telefax: 08222 9676-40
Internet: http://www.vgem-hw.de
E-Mail: rupprecht@vgem-hw.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Sachbearbeiter(in)	Telefon	Zimmer-Nr.	ROEFINGEN
		[redacted]	[redacted]	14	13.07.2022

Neubaustrecke Ulm-Augsburg
Interkommunales Gewerbegebiet Röfingen und Hochwasserschutz Burgau

Sehr geehrter Herr Baumann,

die Präsentation der 6. Sitzung des Dialogforums mit einer neuen Trassenvariante nördlich des Autobahnsees Burgau haben wir mit äußerster Verwunderung und großem Entsetzen zur Kenntnis genommen. Wir sehen uns nicht nur als gemeindlicher Hoheitsträger von der DB Netz AG übergangen sondern stellen den Sinn des Dialogforums fortan sogar infrage. Die immer wieder postulierte Phrase der „ergebnisoffenen Diskussion" hat ihre Glaubwürdigkeit verloren.

Wir haben dem Zeitungsbericht über diese Trassenvariante durchaus entnommen, dass die DB Netz AG diesen Vorschlag zunächst prüft. Allerdings ist gleichwohl festzustellen, dass der Vorschlag schon Eingang in offizielle Präsentationen gefunden hat. Die Trasse hat sich also – zumindest aus unserer Sicht – schon manifestiert.

Wir wurden in eine solche Überlegung zur Trassenverschiebung nicht einbezogen und bekommen letztlich die Trasse einfach vorgesetzt. Inklusive Vorschläge zu Tunneln und Brücken.

Die Trassenvariante berührt in erheblicher Weise das geplante interkommunale Gewerbegebiet Röfingen sowie den in aufwendiger und jahrelanger, mühsamer Abstimmung gefundenen Konsens aller Mindeltalgemeinden in Sachen „Hochwasserschutz Burgau"!

Wir sind zutiefst enttäuscht über dieses Vorgehen und sehen unsere Gebiets- und Planungshoheit in massiver Weise verletzt. Wir sind nicht bereit, dies hinzunehmen und werden die uns zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Mittel gegebenenfalls ausschöpfen. Wir empfehlen dringend ein klärendes Gespräch mit uns und der Stadt Burgau.

Abbildung 18_Nr. 88

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Gemeinderat Röfingen bereits in seiner Sitzung vom **08.12.2014** (!) beschlossen hat, im Mindeltal einen Bebauungsplan für ein Gewerbegebiet aufzustellen sowie den Flächennutzungsplan hierfür zu ändern. Hier handelt es sich um eine kommunale Planung, die in Ihren Überlegungen und Planungen Berücksichtigung finden muss. Bitte bringen Sie dieser Planung die gebührende Beachtung entgegen.

Das geplante Gewerbegebiet findet sich auch im aktuellen Regionalplanentwurf des Regionalverbands Donau-Iller als interkommunales Gewerbegebiet wieder. Wir gehen davon aus, dass Ihnen der Regionalplanentwurf bekannt ist und verzichten daher auf weitere Ausführungen hierzu. Zusammen mit der Stadt Burgau wurde bereits eine Machbarkeitsstudie für das geplante interkommunale Gewerbegebiet in Auftrag gegeben. Die Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen und die Ergebnisse liegen uns vor.

Durch die neue Trasse sehen wir erhebliche Probleme für das interkommunale Gewerbegebiet und umgekehrt die gleichen Probleme bei der Verwirklichung Ihrer Trasse. Insbesondere was die Einschleifung in die Bestandstrasse angeht.

Zudem befürchten wir weitere Lärmbelästigungen für unsere Bürger und derer der Stadt Burgau. Wir sind nicht gewillt, dies hinzunehmen.

Im Übrigen wird derzeit das Planfeststellungsverfahren für den Hochwasserschutz Burgau erstellt, in dessen Bereich sich die oben erwähnte Trasse befinden soll. Dies haben wir eingangs schon erwähnt. Wir gehen davon aus, dass die Trassierung weitere Verschlechterungen für den Hochwasserabfluss mit sich bringt und dadurch die Betroffenheit der Gemeinde Röfingen noch größer wird als bisher. Dies lehnen wir ebenfalls entschieden ab. Es ist an dieser Stelle anzumerken, dass von einer Verschiebung der Betroffenheiten auch die Nachbargemeinden Haldenwang und Dürrlauingen betroffen sind. Es ist davon auszugehen, dass die beiden Nachbargemeinden am gefundenen Konsens in Sachen Hochwasserabfluss ebenfalls festhalten und eine weitere Verschlechterung ablehnen.

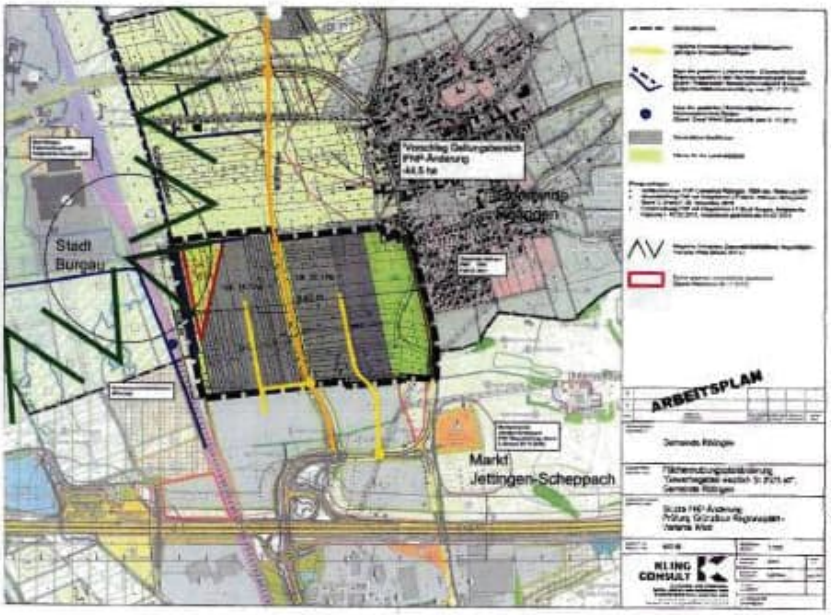
Um die Sache auf den Punkt zu bringen. Die Einschleifung in das Bestandsnetz ist nur wegen des Fernhaltepunkts in Günzburg notwendig. Aus unserer Sicht kann auf diesen innerstädtischen Fernhalt verzichtet werden. Wesentlich sinnvoller wäre ein Halt auf der Neubaustrecke in der Nähe des Legolands Günzburg. Hier geht Prestige und Politik für einen innerstädtischen Fernhalt der Vernunft scheinbar vor. Wir schlagen daher offiziell einen Fernhalt an der Neubaustrecke unter gleichzeitigem Verzicht auf den Haltepunkt am Bahnhof Günzburg vor. Ganz davon abgesehen, wäre dieser Fernhaltepunkt für viele Bürgerinnen und Bürger mindestens gleich gut zu erreichen und es könnte sogar eine höhere Frequenz der Halts erreicht werden.

Die Gemeinde Röfingen ist jedenfalls nicht bereit, wegen Prestige und Politik die Lasten, die durch Beeinträchtigung des interkommunalen Gewerbegebiets, der Hochwasserbetroffenheit und des Lärms sowie eines prestigeträchtigen Fernhaltepunkts am Bahnhof Günzburg entstehen, auf ihre Kosten zu tragen.

Das interkommunale Gewerbegebiet entsprechend der Machbarkeitsstudie, welches auch dem Aufstellungsbeschluss aus dem Jahr 2014 entspricht, ersehen Sie aus dem nachfolgenden Lageplan:

Abbildung 19_Nr. 88

DB InfraGO



Sehr geehrter Herr Baumann,

wir waren bislang bereit, dem Ansinnen der DB Netz AG Verständnis und Offenheit entgegenzubringen. Dieses Verständnis wird derzeit überstrapaziert und ist in Gefahr, vollkommen verloren zu gehen und in offenen Widerstand umzuschlagen.

Wir bekräftigen unsere Forderung nach einem gemeinsamen Gespräch mit der Stadt Burgau.

Genauso fordern wir Sie mit Nachdruck auf, unsere Planungshoheit, Ortsentwicklung und Gebietshoheit in Bezug auf die bauliche Entwicklung und den Hochwasserschutz zu wahren und eine Freihaltung des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets von Bahnanlagen jeglicher Art zu gewährleisten.

Wir sehen einer Stellungnahme und einem Klärungsgespräch erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Brendle
Erster Bürgermeister

Abbildung 20_Nr. 88

DB InfraGO

1.7 Forderung Nr. 89

Markt Dinkelscherben
ein schönes Stück Zusamtal

Markt Dinkelscherben · Augsburger Straße 4-6 · 86424 Dinkelscherben

DB Netz AG
Großprojekte Süd
Herrn Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

Bahnprojekt Ulm – Augsburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Markt Dinkelscherben begrüßt grundsätzlich und ausdrücklich das Bahnprojekt Ulm – Augsburg. Der Lückenschluss der heute schon viel befahrenen Strecke zwischen Stuttgart und München wird für notwendig erachtet als Teil der „Magistrale für Europa" von Paris bis Budapest.

Ausdrücklich weisen wir jedoch darauf hin, dass die Interessen des Marktes Dinkelscherben und seiner Bürgerinnen und Bürger gewahrt sein müssen. Der Ausbau kann nur zum Erfolg führen, wenn die Menschen in der Region einen spürbaren Vorteil davon haben und ihnen keine einseitigen Nachteile entstehen.

Unabhängig von der Trassenwahl fordert der Markt Dinkelscherben:

- Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde müssen schnell zu den Haltepunkten der Ausbaustrecke Augsburg – Ulm gelangen. Es wird die Realisierung eines Regio-S-Bahn-Verkehrs zwischen Dinkelscherben und den beiden Standorten gefordert. Einen 15-Minuten-Takt zwischen Dinkelscherben und Augsburg und einen 30-Minuten-Takt zwischen Dinkelscherben und Ulm in beide Richtungen halten wir für sehr wichtig.
- Damit Menschen mit Behinderung und auch Familien in Dinkelscherben die Bahn besser nutzen können, muss der Bahnhof in Dinkelscherben barrierefrei ausgebaut werden.
- Beim Ausbau ist auf eine maximale Verträglichkeit für die Anrainer auf das erforderliche Minimum an zusätzlichem Flächenverbrauch und adäquaten Lärmschutzmaßnahmen zu achten.
- Der geplante Bauablauf ist ins Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.
- So wenig Eingriff in die Natur wie möglich.

Sollte die Neubaustrecke am Bestand durch die Flur des Marktes Dinkelscherben verlaufen, fordert der Markt Dinkelscherben:

Abbildung 21_Nr. 89

DB InfraGO

- So geringer Landschaftsverbrauch im Bereich des Auwalds wie möglich.
- Keine zusätzliche Durchschneidung des Waldes zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben (Auwald), sondern Ausbau entlang der Bestandsstrecke.
- Falls eine Gleisüberführung (heute bei Siefenwang geplant) tatsächlich erforderlich wäre, müsste sie an einer besser geeigneten Stelle erfolgen, nicht im direkten Ortsbereich. Der Markt Dinkelscherben empfiehlt die Neuordnung der Gleise auf der Bestandstrasse, um einen Gleiswechsel zu vermeiden. Wenn tatsächlich technisch unumgänglich, müsste ein Gleiswechsel an einer geeigneteren Stelle erfolgen. Dies wäre aus unserer Sicht mit einer Unterfahrung der Bestandsstrecke im Westen Dinkelscherbens und durch eine Verlängerung des Tunnels Grünenbaindt möglich.
- Die geplanten drei kurzen Tunnel im Westen von Dinkelscherben sollen durch einen einzigen langen Tunnel ersetzt werden.
- Eine praktikable Lösung für die Erweiterung der Unterführung in der Krumbacher Straße ist mit dem Markt Dinkelscherben abzustimmen. Eine Einbuße der heutigen Funktionalität (Zufahrt zum Gewerbegebiet) wäre nicht akzeptabel, ggf. wäre die Westumgehung der ST2027 (die nötigen Flächen sind im Eigentum des staatlichen Straßenbauamts) eine praktikable Lösung.
- Der Markt Dinkelscherben unterstützt den Ausbau der Bestandsstrecke und fordert die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung im gesamten Gemeindegebiet unabhängig von der Trassenführung.
- Die Gestaltung der Lärmschutzwände im Ortsgebiet ist mit dem Markt abzustimmen. Zu bevorzugen wäre die Integration von Photovoltaikanlagen.

Dinkelscherben, 1.7.2022

MARKT DINKELSCHERBEN

Edgar Kalb
1. Bürgermeister im Namen der Gemeinderatsfraktionen

Verteiler per Mail:

[redacted]

Abbildung 22_Nr. 89

DB InfraGO

1.8 Forderung Nr. 111

Stadt Leipheim | Postfach 1140 | 89336 Leipheim

Herrn
Markus Baumann
I.NI-S-P-U
Leiter Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

[redacted]

Leipheim, 20.12.2021

Bahnstrecke Ulm- Augsburg
Resolution der Stadt Leipheim gegen die violette Trassenführung

Sehr geehrter Herr Baumann,

wie Ihnen gegenüber in unserem persönlichen Gespräch angekündigt, übersende ich Ihnen die Resolution der Stadt Leipheim, die sich entschieden gegen die violette Trasse ausspricht, da sie erhebliche negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Leipheims einerseits und andererseits zu einer Existenzbedrohung eines Unternehmens mit immerhin 70 Mitarbeitern führen würde. Darüber hinaus sehen wir die kürzlich gefasste Beschlussfassung der Resolution im Kreistag mit 12 Gegenstimmen als **kein** klares Signal einer Region, sondern es zeigt viel mehr auf, dass ein nicht unerheblicher Teil der Kreisräte gegen die violette Trasse an der Autobahn ist, da die Bürgerinnen und Bürger entlang der Autobahn jetzt schon unter einer erheblichen Lärmbelästigung leiden, die durch die Schnellbahntrasse Ulm-Augsburg entlang der Autobahn noch einmal verstärkt würde. Wenn man auch noch weiß, dass die Mehrzahl der Kreisräte die für die Resolution gestimmt haben aus dem südlichen Landkreis kommen und auch selbst nicht betroffen sind, dann wird das Entscheidungsergebnis noch fragwürdiger. Die Resolution wiederspricht sich auch in Teilen, da sie von der Deutschen Bahn die Einhaltung genau der Dinge fordert, die die Ersteller mit der verabschiedeten Resolution selbst nicht einhalten. Als Beispiel fordert die Resolution inhaltlich, dass es keine einseitige Belastung der betroffenen Kommunen geben darf. Die einseitige Belastung wäre aber bei der autobahnnahen Trasse genau der Fall! Neben der jetzt schon gegebenen Lärmbelästigung an der Autobahn käme jetzt noch die Lärmbelästigung durch die Schnellbahn hinzu, während es bei anderen Trassen eben zu keiner mehrfachen Mehrbelastung der Kommunen käme! Daher erscheint es uns neben allen anderen Kriterien durchaus gerechtfertigt, dass die Lasten in Form von Lärmbelästigung und Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen gleichmäßig verteilt werden und die

Abbildung 23_Nr. 111

DB InfraGO

Trasse anders geführt werden muss wie es durch die violette Trasse der Fall ist. Eine gleichmäßige Verteilung der Lasten ist mit der violetten Trasse jedenfalls sicher nicht gegeben.
Die violette Trasse würde in Leipheim zudem dazu führen, dass wir auf allen vier Seiten eingekesselt würden und keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr für die Zukunft hätten. So befindet sich im Süden die Autobahn die, neben dem anschließenden Wald, keine weitere Entwicklung in Richtung Süden ermöglicht. Im Osten sind wir mit der Bebauung fast an der Stadtgrenze angelangt, im Norden befindet sich das Schwäbische Donaumoos als Naturschutzgebiet, das ebenfalls keine weitere Bebauung zulässt. Der kommende Flutpolder schränkt uns ebenfalls in der Entwicklung ein.
Nun würde westlich der Autobahn die Schnellbahntrasse kommen, die eine bauliche Entwicklung westlich der Autobahn künftig nicht mehr möglich machen würde, da von allen Seiten mit Lärm zu rechnen bzw. schon vorhanden ist. Unabhängig von der geplanten Entwicklung befinden sich hier die letzten landwirtschaftlichen Flächen mit hoher Bonität, alle anderen Flächen im Norden sind schlechte Acker- und Moorböden die nur schwer bewirtschaftbar sind und nicht die gleichen Erträge bringen.
Des Weiteren würde die violette Trasse mitten durch das Unternehmen Baumschule Haage geführt werden. Die Baumschule wurde über Generationen mit großem Einsatz und Engagement aufgebaut, vor Kurzem hat die Tochter den Betrieb übernommen. Würde die Trasse wie geplant mitten durch das Unternehmen führen, würde das das Aus dieses Betriebes bedeuten. Die Existenzvernichtung eines Betriebes muss vor allem in einem demokratischen Staat das allerletzte Mittel sein das angewendet wird, wenn es um die Umsetzung staatlicher Interessen geht! Ich bin mir ziemlich sicher, dass bei der Abwägung darüber, ob die Vernichtung eines Betriebes oder das Durchschneiden landwirtschaftlicher Äcker, die ausgeglichen werden können, die Existenzvernichtung der Baumschule Haage wohl der schwerwiegendere Eingriff ist. Die genannten Argumente greifen vor allem dann noch mehr, wenn man berücksichtigt, dass eine andere vorgegebene Trasse auch noch die kürzere Fahrzeit erzielen würde, was ja von der Deutschen Bahn ja wohl auch beabsichtigt ist. Ich bin mir auch sicher, dass die Familie Haage aber auch die Stadt Leipheim alle rechtlichen Schritte ausschöpfen werden, wenn die Entscheidung für die violette Trasse getroffen würde. Die Einschränkungen sind für uns aus verständlichen Gründen nicht hinnehmbar.
Ich bitte daher die Entscheidungsträger, die violette Trasse aus den genannten Gründen nicht weiter zu verfolgen.

Die Resolution der Stadt Leipheim ist beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Abbildung 24_Nr. 111

DB InfraGO

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Resolution der Stadt Leipheim zur violetten Trassenführung

Der Stadtrat der Stadt Leipheim fasst folgende Resolution:

Der Stadtrat der Stadt Leipheim lehnt die violette Trassenführung entlang der Autobahn A8 entschieden ab.

Diese mögliche violette Trasse führt diagonal durch unsere letzten landwirtschaftlichen Flächen mit hoher Bonität und den letzten künftigen Entwicklungsflächen der Stadt Leipheim. Hinzu kommt, dass bei der violetten Trasse die Existenz der Baumschule Haage gefährdet bzw. zerstört und damit ein über Generationen gewachsenes Unternehmen mit landwirtschaftlichen Flächen zur Bewirtschaftung zerstört würde. Des Weiteren befürchtet die Stadt Leipheim neben dem Autobahnlärm im Süden und dem Bahnlärm im Norden eine weitere zusätzliche Lärmbelästigung, was letztlich zu einer einseitigen Belastung Leipheims führen würde.

Darüber hinaus wurden die seit Jahrzehnten von der Deutschen Bahn angekündigten, später im Umfang reduzierten, Lärmschutzmaßnahmen im Norden der Stadt bis heute trotz vieler Ankündigungen nicht umgesetzt. Die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt, insbesondere die unmittelbaren Anwohner leiden bis heute unter dem Bahnlärm. Auch die Lärmschutzmaßnahmen der Autobahn wurden zwar per Gutachten festgelegt, tatsächlich leiden die Leipheimerinnen und Leipheimer unter der ständig wachsenden Mehrbelastung des zunehmenden Autobahnlärms. Auch hier sind bisher alle Bemühungen, die Situation zu verbessern, gescheitert, da sich die zuständigen Stellen immer auf das Gutachten berufen.

Die Stadt Leipheim trägt seit Jahrzehnten zum Wohle der Nachbarn einen erheblichen Teil der Lärmbelastung. Eine sogenannte Bündelung der Trassen mit einer weiteren Bahntrasse ging erneut zu Lasten der Donaustadt. Daher wird die violette Trasse abgelehnt.

Abbildung 25_Nr. 111

DB InfraGO

1.9 Forderung Nr. 106

Markt
JETTINGEN-SCHEPPACH

Markt Jettingen-Scheppach • Postfach 33 • 89349 Jettingen-Scheppach

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

1. Bürgermeister

E-Mail: boehm@jettingen-scheppach.de
Internet: www.jettingen-scheppach.de

Bearbeiter: Herr Böhm
Zimmer: 1.04
Telefon: 08225 306-20
Telefax: 08225 306-32
E-Mail: bgm@jettingen-scheppach.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Seite 1	Jettingen-Scheppach,
	B500 / Lfd.Nr.: 016500		12.01.2022

Resolution Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

zunächst bedanke ich mich nochmals herzlich für das informative Gespräch im Rathaus von Jettingen-Scheppach am 9. Dezember 2021.

Der Marktgemeinderat Jettingen-Scheppach hat in seiner Sitzung am 21. Dezember 2021 einstimmig eine Resolution zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg verabschiedet.

Den genauen Inhalt der Resolution erhalten Sie als Anlage zu diesem Schreiben.

Bitte nehmen Sie die Stellungnahme zur Kenntnis und berücksichtigen die Belange des Marktes bei den weiteren Planungen zum Projekt.

Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung und die weitere gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Böhm
1. Bürgermeister

Anlage: Resolution

Abbildung 26_Nr. 106

DB InfraGO

Markt
JETTINGEN-SCHEPPACH

Resolution des Marktgemeinderates Jettingen-Scheppach zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg bezüglich des Aus- bzw. Neubaus der Bahnstrecke Ulm-Augsburg

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein teilweiser Aus- bzw. Neubau der Bahnstrecke Ulm-Augsburg vorgesehen.
Der Marktgemeinderat erkennt die Notwendigkeit des Vorhabens an. Ihm ist bewusst, dass eine effiziente Streckenführung über die Gemarkung von Jettingen-Scheppach führen wird. Wegen seiner strategischen Lage sieht sich der Markt Jettingen-Scheppach durch das Neubauprojekt als die am meisten betroffene Kommune zwischen Ulm und Augsburg. Ausdrücklich verweist der Rat darauf, dass die Interessen des Marktes und seiner Bürgerinnen und Bürger bei der Neutrassierung gewahrt werden müssen.

Resolution:

- Die blau-grüne Trasse wird vom Marktgemeinderat in unserer Gemarkung kategorisch abgelehnt.

  Begründung:
  - Nach dem Ausscheiden der blauen Variante in unserem südlichen Gemeindegebiet sind die Ortsteile Ried und Eberstall nicht mehr vom Ausbau betroffen. Umso stärker werden nun jedoch die Ortsteile Jettingen, Scheppach und Freihalden durch neue Varianten tangiert.
    Die neu hinzugekommene blau-grüne Variante führt durch eine bebaute Engstelle zwischen den Ortsteilen Jettingen und Scheppach hindurch, unmittelbar an Wohngebäuden vorbei, sogar darunter hindurch. Der Ortsteil Scheppach würde durch diese neue Trasse im Süden, der bestehenden Bahnstrecke im Westen sowie der Autobahn A8 im Norden regelrecht eingekesselt. Die Lebens- und Wohnqualität der Menschen vor Ort wäre extrem beeinträchtigt.
  - Die Realisierung infrastruktureller Ziele zwischen den Ortsteilen Jettingen und Scheppach wären nicht mehr umzusetzen, da Vorrangflächen für die Zukunft verloren gingen (z.B. Standort für Grundschule, das Gebiet ist bereits durch einen rechtsgültigen B-Plan überplant).
  - Der durch den Freistaat Bayern und der Europäischen Union geförderte Hochwasserschutz für den Ortsteil Scheppach ist durch die blau-grüne Variante gefährdet.
  - Die Ortsteile Jettingen und Scheppach sind über die öffentliche Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung miteinander vernetzt. Der Erhalt dieser Anlagen ist mit dem Bau der blau-grünen Trasse nicht gewährleistet.
  - Durch das neue Überleitungsgleis auf die Bestandstrecke muss der Sportplatz in Scheppach weichen. Dadurch ist der Fortbestand des Sportvereins Scheppach stark gefährdet.
  - Des Weiteren führt die blau-grüne Variante durch die Nutzungsrechtewälder von Scheppach und Freihalden. Sollte der Neubau nicht bergmännisch erfolgen, wird eine große Fläche an wertvollem Waldbestand zerstört und die Bewirtschaftung erheblich erschwert.

Seite 1 von 2

Abbildung 27_Nr. 106

DB InfraGO

- Das für den Naturschutz wertvolle Erlenbachtal, welches von Freihalden nach Scheppach führt, würde durch den vorgesehenen Trassenausbau zerstört werden.

- Ebenso wird die violette Variante in unserer Gemarkung vom Marktgemeinderat abgelehnt.

  Begründung:
  - Zwei örtliche Unternehmen sind von dieser Trasse stark betroffen. Der Bestand und die betriebliche Weiterentwicklung sind auf das Äußerste gefährdet.
  - Die violette Variante rückt zu nahe an die schon vom Lärm der Autobahn A8 in Mitleidenschaft gezogene Wohnbebauung des Ortsteiles Scheppach heran.

- Der Markt Jettingen-Scheppach favorisiert in seinem Gemeindegebiet die orange bzw. türkise Trasse. Diese könnten nach Bedarf in möglichst großem Abstand östlich von Freihalden im Gebiet des Staatsforstes auf die Bestandsstrecke bzw. die blaue Variante im Landkreis Augsburg wechseln.

  Begründung:
  - Eine Realisierung der orangen bzw. türkisen Trasse im Gemeindegebiet belastet den Markt Jettingen-Scheppach und seine Einwohner am wenigsten von allen Varianten.
  - Die Fahrzeitziele könnten auch bei einer Verbindung mit der vom Landkreis Augsburg favorisierten blauen Trasse voraussichtlich eingehalten werden. Diese Verbindung sollte möglichst weit östlich vom Ortsteil Freihalden im Gebiet des Staatsforstes realisiert werden, um eine möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen.

Weiterhin fordert der Marktgemeinderat folgende Punkte:

- Es genügt nicht, dass die Schnellzüge an unserem Markt vorbeifahren. Die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde müssen auch schnell zu den Haltepunkten der Ausbaustrecke (Günzburg, Augsburg, Ulm) gelangen. Daher ist im Bereich des Nahverkehrs ein Halbstundentakt von Augsburg nach Ulm einzurichten. Der Ausbau kann nur zum Erfolg führen, wenn die Menschen in unserer Region einen Vorteil davon haben.
- Weiterhin muss sichergestellt sein, dass beide Haltepunkte in Jettingen und Freihalden für den Nahverkehr erhalten bleiben.
- Damit auch Menschen mit Behinderung oder sonstigen Gebrechen die Bahn nutzen können, sind die Bahnhöfe barrierefrei auszubauen.
- Um die Lärmbelastung auf der Bestandsstrecke zu reduzieren, muss der Güterverkehr größtmöglich auf der Neubaustrecke abgewickelt werden.
- Auf den Gemarkungen des Marktes Jettingen-Scheppach befinden sich zahlreiche Verkehrseinrichtungen (z.B. Autobahn A8).
  Es ist deshalb darauf zu achten, dass durch die Neubaustrecke und allen damit verbundenen Maßnahmen keine zusätzliche Lärmbelastung auf die Anwohner zukommt.

Der Markt Jettingen-Scheppach unterstützt ausdrücklich die Resolution des Kreistages Günzburg bezüglich der Beschlüsse, die das Gemeindegebiet des Marktes betreffen.
Die weiteren Planungen und Maßnahmen wird der Markt konstruktiv und kritisch begleiten.

Jettingen-Scheppach, 21. Dezember 2021

Christoph Böhm
Erster Bürgermeister

Seite 2 von 2

Abbildung 28_Nr. 106

DB InfraGO

1.10 Forderung Nr. 107

Markt Zusmarshausen • Schulstr. 2 • 86441 Zusmarshausen

EINGANG 17. JAN. 2022

Projektgruppe DB Netz AG
Herrn Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½

86150 Augsburg

Zusmarshausen, 11.01.2022

Bahnausbau Ulm - Augsburg
Hier: Bitte um Prüfung der Forderungen der Marktgemeinde Zusmarshausen

Sehr geehrter Herr Baumann,

vielen Dank für die Informationen und die kompetente Beantwortung unserer Fragen durch Herrn Neumann nach dem 3. Dialogforum. Wenn die Beantwortung der restlichen Fragen eingegangen ist, wird in einer der nächsten Sitzungen der Marktgemeinderat darüber informiert.

Mit der Grobtrassierung und weiteren Untersuchungen stellt sich immer mehr heraus, dass alle Trassenvarianten bei den Bürgerinnen und Bürgern auf unterschiedliche Akzeptanz stoßen. Zumindest kann ich diese Sachlage den Medienberichten so entnehmen. An der Bestandsstrecke gründen sich Bürgerinitiativen gegen den Ausbau und für einen Neubau entlang der Autobahn. In anderen Kommunen bilden sich Bürgerbewegungen, die genau das Gegenteil erreichen möchten und das zu einem Zeitpunkt, bei dem es in dieser frühen Planungsphase noch keine öffentlich-rechtliche Einspruchsmöglichkeit gibt.

Daraus ergibt sich meine Forderung, mehr Vorteile für die Menschen vor Ort bis zur endgültigen Entscheidung und dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens einzuplanen. Nur so kann es in zwei Jahren gelingen, sowohl bei den Bürgerinnen und Bürgern als auch in den politischen Gremien mit einer möglichst großen Mehrheit eine akzeptierte und respektierte Variante dem Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorzulegen.

Für Ihr Team und Sie dürfte dies keine besondere Erkenntnis sein. Sicher arbeiten Sie zielgerichtet auf dieses Ergebnis hin.

Von daher bitte ich Sie eindringlich, sich folgenden konkreten Forderungen anzunehmen und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

1. Fernbahnhof für die Stadt Augsburg:

In allen Bürgerbewegungen wird immer wieder die Frage nach dem Mehrwert für die Region gestellt, insbesondere bei der „orangen", „violetten" und „türkisen" Variante. Vor allem deshalb, weil erhebliche Einschränkungen, Belastungen und gravierende Veränderungen des Landschaftsbildes in der Region zu erwarten sind. Das führt unvermeidlich zu der Überlegung, ob der Halt des Fernverkehrs in Augsburg zwangsläufig am Hauptbahnhof auf Gleis 1 erfolgen muss.

Abbildung 29_Nr. 107

DB InfraGO

Wäre es nicht möglich, den ICE´s und TGV´s an einem Fernbahnhof, der süd-westlich von Augsburg errichtet werden könnte, einen Halt zu ermöglichen?
Damit könnten die Bestandsgleise in Diedorf und Neusäß unverändert erhalten bleiben. Es müssten dort keine Häuser abgerissen werden und die beiden Kommunen müssten keinerlei Einschränkungen hinnehmen.
Mit einem Fernbahnhof im Süd-Westen von Augsburg kann mit hoher Wahrscheinlichkeit die Fahrzeit von 26 Minuten und der Deutschlandtakt eingehalten werden. Daneben würde der Metropole Augsburg ein Fernbahnhof „gut zu Gesichte stehen".

Die Kurven der aktuellen Planung (violett und blau) im Stadtgebiet Augsburg und in Neusäß könnten südlich von Augsburg verlaufen. Könnte dann nicht der Bahnhof Mering zu einem Fernbahnhof für Augsburg ausgebaut werden?

Der Güterverkehr in westlicher Richtung würde außerdem nicht mehr den Hauptbahnhof Augsburg belasten.

Natürlich ergeben sich aus diesen Überlegungen weitere Herausforderungen, insbesondere für Anschlüsse und Verbindungen zur Innenstadt sowie anderen Fernverkehrsverbindungen. Dazu sind intensive Gespräche mit Ihrem Auftraggeber sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erforderlich.

Gerne unterstütze ich Sie hierbei, wenn Sie es wünschen.

Ich bitte Sie herzlich um eine vertiefte Prüfung des Vorschlages. Durchaus wäre vorstellbar, dass eine nicht ausreichend geprüfte Variante in einem Verwaltungsgerichtsverfahren zu Schwierigkeiten führen könnte. Die bisherige Raumwiderstandskarte und jetzt vorliegende Grobtrassierung dürften daran nichts ändern.

2. Begradigung der besehenden Bahnlinie bei Gabelbachergreut mit der BEG:

Sollte die Variante „Blau-grün" zum Tragen kommen, fordere ich die Begradigung der Bestandstrecke bei Bahn-Km 35.029 und 35.545 in der Gemarkung Gabelbachergreut zwischen Dinkelscherben und Freihalden. Bei den angeführten Bahn-Km befanden sich Brücken, für die die Straßenbaulast 1993 an die Marktgemeinde Zusmarshausen überging. Eine Brücke musste zwischenzeitlich abgerissen und eine zweite Brücke ersetzt werden, was zu großem Widerstand in der Bevölkerung führte. Mit einer Begradigung der Bahnlinie und damit verbunden dem Entfall von Brücken, könnten den Bürgerinnen und Bürgern beide Überquerungen wieder problemlos ermöglicht werden.

Hier bitte ich um intensive Gespräche mit der BEG.
Gerne unterstütze ich Sie hierbei, wenn es notwendig wäre und Sie es wünschen.

3. Weiterverfolgung des Ausbaus der blau-grünen Linie mit Modifizierungen in den Landkreisen Günzburg und Neu-Ulm:

Nicht nach dem „St.-Florians-Prinzip", sondern aus der bisherigen Beschlusslage der Marktgemeinde Zusmarshausen und meiner festen Überzeugung wird der Ausbau der Bestandstrecke am sinnvollsten sein. Die Modifizierungen aus den Sitzungen des Projekt-Koordinierungsrates dürften in den Landkreisen Günzburg und Neu-Ulm zu einer großen Akzeptanz führen.

Deshalb fordere ich den Ausbau der Bestandsstrecke.

4. Statt Brücken längere Tunnel bei der Variante „orange" im Bereich Gewerbegebiet Wollbach:

Nachdem im aktuellen Planungsstadium völlig unklar ist, welche Variante an den Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorgelegt werden wird, fordere ich die Prüfung einer Tieferlegung der „orangen" Variante in der Gemarkung Wollbach. In einem Vorgespräch

Abbildung 30_Nr. 107

DB InfraGO

hat Herr Metzger mitgeteilt, dass diese Veränderung zu einer Unwirtschaftlichkeit führt, weil ein Tunnel mit 9 km Länge gebaut werden müsste.

Das erscheint mir im jetzigen Planungsstand etwas zu oberflächlich, nachdem insbesondere zu den Kosten verständlicherweise noch keine Angaben gemacht werden können. Deshalb fordere ich eine intensive Prüfung der Tieferlegung der „orangen" Variante in Wollbach mit entsprechendem Lärmschutz. Bei einer Tieferlegung entfallen m.E. Brückenbauwerke, die bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung im Bau und Unterhalt abgezogen werden müssten.

Mit einer Tieferlegung und einem entsprechenden Lärmschutz könnte mehr Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden.

An welchen Summen wird die Wirtschaftlichkeit entschieden?
Wie werden die Summen errechnet?

Sehr geehrter Herr Baumann,

mit diesen Schreiben bitte ich Sie um intensive Prüfung meiner Forderungen und anschließender Rückmeldung sobald es Ihnen bzw. Ihrem Team möglich ist.

Vielen Dank.

Schöne Grüße

Bernhard Uhl
Erster Bürgermeister

Verteiler zur Ktn.:

- Ministerpräsident Markus Söder Bayer. Staatskanzlei
- Bundesminister Volker Wissing Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- Staatsministerin Carolina Trautner Bayer. Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales
- Staatsministerin Kerstin Schreyer Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- Landrat Martin Sailer
- MdL Cemal Bozoglu Augsburg
- MdL Dr. Fabian Mehring Meitingen
- MdL Harald Güller Augsburg
- MdL Maximilian Deisenhofer Bobingen
- MdL Johannes Hintersberger Augsburg
- MdL Andreas Jäckel Augsburg
- MdL Alfred Sauter München
- MdL Stephanie Schuhknecht Augsburg
- MdL Dr. Simone Strohmayr Stadtbergen
- MdL Peter Tomaschko Mering
- MdL a.D. Eberhard Rotter
- MdB Hansjörg Durz
- MdB Claudia Roth
- MdB Volker Ullrich
- MdB Ulrike Bahr
- MdB Alexander Engelhard
- OB Eva Weber
- Landrat Hans Reichhardt

Abbildung 31_Nr. 107

- Bgm. Sebastian Bernhard Adelsried
- Bgm. Richard Greiner Neusäß
- Bgm. Thomas Hafner Horgau
- Bgm. Peter Högg Diedorf
- Bgm. Jürgen Mögele Gessertshausen
- Bgm. Wilhelm Reiter, Ustersbach
- Bgm. Andreas Weißenbrunner Kutzenhausen
- Bgm. Peter Ziegelmeier Fischach
- Bgm. Edgar Kalb Dinkelscherben
- Bgm. Christoph Böhm Jettingen-Scheppach

- Presseverteiler

Abbildung 32_Nr. 107

DB InfraGO

1.11 Forderung Nr. 122

Markt
JETTINGEN-SCHEPPACH

Markt Jettingen-Scheppach • Postfach 33 • 89341 Jettingen-Scheppach

DB Netz AG
Herrn Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

1. Bürgermeister

E-Mail: boehm@jettingen-scheppach.de
Internet: www.jettingen-scheppach.de

Bearbeiter: Herr Böhm
Zimmer: 1.04
Telefon: 08225 308-20
Telefax: 08225 308-32
E-Mail: bgm@jettingen-scheppach.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Seite 1	Jettingen-Scheppach,
	8500 / Lfd.Nr.: 016443		27.10.2021

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

mit dem Fortscheiten der Planung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg und dem damit verbundenen intensiven Austausch mit der Bevölkerung, z. B. durch das Infomobil „ULA" beschäftigen sich deutlich mehr Bürgerinnen und Bürger mit den Trassierungsräumen für die neue Bahnstrecke.

Drei Trassierungsvarianten verlaufen direkt über das Gemeindegebiet des Marktes Jettingen-Scheppach, von zwei südlich gelegenen Trassierungsvarianten wird der Markt tangiert.
Die beiden südlichen Trassenverläufe lösen vor allem bei unseren Bürgerinnen und Bürgern der Ortsteile Ried und Eberstall Betroffenheit und Verärgerung aus.

Eine Bürgerinitiative wurde bisher noch nicht gegründet, jedoch haben besorgte Bewohner eine Unterschriftensammlung mittels Flugblattes organisiert. Diese wurden dem Markt, verbunden mit der Bitte, sie an die Projektverantwortlichen weiterzuleiten, überreicht.

Da wir die Sorgen unserer Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen, erhalten Sie mit diesem Schreiben die Flugblätter aus Ried (50 Stück) und Eberstall (6 Stück).

Ich bitte Sie, diese zur Kenntnis zu nehmen und bei der weiteren Planung der Trassenverläufe in Ihre Überlegungen einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Böhm
1. Bürgermeister

Anlagen: Flugblätter

Abbildung 33_Nr. 122

DB InfraGO

Herrn Bürgermeister Christoph Böhm
Marktgemeinderätinnen/Marktgemeinderäte

Bahnlinienausbau Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Christoph Böhm,
sehr geehrte Marktgemeinderätinnen und Marktgemeinderäte,

wie Sie den Informationen der Deutschen Bahn entnehmen können, verlaufen zwei der in Frage kommenden "Trassierungsräume" **unmittelbar an Oberwaldbach** vorbei.

Wir möchten das nicht und befürchten, dass sich mit diesem Neubau der Bahnstrecke auch unsere Lebensbedingungen hier in Ried verschlechtern werden.

Wir möchten Sie daher bitten, sich gemeinsam für **einen Ausbau entlang der bestehenden Bahnstrecke bzw. der Autobahn (A8)** – wie auch vom **Bund Naturschutz** favorisiert - einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 34_Nr. 122

DB InfraGO

1.12 Forderung Nr. 123

STADT ICHENHAUSEN

Postfach 1
89332 Ichenhausen, 07.10.2021

Hausanschrift:
Heinrich-Sinz-Straße 14 + 16
89335 Ichenhausen

STADT ICHENHAUSEN • Postfach 1 • 89332 Ichenhausen

DB Netz AG
Herrn Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

[redacted]

Gläubiger ID: DE55ZZZ00000017700

EINGANG 18. OKT. 2021

Bahnprojekt Ulm - Augsburg
Haltung des Stadtrates Ichenhausen zu den fünf Trassierungsräumen im Rahmen der sog. „Vorplanung"

Sehr geehrter Herr Baumann,

wie Ihnen der Unterzeichnende bereits mit Email vom 06.10.2021 mitgeteilt hat, hat der Stadtrat der Stadt Ichenhausen in seiner Sitzung am 05.10.2021 nachfolgende

Resolution

zum Bahnprojekt Ulm - Augsburg einstimmig gefasst, die wir Ihnen nachfolgend nochmals schriftlich zur weiteren Beachtung im Verfahren übermitteln:

Die beiden neuen Schnellbahn-Gleise können im Landkreis Günzburg nur im lila Trassierungsraum entlang der Autobahn, der nördlichsten Variante im derzeit laufenden Vorplanungsverfahren, verlaufen.

Die blauen und grünen Trassenvarianten, welche auch durch das Stadtgebiet Ichenhausen (Gemarkungen Autenried, Deubach, Hochwang, Ichenhausen, Oxenbronn und Rieden) führen, werden kategorisch abgelehnt.

Im weiteren Planungsprozess muss eine deutliche Verbesserung des ÖPNV als wichtiges Ziel für die Region definiert werden, erreichbar durch eine bestmögliche Verknüpfung der Schnellbahnstrecke mit dem ÖPNV (Regionalbahnen und Busse) im Landkreis und eine Einbindung der Bayer. Eisenbahngesellschaft im Planungsprozess.

Begründung:
Es hat eine Konzentrierung der Verkehrswege Autobahn und neue Schnellbahntrasse zu erfolgen, um den Eingriff in die Region und die Natur so gering wie möglich zu halten und die Güterlogistik Schiene-Straße zu optimieren.

Abbildung 35_Nr. 123

DB InfraGO

- 2 -

Der Eingriff in die Natur sowie die Zerschneidung der ländlichen Landschaften durch den Bau von zwei neuen Schnellbahn-Gleisen wäre bei einer engen Trassenbündelung an die Autobahn A8 geringstmöglich gehalten.

Mit den beiden neuen Schnellbahn-Gleisen im lila Trassierungsbereich entlang der Autobahn würden die neuen Gleise dort entlangführen, wo am meisten Güter transportiert werden könnten, nämlich an den großen Gewerbegebieten der Städte Leipheim, Günzburg, Burgau und Jettingen. Dies führt bei entsprechenden Anbindungen mittelfristig zu einer direkten bzw. stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, ganz im Sinne einer klimaorientierten Zukunftspolitik.

Die Kommunen an der heutigen Bahnstrecke profitieren von allen Trassenvarianten. Sie erfahren eine Reduzierung des Schnellbahn-Verkehres und eine deutliche Verbesserung des Nahverkehres auf den bestehenden Gleisen. Im Sinne einer ausgewogenen Nutzen-/Lastenverteilung empfänden wir es als ungerecht, wenn die Kommunen an der heutigen Bahnstrecke ausschließlich Vorteile, andere Kommunen, wie Bibertal, Burtenbach, Ellzee, Kammeltal, Kötz, Waldstetten und Ichenhausen, ausschließlich Nachteile hätten.

Anderenorts gelingt eine deutlich bessere Verknüpfung und Verzahnung von Schnellbahn und Regionalverkehr. Das sollte die Deutsche Bahn hier in der Region auch schaffen. Die Einbindung der Bayer. Eisenbahngesellschaft (BEG) in den weiteren Planungsprozess ist dafür dringend nötig.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Strobel
1. Bürgermeister

Abbildung 36_Nr. 123

DB InfraGO

1.13 Forderung Nr. 134

Gemeinde Adelsried
Landkreis Augsburg

Gemeinde Adelsried • Dillinger Straße 2 • 86477 Adelsried

DB Netz AG
z. Hd. Herr Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

	Ihre Zeichen
	Ihre Nachricht
bgm	Unsere Zeichen
-11	Durchwahl
-40	Telefax
bgm@gemeinde-adelsried.de	E-Mail
11.12.2019	Datum

eingegangen am 12.12.19

Telefon: 08294/8602-0
Telefax: 08294/8692-40
rathaus@gemeinde-adelsried.de
www.adelsried.de

Parteiverkehr:
Montag: 08.00 – 12.00 Uhr
Dienstag: 08.00 – 12.00 Uhr
Mittwoch: 08.00 – 12.00 Uhr
Donnerstag: 14.00 – 19.00 Uhr

Konten:
Kreissparkasse Augsburg
Konto-Nr.: 130500
Bankleitzahl: 72050101
IBAN: DE73720501010000130500
BIC: BYLADEM1AUG

Raiffeisenbank
Augsburger Land West eG
Konto-Nr.: 7200277
Bankleitzahl: 72060274
IBAN: DE75720692740007200277
BIC: GENODEF1ZUS

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat Adelsried wurde in seiner Sitzung vom 29.10.2019 über das Bahnprojekt Ulm-Augsburg unter zu Hilfenahme der „Präsentation Kreistag" informiert.
Der Gemeinderat hat sich daraufhin auf die Abfassung und Verabschiedung einer Resolution verständigt, die ich Ihnen mit diesem Schreiben zur Kenntnis bringen möchte.

Mit freundlichen Grüßen

Erna Stegherr-Haußmann
1.Bürgermeisterin
Gemeinde Adelsried

Abbildung 37_Nr. 134

DB InfraGO

Resolution

für einen bürgerfreundlichen und zukunftsfesten Ausbau der Bahnverbindung Augsburg-Ulm

Der Gemeinderat der Gemeinde Adelsried spricht sich für einen schnellen Ausbau der Bahnverbindung zwischen Augsburg und Ulm aus. Hierfür unterstützt er ausdrücklich den Ausbau der bestehenden Verbindung wie im Bundesverkehrswegeplan im vordinglichen Bedarf vorgesehen und spricht sich explizit gegen Planungen für einen Neubau einer ICE-Strecke entlang der Autobahn A8 aus.

Weder ist ein Neubau einer Zugstrecke entlang der A8 aus Sicht des Gemeinderates angesichts der derzeitigen baulichen Situation entlang der Autobahn (Gewerbegebiet Gersthofen/Neusäß, Umfahrung Adelsried, Ortschaft Streitheim, Bebauung Ort Zusmarshausen) realisierbar, noch ist er den Bürgern, die ohnehin durch den Autobahnverkehr bereits über Gebühr belastet sind, zumutbar. Jegliche Planungen, die sich nicht auf den Ausbau der Bestandstrecke konzentrieren, verzögern das Projekt um Jahrzehnte und schaden damit dem gesamten Großraum Augsburg, den Bürgern der Stadt und des Landkreises und letztlich dem Steuerzahler.

Der Gemeinderat der Gemeinde Adelsried unterstützt ausdrücklich die Resolution des Kreistags des Landkreises Augsburg, die dieser am Montag, dem 15. Juli 2019, beschlossen hat.

Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik muss eine schnelle und effiziente Anbindung von Bürgern ebenso wie der Wirtschaft sein, die die Natur und die Menschen möglichst wenig belastet.

Der Gemeinderat der Gemeinde Adelsried fordert deshalb die Deutsche Bahn AG auf, die Realisierung des Projektes wie hier und in der Resolution des Kreistages gefordert zu forcieren und keine weitere Zeit durch die Suche nach alternativen Möglichkeiten zu verspielen.

Die Gemeinde Adelsried wird keinen Grund für den Bau einer ICE-Strecke zur Verfügung stellen, weder jetzt noch in Zukunft, sondern sich weiter für die Interessen ihrer Bürger sowie die Interessen der Bürger des Landkreises einsetzen, indem der Ausbau des dritten bzw. vierten Gleises über Dinkelscherben von ihr unterstützt wird.

Adelsried, der 3. Dezember 2019

Gemeinde Adelsried
Dillinger Straße 2
86477 Adelsried

Abbildung 38_134

DB InfraGO

1.14 Forderung Nr. 26

Von: [redacted]
Gesendet: Sonntag, 10. März 2019 11:10
An: ulm-augsburg
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachnam[redacted]
E-Mail-Adresse[redacted]
Thema: Höchstgeschwindigkeitsfestlegung
Nachricht: Ich bin der Meinung, daß die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Augsburg und Ulm oder Augsburg und Günzburg für eine max. Geschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt gehört.
Die Vorfestlegung auf 250 km/h halte ich für diesen Streckenabschnitt für falsch.

Abbildung 39_Nr. 26

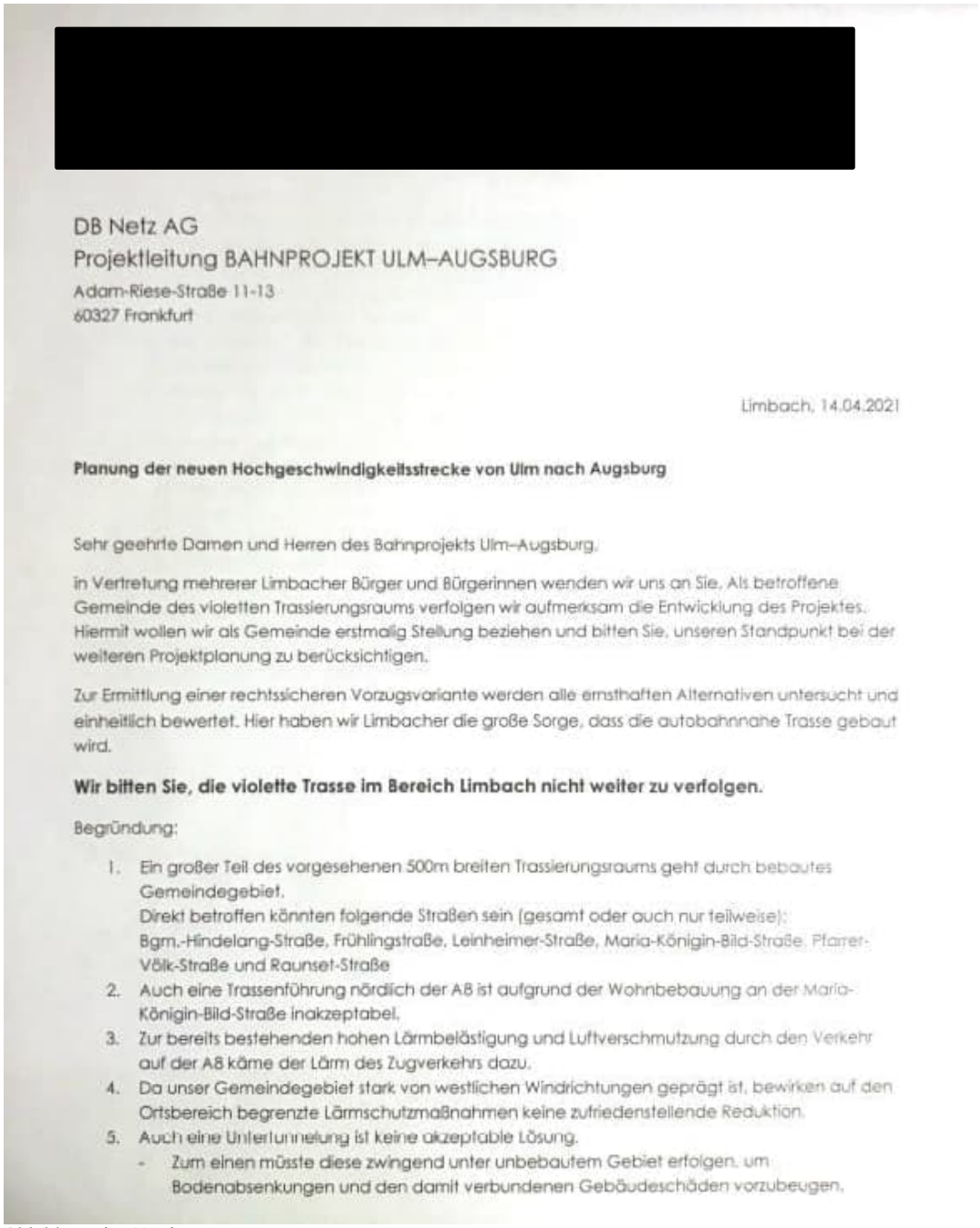
1.15 Forderung Nr. 45

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 4. Mai 2021 21:11
An: ulm-augsburg
Betreff: Bürger Limbach - Unterschriftenliste gegen die Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm-Augsburg
Anlagen: 20210414 Buerger Limbach gegen Ulm-Augsburg.pdf; 20210427 Unterschriften gegen ICE-Trasse bei Limbach.pdf

Sehr geehrter Herr Projektleiter Markus Baumann, sehr geehrte Damen und Herren des Projektteams,
in Vertretung mehrerer Limbacher Bürger und Bürgerinnen wenden wir uns an Sie.
Als betroffene Gemeinde des violetten Trassierungsraums verfolgen wir aufmerksam die Entwicklung des Projektes.
Hiermit wollen wir als Gemeinde erstmalig Stellung beziehen und bitten Sie, unseren Standpunkt bei der weiteren Projektplanung zu berücksichtigen.
Zur Ermittlung einer rechtssicheren Vorzugsvariante werden alle ernsthaften Alternativen untersucht und einheitlich bewertet.
Hier haben wir Limbacher die große Sorge, dass die autobahnnahe Trasse gebaut wird.
Wir bitten Sie, die violette Trasse im Bereich Limbach nicht weiter zu verfolgen.
Bitte beachten Sie hierzu die angehängten Dokumente, welche in Briefform bereits postalisch an die DB Netz AG (Frankfurt) versandt wurden.
Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Einwände vorab und erwarte Ihre Rückmeldung.
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 40_Nr. 45

DB InfraGO



[redacted]

DB Netz AG
Projektleitung BAHNPROJEKT ULM–AUGSBURG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt

Limbach, 14.04.2021

Planung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Ulm nach Augsburg

Sehr geehrte Damen und Herren des Bahnprojekts Ulm–Augsburg,

in Vertretung mehrerer Limbacher Bürger und Bürgerinnen wenden wir uns an Sie. Als betroffene Gemeinde des violetten Trassierungsraums verfolgen wir aufmerksam die Entwicklung des Projektes. Hiermit wollen wir als Gemeinde erstmalig Stellung beziehen und bitten Sie, unseren Standpunkt bei der weiteren Projektplanung zu berücksichtigen.

Zur Ermittlung einer rechtssicheren Vorzugsvariante werden alle ernsthaften Alternativen untersucht und einheitlich bewertet. Hier haben wir Limbacher die große Sorge, dass die autobahnnahe Trasse gebaut wird.

Wir bitten Sie, die violette Trasse im Bereich Limbach nicht weiter zu verfolgen.

Begründung:

1. Ein großer Teil des vorgesehenen 500m breiten Trassierungsraums geht durch bebautes Gemeindegebiet.
   Direkt betroffen könnten folgende Straßen sein (gesamt oder auch nur teilweise):
   Bgm.-Hindelang-Straße, Frühlingstraße, Leinheimer-Straße, Maria-Königin-Bild-Straße, Pfarrer-Völk-Straße und Raunset-Straße
2. Auch eine Trassenführung nördlich der A8 ist aufgrund der Wohnbebauung an der Maria-Königin-Bild-Straße inakzeptabel.
3. Zur bereits bestehenden hohen Lärmbelästigung und Luftverschmutzung durch den Verkehr auf der A8 käme der Lärm des Zugverkehrs dazu.
4. Da unser Gemeindegebiet stark von westlichen Windrichtungen geprägt ist, bewirken auf den Ortsbereich begrenzte Lärmschutzmaßnahmen keine zufriedenstellende Reduktion.
5. Auch eine Untertunnelung ist keine akzeptable Lösung.
   - Zum einen müsste diese zwingend unter unbebautem Gebiet erfolgen, um Bodenabsenkungen und den damit verbundenen Gebäudeschäden vorzubeugen.

Abbildung 41_Nr. 45

DB InfraGO

- Zum anderen müsste diese aus Lärmschutzgründen von Ulm kommend bereits deutlich auf Günzburger Gemeindegebiet (Leinheim) beginnen und bis ins Kammeltal reichen, was aus Kostengründen vermutlich nicht realistisch sein wird.

6. Enorme Belastungen während der Bauphase:
   - Abschneiden des Ortes von den Hauptverkehrswegen Richtung Günzburg und Burgau
     Diese Einschränkung mussten wir bereits während des A8-Ausbaus lange Zeit hinnehmen.
   - Lärmbelästigung
   - Beschädigung der örtlichen Infrastruktur durch Baustellenfahrzeuge
     Beim Neubau der A8 wurden die örtlichen Straßen von den Baustellenfahrzeugen benutzt und dabei massiv beschädigt. Eine Instandsetzung oder Entschädigung erfolgte bis heute nicht. Dies darf sich nicht wiederholen.
7. Verlust landwirtschaftlicher Flächen
   Unsere Landwirte haben bereits durch den Ausbau der A8, sowie die Neutrassierung der Staatsstraße S2510 (ehemals B10) erhebliche Flächen verloren, teils durch direkten Trassenbedarf, durch Anwandwege oder durch Bereitstellung von Ausgleichsflächen.
   Auch hier darf es keine Wiederholung geben.
8. Erschwerter Zugang der Landwirte zu nicht betroffenen Flächen durch den Verlust direkter Anfahrtswege
9. Die Entwicklungsmöglichkeiten unseres Dorfes würden vollends begrenzt werden.
   Unser Dorf ist durch die nördliche A8, die südlich verlaufende Hochspannungsleitung und die ebenfalls südlich liegende Gasleitung massiv eingegrenzt.
   Die Möglichkeiten gemeindlicher Erweiterungen sind dadurch schon heute minimalst und aus Lärmschutzgründen nahezu unmöglich, wodurch junge Dorfbewohner auf absehbare Zeit wegziehen müssen.

Wir bitten Sie unsere Bedenken in die weitere Projektplanung einfließen zu lassen, von der Trassierung im Gemeindegebiet Limbach Abstand zu nehmen und erwarten Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Abbildung 42_Nr. 45

DB InfraGO

1.16 Forderung Nr. 120

Gemeinde Kötz, Obere Dorfstr. 3 A, 89359 Kötz

Bahnprojekt Ulm-Augsburg
z.Hd. Herrn Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 1/2
86150 Augsburg

AZ **850**

Sabine Ertle
1. Bürgermeisterin
Telefon 08221/20 70 (0)-29
Telefax 08221/20 70 20

E-Mail: sabine.ertle@vg-koetz.de
Internet: www.vg-koetz.de

Öffnungszeiten:

Montag	08.00 - 12.00
Dienstag	08.00 - 12.00 u. 14.00 - 16.00 Uhr
Mittwoch	08.00 - 12.00
Donnerstag	14.00 - 18.00 Uhr
Freitag	08.00 - 12.00 Uhr

89359 Kötz, den **19.11.2021**

Resolution der Gemeinde Kötz zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

in der Anlage erhalten Sie die Resolution der Gemeinde Kötz zum geplanten Bahnprojekt Ulm-Augsburg zu Ihrer Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Ertle
1. Bürgermeisterin

Abbildung 43_Nr. 120

Auszug aus dem Sitzungsbuch der Gemeinde Kötz

Sitzung des Gemeinderates Kötz am 09.11.2021

Die Behandlung des Tagesordnungspunktes war öffentlich.
Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen, Beschlussfähigkeit war gegeben.

TOP 9: Bahnprojekt Ulm - Augsburg; Haltung des Gemeinderates zu den geplantenTrassierungen

Beschluss:
Der Gemeinderat Kötz beschließt folgende Resolution:

Die Gemeinde Kötz begrüßt grundsätzlich den Bau der Neubaustrecke Ulm – Augsburg als zunftträchtiges Projekt hinsichtlich der Mobilitäts- und Energiewende.

Die blau/grüne und türkise Trassenvarianten, welche unter anderem auch durch das Gemeindegebiet Kötz führen, wird von der Gemeinde Kötz kategorisch abgelehnt. Durch diese Trassenführungen wird das Landschaftsbild gravierend beeinträchtigt, das ökologisch schützenswerte Günztal wird in wenigen Kilometern Abstand abermals durchquert, die Gemeinde wird durch die o.g. Trassenführung nun von zwei Schnellstrecken (Autobahn A8 und Bahn) eingeschlossen. Die bereits vorhandene Lärmbelästigung von Norden durch die A8 wird sich durch die Bahnstrecke westlich und südlich von Kötz um das Mehrfache verschlimmern (Hauptwindrichtung von West und öfter auch von Süd). Nicht zu verachten ist der Flächenfraß bei diesen Varianten. Die Trassen zerstören bestes und wertvollstes Kulturland.

Für die Gemeinde Kötz kommt nur ein zweigleisiger Bahnausbau entlang der Autobahn in Betracht. Eine Konzentrierung der Verkehrswege Autobahn und neue Schnellbahntrasse kann den Eingriff in die Natur so gering wie möglich halten. Durch eine Trassenbündelung Autobahn A8 und Bahnstrecke wird das ländliche Landschaftsbild einheitlich erhalten und das ökologisch wertvolle Günztal in bereits erschlossenem Gebiet (A8, Industriegebiet Deffingen) durchquert. Die größten Gewerbegebiete liegen in unmittelbarer Nähe der Neubaustrecke, somit können Güter auf dem schnellsten Wege von der Straße auf die Schiene umgelagert werden, und die Güterlogistik Schiene – Straße optimiert werden. Voraussetzung dafür wäre eine entsprechende Anbindung der Verkehrswege.
Nur diese Variante ist im Sinne einer umweltbewussten, klimaorientierten Zukunftspolitik.

12-173-2021/BGM einstimmig beschlossen

Dieser Auszug ist mit der Urschrift gleichlautend.

Gemeinde Kötz, 19.11.2021

Abbildung 44_Nr. 120

DB InfraGO

2 Unterlagen Forderungen zur Vorzugstrasse

2.1 Umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse

2.1.1 Forderung Nr. 2

Anfrage 2- mündlich eingegangene Forderung

2.1.2 Forderung Nr. 7

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 19. April 2022 11:06
An: ulm-augsburg
Betreff: Trassensuche

[Sie erhalten nicht oft E-Mail von [redacted] Weitere Informationen, warum dies wichtig ist, finden Sie unter "http://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification".]

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Ihnen auf diesem Wege ein paar Fragen zur Trassensuche stellen.
Beim Betrachten der interaktiven Karte fällt mir auf, dass nur in wenigen Fällen eine Bündelung mit der Autobahn 8 über lange Strecken überlegt wird.

Wieso ist das so?
Wieso ist z.B. nicht eine Kombination der Variante Violett zwische Ulm und Burgau und dann eine Weiterführung als orangefarbene Variante von Burgau bis Augsburg Teil der Überlegungen?
Hat das mit den Zeiten für den Deutschlandtakt zu tun? Oder übersehe ich etwas?
Der Flächenverbrauch wäre bei dieser Variante ja geringer, als eine komplette Neubaustrecke durch die Wälder westlich von Augsburg zu bauen...

Wie plant die Bahn Pufferzeiten ein?
Will heißen: Plant die Bahn die Strecke im Regelfall langsamer als die mögliche Maximalgeschwindigkeit zu befahren, um dadurch im Verspätungsfall durch eine schnellere Fahrt mit Maximalgeschwindigkeit die Verspätung reduzieren zu können?
Sind das die angegebenen Fahrzeiten, oder sind diese immer schon die Maximalgeschwindigkeiten?

Insgesamt bemisst sich die Qualität einer Verbindung ja nicht ausschließlich über die maximal mögliche Geschwindigkeit, sondern auch ihre Flexibilität und Stabilität im Gesamtnetz...

Ich freue mich auf eine Antwort und wünsche

freundliche Grüße aus Ulm

[redacted]

Abbildung 45_Nr. 7

DB InfraGO

2.1.3 Forderung Nr. 18

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 21. Januar 2023 14:27
An: ulm-augsburg
Betreff: RE: AW: Fernstrasse Ulm-Augsburg Bereich Augsburg Bärenkeller
Anlagen: Anschreiben an die DB-Netze_21.01.2023.pdf; Trasse Türkis Änderungsvorschlag_31.05.2022.pdf

Kategorien: Jakob

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Sehr geehrte Damen und Herren der Planungsgruppe,

vor einem halben Jahr haben wir im Namen der Siedlergemeinschaft Bärenkeller-Nord einen Vorschlag zur leichten Verlaufsänderung der Trasse geschickt und auch anderweitig Vorschläge für den Bereich Bärenkeller eingebracht. Im Anhang finden Sie eine An- bzw. Nachfrage sowie erneut den Vorschlag für die Trasse TÜRKIS.
Über eine Antwort Ihrerseits würden wir uns sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Abbildung 46_Nr. 18

Bayerischer Siedlerbund
Siedler- und Eigenheimergemeinschaft
Bärenkeller Nord e. V. Augsburg
Mitglied im Verband Wohneigentum – Landesverband Bayern e. V.

[redacted]

Augsburg, Bärenkeller, 21.01.2023

Sehr geehrter Herr Baumann, sehr geehrtes Planungsteam der DB-Netze,

nachdem uns derzeit weder ein Infomobil noch Veranstaltungen vor Ort Ihrerseits zur Verfügung stehen, wollten wir uns erkundigen, wie weit denn die Planungen bzw. die vorgeschlagenen Änderungen der Trassenführung der Fernverkehrsstrecke Augsburg-Ulm im Bereich Bärenkeller voranschreiten.

Am 31. Mai 2022 schickten wir Ihnen im Namen der Siedlergemeinschaft Bärenkeller-Nord einen Änderungsvorschlag für die Trasse TÜRKIS (im Anhang nochmals beigelegt).

- Streckenverlauf weiter in den **NORDEN** verlegen bzw. den Zug **DURCH** die bestehenden und künstlich angelegten Hügel zu führen, die als Lärmschutz für das GVZ angelegt wurden. Dies würde den Schutz und die gesamte Erhaltung des neu geschaffenen Naturraums ermöglichen.
- Streckenverlauf **NICHT** durch eine eigens angelegte Streuobstwiese, die in Bayern als schützenswert deklariert ist, um den Lebensraum für Insekten, Vögel und Kleintiere zu erhalten,
- Streckenverlauf **NICHT** durch ein Grundstück mit sehr altem Waldbestand mit gleicher Begründung (hier nisten Vögel und dieser Bereich bietet einer großen Anzahl an Kleintieren Schutz und Nahrung),
- **KEINE** diagonale Durchschneidung von wertvollem Ackerland im Trassenverlauf von der Unterführung Hirblingen bzw. dem GVZ-Kreisel bis zur Anbindung an die Donauwörther Trasse.

Im Infomobil im Bärenkeller wurde seitens der Bürgerinnen und Bürger vermehrt der Vorschlag für die Trassenführung ORANGE eingebracht, die Anbindung an die Ulmer Strecke aus den Planungen zu streichen.

Begründungen unsererseits:

- Der Verlauf im Bereich Bärenkeller-Nord ist **viel zu nah** an den Grundstücken geplant und kann somit zu einer erheblichen gesundheitlichen Gefährdung durch Lärm, Elektrosmog etc. führen.
- Das bereits genannte alte Waldgrundstück wird unwiederbringlich mit seinem Naturreservat vernichtet.
- Die Schrebergartensiedlung entlang der Bahnlinie würde in großen Bereichen zerstört.
- Diese Anbindung rund um den ehemaligen Bahnhof Hirblinger Straße führt zu einem erhöhten Gleisaufkommen für die Anwohner mit erhöhter Lärmbelastung.

Ebenso wurde von uns der Änderungsvorschlag im Infomobil für die Trasse VIOLETT eingebracht, den Strang von Hin- und Rückführung im Bereich Bärenkeller nicht komplett parallel laufen zu lassen, sondern bereits im jetzigen Güterverkehrszentrum das nach Westheim durchgehende Gleis durch den Bauhof auszugestalten (eingleisig) und nur im Bereich Bärenkeller ein zusätzliches Gleis entlang der

Abbildung 47_Nr. 18

Stammstrecke anzubringen. Diese beiden Einzelstränge könnten danach wieder zusammengeführt werden.

- Die Lärmentwicklung im Bereich Bärenkeller würde dadurch erheblich reduziert.
- Der getrennte Streckenabschnitt entspricht laut Ihren Mitarbeitern der Länge, die nicht überschritten werden darf, damit Trassen umgeleitet werden und Weichen eingebaut werden können.

Leider haben wir von Ihrer Seite außer der Bestätigung, dass die erste Mail vom 07.06.2022 bei Ihnen eingegangen ist bis jetzt keine weitere Rückmeldung erhalten, obwohl zugesichert war, dass Informationen zum weiteren Verlauf der Bauabschnitte immer möglichst zeitnah an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden.

Auch die Veranstaltung im Zeughaus am 2. November 2022, organisiert vom Bund Naturschutz, brachte keine neuen Informationen, da auf nahezu jede Frage die Antwort kam, dass derzeit Gutachten eingeholt werden, und in dieser Phase keine Informationen genannt werden können.

An uns als Vorsitzende des Siedlerbundes Bärenkeller-Nord werden immer wieder diverse Fragen gestellt. Wir würden uns freuen, wenn die betroffenen Bürgerinnen und Bürger hier aktiver in das Geschehen einbezogen würden und wir hier auf unsere Fragen Antworten bekämen.

Abbildung 48_Nr. 18

Vorschlag für eine Trassierungsänderung der Trasse Türkis

1. Schritt: Einhaltung der Kurvenradien => Kopie der Trassierung Türkis und Verschiebung nach Norden (Verlauf rote Linie)

   Trasse verläuft bei der Überquerung der Karlsruher Straße durch unbebauten Grund

2. Ausgleich zum Erhalt des Naherholungsgebiets mit leichten Anpassungen
   ⇨ Schwarze Linie

   ⇨ Diese kreuzt den derzeitig künstlich angelegten Hügel
   ⇨ Möglichkeit der Verschiebung des Hügels nach Süden und Führung der Trasse hinter dem Hügel aus Sicht des Bärenkellers – der Lärmschutz bzw. das Ausgleichsgebiet für das GVZ bleibt den Bürgern des Bärenkellers erhalten

   ⇨ ALTERNATIV: Den Hügel untertunneln und das Gleis durch den Hügel führen

   ⇨ Lärmschutz auch für das GVZ bleibt erhalten sowie der gesamte Naherholungsraum

3. Weiterer Verlauf bis zur A8 => zweites Bild
   a) Tunnelführung entsprechend Trasse Orange und damit Untertunnelung der Nürnberger Straße statt der Hirblinger Straße
   b) Untertunnelung der A8 bei der Auffahrt oder Einmündung in geplanten Trassenverlauf (gestrichelte rote Linie)

Abbildung 49_Nr. 18

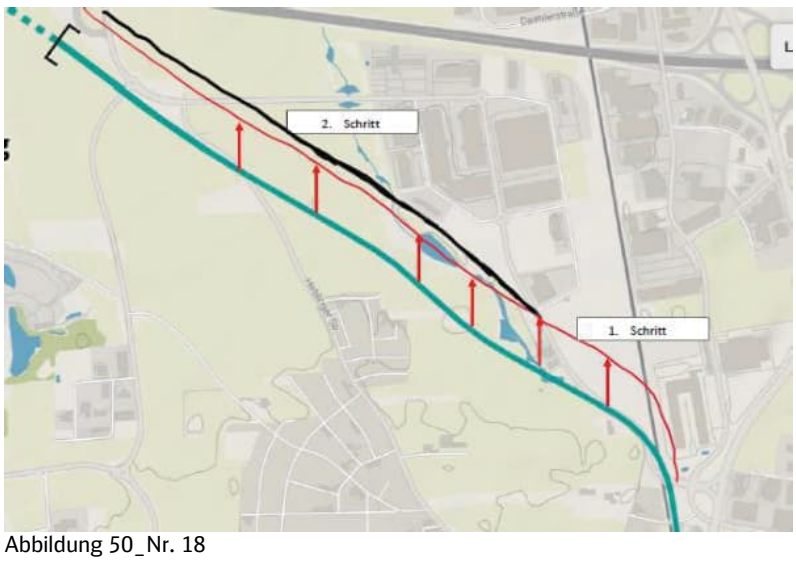


Abbildung 50_Nr. 18

Abbildung 51_Nr. 18

2.1.4 Forderung Nr. 19

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 4. Februar 2023 19:06
An: ulm-augsburg
Betreff: Regionalverkehr auf der NBS

Kategorien: Jakob

[Sie erhalten nicht häufig E-Mails von [redacted] Weitere Informationen, warum dies wichtig ist, finden Sie unter https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification]

Sehr geehrte Planer der NBS,

wird im Rahmen der Trassenauswahl auch ein Regionalexpress auf der Neubaustrecke Ulm-Augsburg untersucht?

Aus der Diskussion um die Neubaustrecke Hannover-Hamburg kann man lernen, dass umliegende Gemeinden einen sehr starken Widerstand gegen eine reine ICE-Strecke entwickeln können, wenn sie keinerlei Vorteile durch die Strecke bekommen.
Gleichzeitig hat man durch den München-Nürnberg-Express gesehen, dass ein Regionalverkehr auf einer Neubaustrecke sehr attraktiv sein kann.

Für einen Regionalexpress eignet sich meiner Meinung nach die Variante Orange am besten, Regionalbahnhöfe könnten in Zusmarshausen, Burgau und in Günzburg direkt am Legoland entstehen.

Ein Projekt dieser Größenordnung kann nur gelingen, wenn die lokale Bevölkerung einen Vorteil für sich sieht, dies kann durch Regionalbahnhöfe sehr gut und kostengünstig realisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 52_Nr. 19

DB InfraGO

2.1.5 Forderung Nr. 20

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. März 2023 08:59
An: Jakob Neumann <Jakob.Neumann@deutschebahn.com>
Betreff: Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Hallo Hr. Neumann,
ich habe Ihnen unser Statement zur geplanten Trasse im Anhang angehängt. Ich hoffe es werden diese Wünsche auch gesammelt und in die Planungen mit einbezogen. Ich möchte mich noch einmal bei Ihren Kollegen und Ihnen bedanken, für die ausführliche Information zur geplanten Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 53_Nr. 20

Vereinsring Pfuhl e.V.
[redacted]

[redacted]

An
DB Netze
Hr. Neumann

. Bahnprojekt Ulm Augsburg

Die im Vereinsring Pfuhl organisierten Mitgliedsvereine haben im Rahmen der Information - und Diskussionsveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 23.03.2023 im Pfuhler Museumsstadel folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vereinsring Pfuhl begrüßt die Umsetzung des Bahnprojekt Ulm-Augsburg grundsätzlich, weil damit ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet wird.

2. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten sprechen wir uns für die sogenannte Bestandsstrecke aus, weil wir das Pfuhler Ried als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet schützen und erhalten wollen.

3. Bei der Umsetzung des Projektes erachten wir als wünschenswert nicht nur für Pfuhl sondern auch für die Stadtteile Offenhausen und Burlafingen:
- einen vierspurigen Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke
- eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen; eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen
- eine Untertunnelung für den Nah- und Fernverkehr, sollte die Bestandsstrecke nicht zum Zuge kommen
- in Burlafingen eine neue Haltestelle mit P+R
- ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen im Stadtgebiet
- bei Ausbau der Bestandsstrecke eine Tieferlegung der Bahnstrecke in Burlafingen mit Sicherstellung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen unter Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs
- die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn Betrieb
- eine Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg, so das neben den geplanten Fern- und Güterverkehren, der in der Region geforderte 15 Minuten Takt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen gefahren werden kann, wie ebenfalls eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio S-Bahn Konzepts im Raum Ulm/ Neu-Ulm
- eine frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase für die Anwohner möglichst gering zu halten

Pfuhl, den 29.03.2023
[redacted]

Abbildung 54_Nr. 20

DB InfraGO

2.1.6 Forderung Nr. 22

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 2. Juli 2022 20:27
An: ulm-augsburg
Betreff: AW: Protokoll 09.02.2022
Anlagen: Purpurne Variante FINAL.pdf

Hallo Herr Neumann,

Nachdem ich mich intensiv mit Betroffenen und der lokalen Politik ausgetauscht habe, ist mein Trassenvorschlag nun fertig. Ihr Kollege Herr Metzger hatte mir im Februar angeboten, meinen Vorschlag zu prüfen. Bevor mein Vorschlag geprüft wird schlage ich vor, dass ich nochmal mit Herrn Metzger über meinen Vorschlag rede, damit alles wirklich klar ist; vor allem, weil ich nicht die technischen Möglichkeiten habe, alles genauso exakt darzustellen wie die DB Netz AG. Bitte schlagen Sie mir dafür einen Termin vor. Anbei finden Sie den Trassenvorschlag inkl. Der im Dokument vorhandenen Links zur Google Maps Karte und der .kmz-Datei.

Vielen Dank nochmal für die Offenheit und den Dialog von Ihrer und Herrn Metzgers Seite aus.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Abbildung 55_Nr. 22

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Trassierungsvorschlag

„Purpurne Variante“

2. Fassung (07.2022)

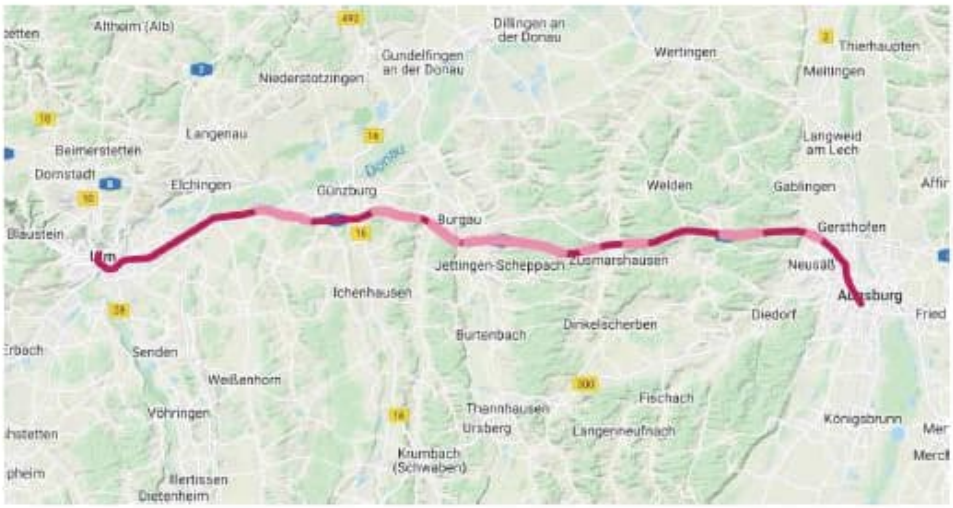


Abbildung 56_Nr.22

DB InfraGO

1. Einleitung

Die vier von der DB Netz AG vorgestellten Varianten für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg haben alle ihre Vor- und Nachteile. Sie haben allerdings alle wenigstens einen längeren Abschnitt, der nicht mit bestehender Infrastruktur gebündelt ist. Wünschenswert ist eine enge Bündelung vor allem aus Umwelt- und Lärmschutzgründen.

Der folgende Trassierungsvorschlag erfüllt diejenigen Bedingungen, die der Bevölkerung am meisten am Herzen liegen:

1. Wenig Flächenverbrauch
2. Wenig Umweltzerstörung
3. Guter Lärmschutz
4. Geringe lokale Betroffenheit

Erreicht wird das durch einen besonders hohen Bündelungsanteil, eine geringere Höchstgeschwindigkeit von 250 anstatt 300 km/h, längere Tunnel und niedrigere Brücken. FFH-Gebiete werden zur Vermeidung von Umweltschäden und Rechtsstreitigkeiten untertunnelt.

Gleichzeitig werden sämtliche Richtlinien und Vorgaben für das Projekt berücksichtigt.

2. Trassierungsvorschlag „Purpurne Variante“

Grundsätzlich ist die purpurne Variante eine Kombination des Westteils der violetten Variante (Ulm Hbf bis Deffingen) und des Ostteils der orangen Variante (Deffingen bis Augsburg Hbf) plus einigen Optimierungen:

- Verschwenkung der Gleise in Burlafingen anstatt dem Bau eines teuren Tunnels, alternativ Umfahrung von Burlafingen. Beide Varianten benutzen die bestehende, für 4 Gleise ausgelegte Unterführung unter der A7.
- Trogbauwerk für die neuen Gleise in Nersingen zur Entlastung der Bahnübergänge der Altbaustrecke, eine höhere Höchstgeschwindigkeit (180 anstatt 160 km/h) und besseren Lärmschutz
- Tunnel zwischen den Rühmerteichen und dem Wald östlich der Firma Haage anstatt einer Brücke über dem FFH-Gebiet und ebenerdiger Trassenführung. Die Flächen der Firma Haage werden untertunnelt. Evtl. wird der Tunnel mit einem Mixschild (TBM für lose und grundwasserdurchsetzte Untergründe) gebohrt.
- Führung der Gleise direkt an der Autobahn zwischen Bubesheim und Deffingen.
- Absenkung der Trasse im Vergleich zur orangen Variante für einen längeren Tunnel zwischen Leinheim und Unterknöringen und einer niedrigen (10-15 Meter) Brücke über das Kammeltal
- Die Höchstgeschwindigkeit bleibt auf 250 km/h beschränkt, da
    - Die Trasse enger mit der Autobahn gebündelt werden kann.
    - Die Baukosten geringer ausfallen.
    - Es weniger Lärm durch Schotteroberbau geben würde.
    - Die Gleise langsamer verschleißen
    - Der Energieverbrauch der Züge geringer ausfällt.

Die Trasse wird im Folgenden im Detail beschrieben.

©[redacted]

Abbildung 57_Nr. 22

Bis östlich von Neu-Ulm finden keine Anpassungen an der Bestandstrasse statt. Ab dort sind zwei neue Gleise nördlich der bestehenden vorgesehen. In Burlafingen werden die Bestandsgleise um ca. 5 Meter nach Süden verschoben, damit die neuen Gleise nördlich der verschobenen Gleise Platz finden. Die Fußgängerunterführung wird angepasst, die Staatsstraße um wenige Meter nach Norden verschoben sowie die Straßenbrücke aufgrund der größeren Breite der Bahntrasse neu gebaut. Ein Tunnel wie bei der violetten Variante ist nicht mehr notwendig. Östlich der genannten Straßenbrücke verlaufen die Bestandsgleise wieder in ihrer ursprünglichen Lage. Die neuen Gleise verlaufen ebenfalls wieder nördlich der Bestandsgleise. Alternativ ist eine Umfahrung unter Mitnutzung der Autobahnunterführung möglich.

In Nersingen wird der Bahnübergang der Elchinger Straße durch eine Brücke ersetzt, die an der Kreuzung Schabenstraße/Elchinger Straße beginnt und am Bahnhofsgebäude Nersingens an der Bahnstraße endet. Auf Höhe des Nersinger Bahnhofs beginnen die neuen Gleise in einen Trog abzutauchen. Der Trog verläuft bis östlich des Bahnübergangs der Fichtenstraße. Die Bestandsgleise verlaufen weiter oberirdisch und beide Bahnübergänge bleiben erhalten. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass sonst eine sehr lange Totalsperrung der Strecke notwendig wäre, wenn man alle vier Gleise in einem Trog verlaufen lassen wollte. Auf den Bestandsgleisen ist ab Neu-Ulm weiter 160 km/h möglich, auf den Neuen 180 km/h.

Bis Unterfahlheim verlaufen die neuen Gleise weiterhin nördlich der Bestandsstrecke. Danach verschwinden die Gleise kurz vor dem FFH-Gebiet an der Donau in einem Tunnel, der mit einer Steigung von 0,8 % aufsteigt und so erst östlich der Firma Haage endet. Das FFH-Gebiet bei den Rühmerteichen, die Leipheimer Flur und die Firma Haage wird nicht beeinträchtigt. Östlich der Firma Haage verläuft die Trasse in enger Bündelung mit der A8. Zwischen der Autobahnanschlussstelle in Günzburg und Augsburg Hbf folgt die purpurne Variante vom Verlauf her der orangen Variante. Zwischen Leinheim und Unterknöringen verläuft die purpurne Variante bis zu 30 Meter tiefer als die orange Variante. Bei Leinheim verschwindet die Gleise wieder in einem Tunnel, der etwa 1000 Meter östlich von Limbach endet. Limbach wird so vom Bahnlärm verschont. Am Ende dieses Tunnels gehen die Gleise wenige hundert Meter später auf eine 10-15 Meter hohe Brücke über das Kammeltal über. So wird für ausreichend Lärmschutz für die Ortschaften Hammerstetten, Großanhausen und Unterknöringen gesorgt. Ab hier verläuft die purpurne Variante identisch zur orangen Variante bis Augsburg Hbf. Auf den Talbrücken bei Zusmarshausen und Adelsried sind Einhausungen vorgesehen.

Abbildung 58_Nr. 22

Einsehbar ist diese Karte auf Google Maps über folgenden Shortlink: https://tinyurl.com/yc4a8scr

Die .kmz-Datei kann über diesen Shortlink heruntergeladen werden: https://tinyurl.com/3x4jukvn

3. . Mögliche Anpassungen der purpurnen Variante

In Ulm Hbf kann die südliche Ausfahrt für 100 km/h (anstatt momentan 50-60 km/h) ertüchtigt werden. Eine minimale Verschwenkung der Gleise und eine leichte Überhöhung der Gleise in der Kurve wäre notwendig. Dies würde ca. 25-30 Sekunden einsparen.

Im Bärenkeller wäre eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 150 km/h mit minimalen Anpassungen am Bahndamm möglich. Dies würde ca. 15-20 Sekunden einsparen.

In Augsburg könnte die Einfahrtgeschwindigkeit auf 90-140 km/h erhöht werden. Dies würde 10-20 Sekunden einsparen.

Insgesamt ergibt das ca. eine Minute zusätzliches Einsparpotential. Damit hätte die purpurne Variante eine Fahrzeit von 25 Minuten, was im Fall von Verspätungen vorteilhaft wäre. Die vorgeschlagenen Verbesserungen wären mit geringen Kosten durchführbar.

4. Fazit

Die purpurne Variante kombiniert die violette und die orange Variante so, dass die Trasse zu 90 % mit bestehenden Verkehrswegen gebündelt ist und so die Beeinträchtigungen für Mensch und Natur minimiert werden. Durch Feedback von Bürgermeistern, BIs und anderen Interessensvertretungen kam es zu Anpassungen, insbesondere im Bereich Leipheim (Umweltschutz, Gewährleistung der Bebaubarkeit, Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen, Erhaltung von Flächen der Firma Haage), Limbach (Lärmschutz) und Kammeltal (Lärmschutz). Im Bereich Zusmarshausen und Adelsried ist eine stärkere Belastung durch die örtliche Topografie nicht vermeidbar. Wirksamer Lärmschutz in Form von Einhausungen der Talbrücken ist unabdingbar. Im Allgemeinen sollte das Ziel sein, die Belastung der betroffenen Ortschaften durch technische Maßnahmen zu minimieren.

Abbildung 59_Nr. 22

2.1.7 Forderung Nr. 29

Von:	kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet:	Mittwoch, 11. Dezember 2019 16:10
An:	ulm-augsburg
Betreff:	Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de
Kennzeichnung:	Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus:	Erledigt

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: heutige Pressebericht in der AZ
Nachricht: Eine geeignete zukunftsfähige Hochgeschwindigkeitstrasse zur ICE Nutzung ist von Ulm über Günzburg nach Augsburg nur leistungsfähig an der BAB entlang als Neubau sinnvoll. Bei Gersthofen führt diese zurück auf die best. Gleiskörper und mit halt am Augsburger Hbf bis nach München. Wenn der Landkreis Augsburg hier nicht mitmacht, würde ich als Bahn einen neuen Halt draußen in Gersthofen für Augsburg einrichten und dann an der BAB draußen bleiben mit einer Neubaustrecke auch bis München planen. Die Gesetzgeberische möglichkeiten sind mittlerweile für solche Neuen neuen Infrastrukturstrecken vorhanden.
:

Abbildung 60_Nr. 29

DB InfraGO

2.1.8 Forderung Nr. 39

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Montag, 19. Oktober 2020 19:23
An: ulm-augsburg
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: Ausbau an Autobahn (violett im DB Trassenplan Ulm-Augsburg
Nachricht: Sehr geehrte Damen und Herren, bitte nehmen sie den Autobahn-Ausbau als neue Streckenverbindung, die Varianten weiter südlich, werden auf massiven Widerstand der betroffenen Kommunen und Bürger*innen stossen: Zur Erinnerung: 1992 gab es 12 Bürgerinitiativen gegen die "Heimerl-Trasse", wir leben noch und sind bereit nochmal mit Ihnen zu streiten und zu verhandeln, wir sind für eine optimale Zugverbindung Ulm- Augsburg in der Magistrale Paris-Budapests jedoch die schwäbische Heimat muss grossmöglichst erhalten bleiben, Vielen Dank und eine gesunde "Coronazeit"!
:

Abbildung 61_Nr.39

2.1.9 Forderung Nr. 50

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. November 2021 10:14
An: ulm-augsburg
Cc: [redacted]
Betreff: ICE Neubautrasse Ulm-Augsburg

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr gehrte Damen und Herren,
mit großem Interesse verfolgen wir den Fortschritt der Planungen und die möglichen Trassenvarianten von obigem Objekt. Es sollte bei der Endplanung versucht werden, die Trasse möglichst an der bestehenden Bahntrasse oder in Autobahnnähe zu realisieren um weitere größere Einschnitte in das Land und die Natur so gering wie möglich zu halten. Denken Sie bei Ihren Planungen neben der Fahrtzeit auch an den Landverbrauch, an unsere Kinder und Enkelkinder. Auf all diesen benötigten Flächen werden Lebensmittel angebaut oder sind wertvolle Wälder. Sie erwarten und verlangen von uns Bürgern und Grundstückbesitzern eine sehr große Solidarität, obwohl wir von diesem Projekt keinen Nutzen haben.
Aus Ihren Trassenvorschlägen in der Günzburger Zeitung vom 29. Oktober 2021 könnte eine Kombination aus diesen Trassenvarianten eine alternative Trasse mit nicht so gravierenden Einschnitten entstehen.
Von Ulm kommend auf der Bestandsstrecke bis Unterfahlheim, dann auf der violetten Variante (südlich der Autobahn) bis Burgau, ab hier weiterführend auf der grünen oder orangen Variante bis Augsburg.
Bei dieser Mischvariante würde die Trasse teilweise an der Bestandsstrecke und teilweise autobahnnah verlaufen. Es würden keine komplett neuen Schneisen durch unsere schöne Landschaft entstehen und auch die vorgegebene Fahrtzeit könnte erreicht werden.
Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren weiteren Planungen obige Argumente. Bitte bestätigen Sie uns den Empfang unserer Mail.
Vielen Dank
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 62_Nr. 50

DB InfraGO

2.1.10 Forderung Nr. 54

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 13. Dezember 2021 12:32
An: ulm-augsburg
Betreff: Trassierungsfrage

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Kategorien: [redacted]

[Sie erhalten nicht oft E-Mail von '[redacted]'. Weitere Informationen, warum dies wichtig ist, finden Sie unter '[redacted]']

Freundliches Hallo an das Projekt-Team der DB :),

ich habe rein "räumlich" nichts mit der Strecke zu tun, da ich aus einer anderen Ecke in Deutschlands komme. Dennoch würde ich eine Trassierung mit in den "Ring" werfen:

Ist denn eine Kombination von erst Violett und ab der Einfädelung von Günzburg die Variante Orange möglich? (Kombination Violett-Orange)

Oder ist dies von der Fahrzeit oder anderen Gründen nicht zu berücksichtigen?!

Meine Beweggründe:

Mit der Kombi violett-orange würde die Strecke sehr lang den Einschnitt der A8 mitnutzen und es würde keine gröberen Einschnitte im Gelände oder in Ökosysteme bedeuten. Auf der Karte steht die Farbe Grün unter den Raumwiderständen nach meiner Vermutung für Waldbestand, richtig?

Freundliche Grüße und jederzeit erfreut über Feedbacks von Ihnen.

[redacted]

Abbildung 63_Nr. 54

DB InfraGO

2.1.11 Forderung Nr. 64

Von: [redacted]
Gesendet: Sonntag, 5. Februar 2023 18:21
An: ulm-augsburg
Cc: [redacted]
Betreff: Notizen zum Gespräch bzgl. Bahnprojekt am 1.2.2023 (Bahn/Landrat GZ/Bgm. Burgau/BI Limbach)

Sehr geehrter Herr Metzger, Herr Baumann,

ich möchte mich hiermit nochmals für den konstruktiven Austausch am vergangenen Mittwoch bedanken und nachstehend nochmals kurz zusammenfassen.
Gleichzeitig mit etwas Abstand zum Gespräch aber auch nochmal ein paar Gesichtspunkte einbringen.

1. **Variante Orange Limbach nördlich A8**
   Die Trassenvariante ist für Limbach gut, jedoch für Großanhausen aufgrund der näheren Lage zum Ort und einer sehr hohen Brücke (>20m) inakzeptabel.
   Frage:
   Wäre es möglich bei Großanhausen von Westen kommend früher von Nord nach Süd zurück zu queren und dies mit einer Unterführung unter der A8 zu realisieren?
   Damit würde die Problematik des Brückenpfeilers in der Mitte der A8 entfallen.
   Vom Kurvenradius erscheint mir das auf den ersten Blick durchaus möglich.
   Siehe Skizze:

2. **Variante Orange südlich A8**
   Die Trasse würde bei Limbach an ihrer höchsten Stelle immer noch 7m unter dem aktuellen Geländeniveau verlaufen.
   Der Lärmschutzwall der A8 würde abgetragen. Auf diese Fläche würde ein Sperrbauwerk, anschließend die Trasse und anschließend der neue Lärmschutzwall errichtet werden.
   Bei Großanhausen würde sich eine ca. 10m hohe Brücke ergeben.

   Im Gespräch haben wir diskutiert, dass wir nicht wissen, wie für die betroffenen Bereiche die beste Variante/Ausführung bzgl. Schallschutz aussieht.
   A) Für Großanhausen, Kleinanhausen, Nusslachhöfe und Unterknöringen eine niedrige Brücke auf A8-Niveau, eine mittlerer Brücke (~6-10m) oder eine hohe Brücke (>15m)
   B) Für Limbach die Reihenfolge „A8, ICE im tiefen Trog, Lärmschutzwall" oder „A8, Lärmschutzwall Bestand, ICE im Tiefentrog mit ggf. zusätzl. Lärmschutzwand.

   Hier hat Herr Baumann angeboten, dass er beide Bereiche von einem Lärmschutzfachmann untersuchen und bewerten lässt und mit den Ergebnissen wieder auf uns zu kommt.

1

Abbildung 64_Nr. 64

Gilt auch für Variante violett.
Bitte lassen sie in diese Untersuchung auch die Topographie der teils gegenüberliegenden Geländeverläufe einfließen, um mögliche Schallreflexionen mit zu betrachten.

Die Tunnellänge für Orange ist bei Limbach aus Brandschutzgründen auf 500m fixiert (bis dahin 1 Röhre).
Herr Metzger prüft, ob und wie es möglich wäre den Tunnel möglichst mittig „über" Limbach zu platzieren und östlich länger im Trog zu fahren.
Auch hier kommt er mit entsprechenden Ergebnissen auf uns zu.

Bildlich dargestellt:

3. **Variante violett**
   Die Trasse würde bei Limbach an ihrer höchsten Stelle immer noch 7m unter dem aktuellen Geländeniveau verlaufen.
   Der Lärmschutzwall der A8 würde abgetragen. Auf diese Fläche würde ein Sperrbauwerk, anschließend die Trasse und anschließend der neue Lärmschutzwall errichtet werden.
   Durch den 2-röhrigen Tunnel würde die Trasse etwas näher an den Ort rücken als Orange. Dadurch könnte das 1. Haus am Ortsrand Richtung Osten in der Bauphase gefährdet sein.
   Das 2. Haus sollte auch bei dieser Variante erhalten bleiben können.
   Des weiteren reicht der Tunnel etwas weiter nach Westen, was zu begrüßen ist, dennoch auch bei dieser Variante noch weiter geführt werden sollte.

   Bei Großanhausen würde sich eine ca. 8m hohe Brücke ergeben.

   Lärmschutz und Tunnelthematik → siehe Orange

4. **Querung des Mindeltals**
   Die aktuellen Planungen gehen „noch" von einer Troglösung mit kurzem Tunnel unter der Mindel aus.
   Es wurde bestätigt, dass diese Lösung hydrologisch sehr schwierig und unwahrscheinlich angesehen wird.

   Herr Landrat Reichhart, Herr Bürgermeister Brenner und die BI Limbach begrüßen die Untersuchungen das Mindeltal in einem tiefen Tunnel in ca. 25m Tiefe zu unterqueren.
   Bei dieser Lösung sollte nach Unterquerung der Mindel tief weiter gebaut, auch die Kammel gleichartig unterquert werden und erst nach der Kammel dann mit 0,8% gestiegen werden.
   Dadurch ergäbe sich eine offene Troglösung erst ab Bereich Leinheim.

   Um das Problem der Anbindung/Spange zur Bestandstrecke im Tunnel zu umgehen, wurde ein neuer Bahnhof Günzburg Legoland ins Gespräch gebracht, womit der erforderliche Fernverkehrshalt für Günzburg erfüllt werden könne.

5. **Allgemein**
   a. Keine der Lösungen sind aktuell für das Kammeltal zufriedenstellend.
      Hier wurde angebracht, möglichst auf A8-Niveau zu queren und die Bitte nach der Schallschutzbewertung mitgegeben.

Abbildung 65_Nr. 64

   b. Die diskutierten Planunterlagen werden uns nach deren allgemeinen Veröffentlichung zur Verfügung gestellt.

   c. Nach wie vor stellt die BI Limbach die aktuellen Projektvorgaben in Frage, wird diese auch weiter hinterfragen und das Projekt stets kritisch aber dennoch konstruktiv begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

BI LIMBACH

BI Limbach e.V. * BI-Limbach@gmx.de

Abbildung 66_Nr. 64

DB InfraGO

2.1.12 Forderung Nr. 68

Anfrage 68 - mündlich eingegangene Forderung

2.1.13 Forderung Nr. 75

Anfrage 75 - mündlich eingegangene Forderung

2.1.14 Forderung Nr. 112

Stadt Neu-Ulm · Augsburger Straße 15 · 89231 Neu-Ulm

DB Netze AG
Herr Markus Baumann
Leiter Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg

Stadt Neu-Ulm

Abteilung: DZ3 Stadtplanung
Zimmer: 316
Augsburger Str. 15
Öffnungszeiten
Mo - Di 8.00 -12.00 Uhr
13.30 -16.00 Uhr
Mi 8.00 -12.00 Uhr
Do 8.00 -12.00 Uhr
13.30 -18.00 Uhr
Fr 8.00 -13.00 Uhr
sowie nach Vereinbarung
www.neu-ulm.de
Datum 17.12.2021

Sachbearbeiter/-in	Telefon	Telefax	E-Mail	Aktenzeichen
[redacted]				

Weitere Untersuchung der Trassenvarianten für die Neubaustrecke Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

vielen Dank für die Präsentation zum aktuellen Stand der „Grobtrassierungen" auf der Neubaustrecke Ulm-Augsburg im Stadtrat am 24.11.21.
Im Zuge der weiteren Untersuchung der bekannten vier Trassenvarianten für das Großprojekt möchten wir gern auf für die Stadt Neu-Ulm relevante Aspekte in dieser Sache hinweisen, die bereits jetzt erkennbar sind. Insbesondere bei der Variante Violett entlang der Bestandsstrecke ist es aus unserer Sicht im weiteren Prozess wichtig, hier neben der Option eines Tunnelbaus auch die mögliche Alternative einer Verlegung der Staatstraße 2023 (Adenauerstraße) in Burlafingen näher zu betrachten und eingehend zu prüfen. In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf die Anliegen der dort ansässigen und möglicherweise direkt betroffenen Standorte der Unternehmen ALDI Süd und Finkbeiner hinweisen und um entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Überlegungen bitten.
Darüber hinaus möchten wir, im Zuge der weiteren Planungen, die Prüfung einer ergänzenden Trassenführung anregen. Dabei handelt es sich um eine Mischung aus den Varianten Violett entlang der Bestandsstrecke, Blau-Grün und Türkis/Orange (siehe angehängte Skizze). Wir würden Sie bitten, diese alternative Trassenvariante im weiteren Prozess miteinzubeziehen und auch diese Option ausführlich zu untersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage

Erreichbar mit DB, H Bahnhof Neu-Ulm
Bus H: Rathaus Neu-Ulm: 5, 7, 70, 71, 73, 76, 77, 78, 79, 84, 85, 88, 89, 597, 737, 763, 850, 870
Bank Spk Neu-Ulm-Illertissen, Kto-Nr. 430 000 018, BLZ 730 500 00 IBAN: DE13 7305 0000 0430 0000 18 BIC: BYLADEM1NUL
VR-Bank Neu-Ulm/Weißenhorn, Kto-Nr. 703010, BLZ 730 611 91, IBAN: DE57 7306 1191 0000 7030 10 BIC: GENODEF1NU1
1 / 1

Abbildung 67_Nr. 112

DB InfraGO

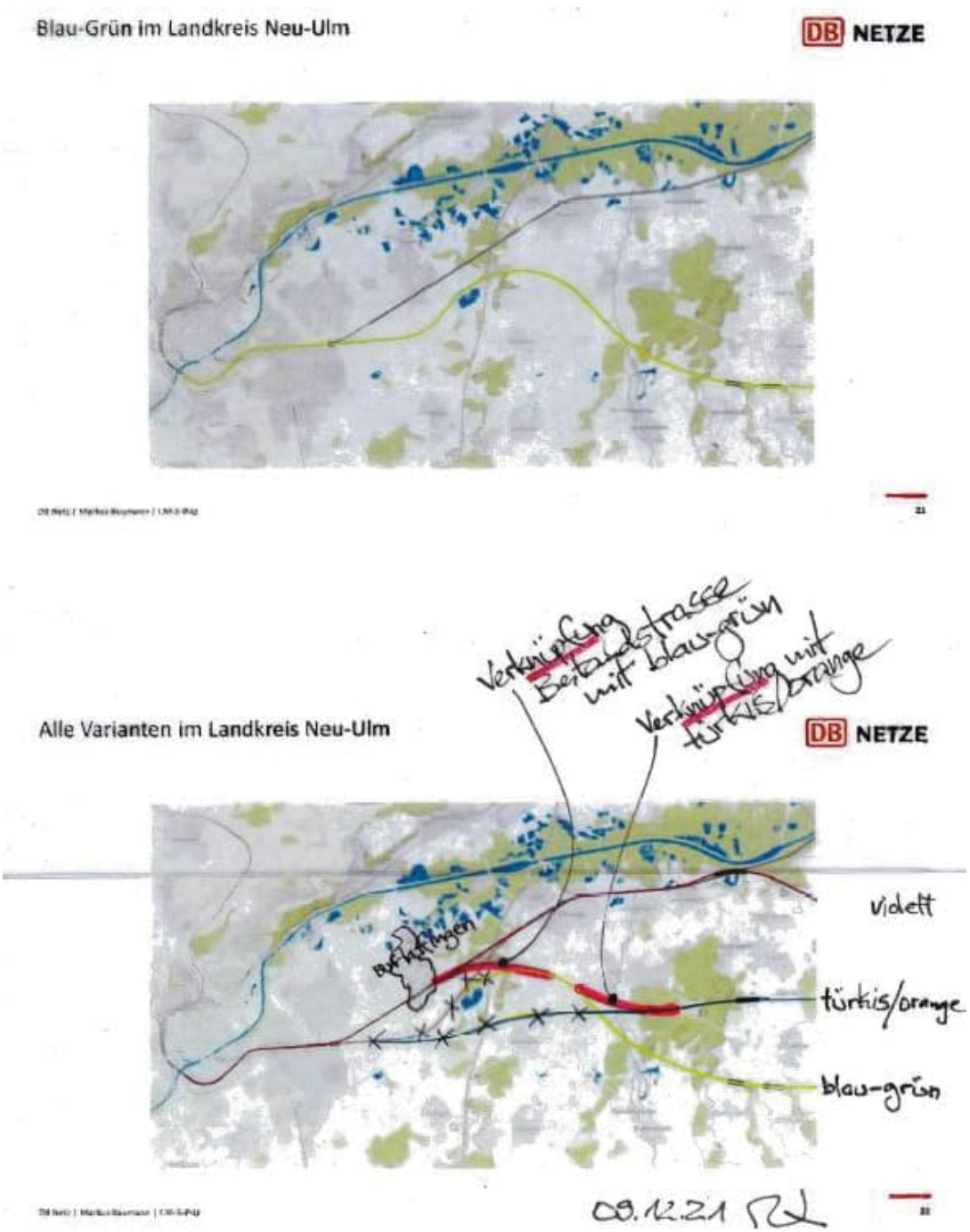


Abbildung 68_Nr. 112

2.2 Nicht umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse

2.2.1 Forderung Nr. 3

Anfrage 3 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.2 Forderung Nr. 4

Anfrage 4 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.3 Forderung Nr. 6

> Gesendet: Mittwoch, 1. Februar 2023 22:31
> An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
> Betreff: Frage bezüglich Trassierungsgeschwindigkeiten
>
> [Sie erhalten nicht häufig E-Mails von [redacted] Weitere
> Informationen, warum dies wichtig ist, finden Sie unter
> https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification]
>
> Sehr geehrte Damen und Herren,
>
> Ich habe mich soeben mit den Grobtrassierungen des Projekts auseinandergesetzt.
> Dabei musste ich mir die Frage stellen, weshalb weder für die Variante
> Orange noch für Türkis eine maximale Trassierungsgeschwindigkeit von
> 300km/h vorgesehen ist, für die Violette Variante jedoch schon. Ich würde mich auf eine Antwort sehr Freuen.
>
> Mit freundlichen Grüßen
>
> [redacted]

Abbildung 69_Nr. 6

2.2.4 Forderung Nr. 20

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. März 2023 08:59
An: Jakob Neumann <Jakob.Neumann@deutschebahn.com>
Betreff: Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Hallo Hr. Neumann,
ich habe Ihnen unser Statement zur geplanten Trasse im Anhang angehängt. Ich hoffe es werden diese Wünsche auch gesammelt und in die Planungen mit einbezogen. Ich möchte mich noch einmal bei Ihren Kollegen und Ihnen bedanken, für die ausführliche Information zur geplanten Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 70_Nr. 20

DB InfraGO

Vereinsring Pfuhl e.V.
[redacted]

[redacted]

An
DB Netze
Hr. Neumann

. Bahnprojekt Ulm Augsburg

Die im Vereinsring Pfuhl organisierten Mitgliedsvereine haben im Rahmen der Information - und Diskussionsveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 23.03.2023 im Pfuhler Museumsstadel folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vereinsring Pfuhl begrüßt die Umsetzung des Bahnprojekt Ulm-Augsburg grundsätzlich, weil damit ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet wird.

2. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten sprechen wir uns für die sogenannte Bestandsstrecke aus, weil wir das Pfuhler Ried als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet schützen und erhalten wollen.

3. Bei der Umsetzung des Projektes erachten wir als wünschenswert nicht nur für Pfuhl sondern auch für die Stadtteile Offenhausen und Burlafingen:
- einen vierspurigen Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke
- eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen; eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen
- eine Untertunnelung für den Nah- und Fernverkehr, sollte die Bestandsstrecke nicht zum Zuge kommen
- in Burlafingen eine neue Haltestelle mit P+R
- ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen im Stadtgebiet
- bei Ausbau der Bestandsstrecke eine Tieferlegung der Bahnstrecke in Burlafingen mit Sicherstellung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen unter Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs
- die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn Betrieb
- eine Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg, so das neben den geplanten Fern- und Güterverkehren, der in der Region geforderte 15 Minuten Takt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen gefahren werden kann, wie ebenfalls eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio S-Bahn Konzepts im Raum Ulm/ Neu-Ulm
- eine frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase für die Anwohner möglichst gering zu halten

Pfuhl, den 29.03.2023
[redacted]

Abbildung 71_Nr. 20

2.2.5 Forderung Nr. 67
Anfrage 67 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.6 Forderung Nr. 77
Anfrage 77 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.7 Forderung Nr. 78
Anfrage 78 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.8 Forderung Nr. 79
Anfrage 79 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.9 Forderung Nr. 135
Anfrage 135 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.10 Forderung Nr. 136
Anfrage 136 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.11 Forderung Nr. 137
Anfrage 137 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.12 Forderung Nr. 138
Anfrage 138 - mündlich eingegangene Forderung

2.2.13 Forderung Nr. 139
Anfrage 139 - mündlich eingegangene Forderung

DB InfraGO

2.2.14 Forderung BUND Naturschutz in Bayern e.V.

BUND **Naturschutz in Bayern e.V.**

4. Detailbewertung Abschnitt West (Neu-Ulm-Burgau)

Zerschneidungseffekte

Den höchsten Neu-Zerschneidungsgrad von Wäldern, landwirtschaftlichen Flächen und Biotopverbundachsen im Westabschnitt weisen die Varianten Blau-Grün und Türkis auf, da sie praktisch nicht an bestehende Infrastrukturen gekoppelt sind.

Die Variante Türkis durchschneidet das LSG Pfuhler, Finninger und Bauernried in seinen Kernflächen. Insbesondere sind auch zahlreiche Wiesenbrüterausgleichsflächen (B10 + kommunale Ausgleichsflächen) betroffen.

Die Variante Orange ist erst ab Günzburg an die Autobahn gekoppelt und durchschneidet vorher landwirtschaftliche Flächen, Wälder und das LSG Pfuhler, Finninger und Bauernried sowie Wiesenbrüterflächen.

Auch die Varianten Violett-Umfahrung Burlafingen und Blau-Grün durchschneiden den nördlichen Teil des LSG Pfuhler, Finninger und Bauernriedes und die dortige Wiesenbrüterkulisse.

Nur die Variante Violett-Durchfahrung Burlafingen schont das LSG und Wiesenbrütergebiet Pfuhler, Finninger und Bauernried. Das LSG Pfuhler, Finninger und Bauernried ist im Regionalplan Donau-Iller auch als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Wir beurteilen alle Varianten, die dieses Landschaftsschutzgebiet und landschaftliche Vorbehaltsgebiet durchschneiden, als nicht raumverträglich.

Die Varianten Orange, Türkis und Blau-Grün zerschneiden die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete Rothaue sowie Biber- und Osterbachtal in bisher weitgehend unberührten Bereichen. Dies wird als nicht raumverträglich angesehen.

Wir gehen davon aus, dass es möglich ist, die Variante Violett im Bereich NSG Biberhacken so weit nach Süden zu verlegen, so dass das NSG weitestgehend unberührt bleibt.

Aus unserer Sicht ist die Zerschneidungswirkung der bisherigen Variante Violett im Bereich NSG Biberhacken (nördlich Rühmerteiche) als höher zu bewerten, als eine Umfahrung des NSG im Süden. Das Feuchtbiotop Rühmerteiche ist stark mit dem Feuchtbiotop Donauauen vernetzt. Sowohl das NSG Biberhacken als auch die angrenzenden Donauauen sind als landesweit bedeutsame Feuchtgebiete im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) ausgewiesen. Hier muss eine neue Zerschneidung vermieden werden.

Eine Südumfahrung des NSG Biberhacken würde weitgehend intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen vom Naturschutzgebiet abschneiden, was aus naturschutzfachlicher Sicht aber weniger problematisch erscheint.

Ein Problem stellt hier allerdings die Zerschneidung der Biotopverbundachse FFH- und LSG Bibertal dar. Auf Grund der Topographie kann hier der Zerschneidungseffekt mit Hilfe einer Talbrücke minimiert werden.

Insbesondere die Bachtäler sind wichtige Biotopverbundachsen (siehe ABSP), in denen eine Neuzerschneidung weitgehend vermieden werden muss. Das gilt ganz besonders für das Günztal und das Mindeltal.

Wir sehen nur die Varianten als raumverträglich an, die eine enge Koppelung der Bachquerungen im Günz- und Mindeltal an die A8 vorweisen. Für das Günztal ist das nur für die Violetten Varianten der Fall. Für das Mindeltal alle Varianten außer Blau-Grün. Am besten werden die direkt an der Autobahn liegenden Varianten bewertet.

Abbildung 72_Forderung BUND Naturschutz

DB InfraGO

3 Unterlagen zu weiteren Untersuchten Trassen

3.1 Forderung Nr. 1

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. August 2022 08:02
An: [redacted]
Betreff:
Anlagen:
Kategorien: Markus

Sehr geehrter Herr Baumann,
nachdem ja jetzt die detailierten Planungsarbeiten beginnen und bereits mehrere Vorschläge neu geprüft werden wollen auch wir aus
Wollbach einen Vorschlag zur Prüfung bei der türkisen Trasse einreichenn.

Bitte um Prüfung ob die türkise Trasse innerhalb des 500 Meter Korridors weiter nach Norden verlegt werden kann.
Der jetzige Verlauf ist an der südlichen Grenze entlang und wie an im Vorfeld angekündigt ist auch eine Veränderung
innerhalb des 500 Meter Korridors möglich !

Je 100 Meter mehr Abstand zur Wohnbebauung bringt eine Lärmminderung von 3 db !
Durch die Verlegung wird auch die Beieinträchtigung für Wörleschwang nicht größer !
Der neue Verlauf wäre dann für beide Orte Wollbach und Wörleschwang ca. in der Mitte !
Ich habe diesen Vorschlag bereits beim ULA Mobil in Zusmarshausen zu Protokoll gegeben !

Wir werden diesen Vorschlag bei unserem morgigen Ortstermin auch Frau Schuhknecht und Herrn Dr. Mering übergeben.
(Siehe Anhang)

Unser Vorschlag ist sowohl mit den betroffenen Bürgern Nordseite Wollbach als auch mit Herrn Jürgen Zimmermann von der bischt abgestimmt und für gut befunden worden !

Diese email geht auch an Bürgermeister Bernhard Uhl zur Kenntnisnahme

Abbildung 73_Nr. 1

DB InfraGO

Interkommunale Bürgerinitiative informiert

Am **Dienstag, den 2. August** bekommen wir Besuch von den beiden Landtagsabgeordneten :

Stephanie Schuhknecht, MDL Stellvertretende Fraktionsvorsitzende BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

Dr. Fabian Mehring, MdL Parlamentarischer Geschäftsführer FREIE WÄHLER Landtagsfraktion

Beide sind Mitglied im Projektkoordinierungsrat und sind mit Thema Bahn intensiv befasst !

https://www.ulm-augsburg.de/projektkoordinierungsrat

Unsere Tour startet um 17.00 Uhr in Adelsried auf dem Parkplatz der Metzgerei Rittel, geht dann weiter nach Streitheim und führt uns dann quer durch den Streitheimer Forst auf den Parkplatz Startpunkt Eugen-Rauner - Weg, weitere Stationen sind dann die Autobahnzufahrt Stuttgart, der Parkplatz am Horn und am Schluß Wollbach.

Bildquelle : www.komoot.de

Möglichkeit für ein Gespräch für alle Bürger besteht ***ab ca. 18.45 Uhr in Wollbach !***

Parkplatz am Friedhof !

Wir freuen uns auf viele Besucher !

Kontakt:

[redacted]

Abbildung 74_Nr. 1

DB InfraGO

3.2 Forderung Nr. 5

Anfrage 5- mündlich eingegangene Forderung

3.3 Forderung Nr. 8

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 19. April 2022 08:34
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff:

Sie erhalten nicht oft E-Mail von [redacted]

Sehr geehrter Herr Metzger,

zunächst möchte ich mich bei Ihnen für Ihre Zeit und die sachliche Information
bei unserem persönlichen Gespräch in Neusäß bedanken und hoffe, dass Sie einige ruhige
Ostertage hatten.

Abbildung 75_Nr. 8

Der Markt Jettingen-Scheppach lebt mit und profitiert seit 160 Jahren von der Bahn.
Daher ist es uns wichtig, dass der bevorstehende Aus- und Neubau im Einklang mit den
Menschen vor Ort erfolgt.

Wie ich in meinem Redebeitrag darlegte, lehnt die Initiative "Bahnprojekt Jettingen-Scheppach",
gestützt durch die Bevölkerung des Marktes Jettingen-Scheppach, die grüne Variante auf dem
Gebiet des Marktes Jettingen-Scheppach mit aller Entschiedenheit ab. Die Gründe habe ich
schon dargelegt.

Ebenso wird die violette Variante im Bereich der Bebauung (ALKO bis westlich der Mindel)
abgelehnt.

Die Varianten türkis und orange werden, mit gewissen Verbesserungen, im Wesentlichsten die
Fortführung
des Tunnels vom Unterwaldbacher Berg bis westlich der Mindel, unterstützt.

Ich möchte Ihnen jedoch eine Trassenführung, wie ich dies schon in unserem Gespräch getan
habe, vorschlagen,
die nur unwesentlich von der türkisen und orangen Variante abweicht, aber aus meiner/unserer
Sicht
sehr viele Vorteile bietet.

Vorschlag:
Die orange oder türkise Variante kommt etwas nördlicher als jetzt geplant aus dem
Unterwaldbacher Berg, unterquert
die Ortsverbindung von Scheppach nach Röfingen und führt nördlich des Kreisverkehrs unter der
St 2025 zur
Bahnlinie Ulm-Augsburg.
Zwischen der St 2025 und der Bahnlinie erfolgt die Verbindung zur Bestandsstrecke mit einer
Überwerfung.

Die weitere Trassenführung erfolgt von der Bestandsstrecke, nördlich vorbei am Autobahnsee bis
westlich der Mindel
in einem Tunnel und dann weiter zum westlichen Talrand des Mindeltals.

Da bei der jetzigen Planung der Varianten orange und türkis, die Verbindung von Neu zu Bestand
auf der westlichen Bahnseite
der Bestandsstrecke geplant ist, würden diese im Gebiet des 1000 jährlichen Hochwassers liegen
und auch das Retentionsvolumen verringern.

Eine Unterquerung auf engstem Raum (türkis und orange Variante) von Autobahnanschlussstelle,
Autobahn, Bahnlinie, Ortsverbindungstraße Scheppach-Burgau, Erlenbach und Mindel ist aus
unserer Sicht nicht oder nur mit hohem finanziellem Aufwand möglich. Dazu kommen noch
enorme Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer und erhebliche Belastungen während der
Bauzeit für die Bürgerinnen und Bürger des Marktes Jettingen-Scheppach.

Die Vorteile unseres Vorschlags (Streckenführung in gerader Linie vom östlichen zum westlichen
Talrand
nördlich des Autobahnsee) sind vielfältig:

Keine größeren Behinderungen im Verkehrsablauf während der Bauzeit.

Alle Querungen von Straßen, Gewässern und der Bahnlinie können rechtwinklig erfolgen.

Abbildung 76_Nr. 8

Die Hochwasserfreilegung von Burgau wird in keinster Weise tangiert und durch die Tunnellösung sind auch bei
Hochwasser, keine Beeinträchtigungen (Flutung des Troges) zu erwarten.

Die Anschlussstelle an der A8 bleibt in ihrem Bestand unberührt und muss nicht, zusammen mit der A8 und der
Bahnlinie, im 30° Winkel gekreuzt werden.

Ausreichend Platz für die Verbindung Neubau- zur Bestandsstrecke.

Größerer Abstand zur Bebauung und dadurch weniger Probleme beim Bau bezüglich Grundwasser und später
durch Veränderung (Rückstau durch tiefen Trog und Tunnel) des Grundwasserspiegels und der Fließrichtung.

Die Kreuzung der Autobahn wäre ohne jegliche Behinderung im Bergrücken (Tunnel) zwischen Mindel und Kammel
möglich, wo auch der Anschluss an die türkise, orange und violette Variante besteht.

Ich hoffe, dass unser Vorschlag verwirklicht werden kann und melde mich zeitnah bei Ihnen.

Herzlichen Dank für Ihren großen Einsatz und das gute und menschliche Miteinander.

Viele Grüße

[redacted]

Abbildung 77_Nr. 8

3.4 Forderung Nr. 11

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 5. Juli 2022 17:12
An: ulm-augsburg
Betreff: Trasse um bzw. östlich von Burlafingen
Anlagen: Orange Nach Burlafingen.png

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Hallo Ulm-Augsburg Team,

Sie haben ja gerade die wenig beneidenswerte Aufgabe, eine Trasse durch bayrisch Schwaben zu finden. Ich habe gerade von der Änderung der orangenen Trasse mit einer Umfahrung des Pfuhler Rieds gelesen. Ich wohne selbst in Burlafingen, möchte aber dennoch vorschlagen, durch Burlafingen durch zu fahren (wie die lila Trasse) und östlich von Burlafingen auf die orangene Trasse überzugehen. Der Kurvenradius scheint mir größer, man umgeht die schönen Felder südlich von Pfuhl und Burlafingen, vermeidet die grad neugebaute B10 und vermeidet ebenso den weiteren Lila Verlauf durch Nersingen. Welche Trasse die übrigen Burlafinger bevorzugen, weiß ich nicht...
MfG,
[redacted]

Abbildung 78_Nr. 11

DB InfraGO

Abbildung 79_Nr. 11

Abbildung 80_Nr. 11

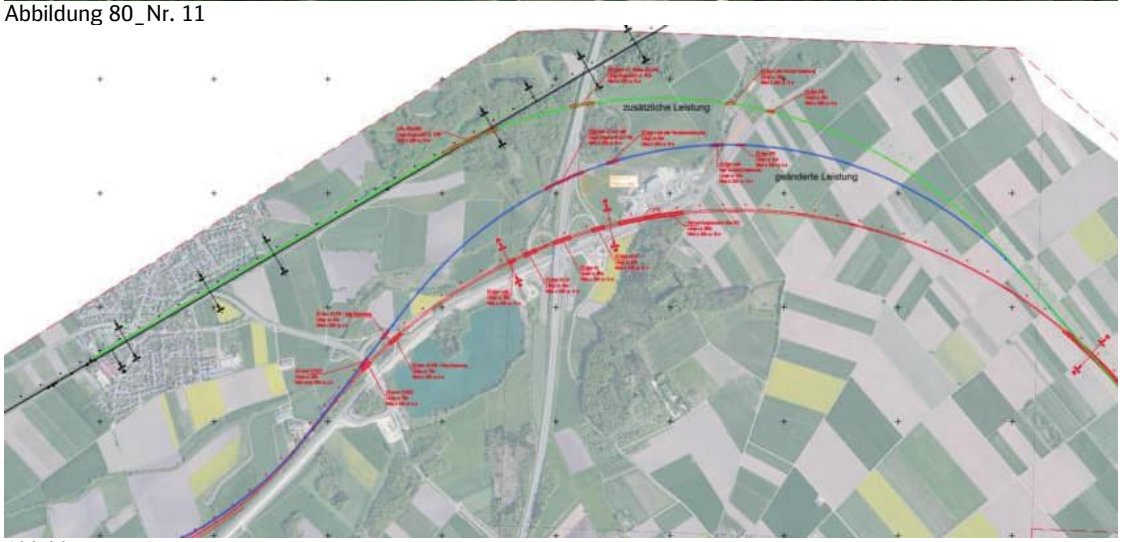


Abbildung 81_Nr. 11

DB InfraGO

3.5 Forderung Nr. 12

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 13. Juli 2022 21:55
An: ulm-augsburg
Betreff: Neuigkeiten zur Trasse Orange

Sehr geehrte Damen und Herren
im Team Ulm-Augsburg,

ich bin sehr erfreut über die gesammelten Planungsänderungen, insbesondere die Planung eines Überholbahnhofs in Zusmarshausen!

Hinsichtlich des Verschwenks entlang der B10 (Umfahrung Pfuhler Ried) bei der Trasse Orange erkundige ich mich, ob dadurch die Geschwindigkeit von 160 km/h konstant gehalten werden kann, oder weiterhin ein Geschwindigkeitseinbruch auf 130 km/h wie bei der Trasse Grün besteht. Aus Richtung Neu-Ulm ist die Strecke ab der Abzweigung in Richtung Senden ohnehin bereits auf 160 km/h zugelassen. Aus Richtung Augsburg kommend wäre ein Geschwindigkeitseinbruch von 250 km/h auf 160 km/h energetisch angenehmer, da bei 130 km/h anschließend wieder in Richtung Ulm auf 160 km/h hochbeschleunigt werden müsste.
https://www.ulm-augsburg.de/_Resources/Persistent/2/e/3/d/2e3d9a029ecf7969dce85cb11b1b289345b0e4e5/Variante%20Orange%20im%20Pfuhler%20Ried.png

Für die Standardisierte Bewertung wäre zudem vorteilhaft, wenn die Trasse Orange die 25 Minuten hält (die Variante über Dinkelscherben liegt bei 26 Minuten). Diese Fahrzeit ermöglicht auch den betrieblichen Kniff, dass man zwischen Ulm und Augsburg zwei ICE im Blockabstand innerhalb von 30 Minuten taktkonform unterbringt (Augsburg ab 00' – 25' an Ulm 27' ab; Augsburg ab 03' – 28' an Ulm 30' ab).

Sollte der Rückfall auf 130 km/h noch bestehen, rege ich an das Stück zwischen der Ausfädelung von der Bestandsstrecke bis zur Bundesstraße 10 auf 160 km/h, ggf. unter Verlängerung der Strecke (leichte S-Kurve) als Planungsvariante zu untersuchen.

Ganz herzlichen Dank im Voraus für Ihre Antwort!

Sonnige Grüße aus Würzburg
[redacted]

Abbildung 82_Nr. 12

3.6 Forderung Nr. 14

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 30. August 2022 09:53
An: ulm-augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,
ist es technisch möglich die Türkise Trasse
ohne Überhohlbahn im Wald von Streitheim und
ohne hoher Brücke bei Zusmarshausen zu planen?
Der Überholbahn wäre dann wie bei der Orangen
Trasse (Neu) in Zusmarshausen.

Ich wünsche Ihnen eine erfolgreiche Woche.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 83_Nr. 14

DB InfraGO

3.7 Forderung Nr. 15

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 4. November 2022 11:28
An: ulm-augsburg
Betreff: Trassenvorschlag
Anlagen: ICE Trasse Vorschlag 4.11.22.kml

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Hallo,

mein Trassenvorschlag basiert auf Nutzung der Schneise der Freilandstromleitung westlich von Augsburg.

Die Planung ist mit dem Zeichnen-Werkzeug auf der Bayernatlas-Webseite erstellt worden.

Die nötige KML-Datei, auch betrachtbar in Google Earth, ist dieser E-Mail angehängt.

MfG

Abbildung 84_Nummer 015

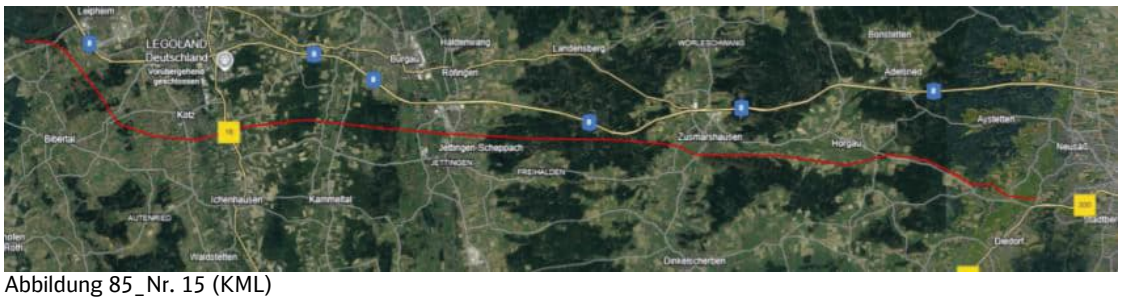


Abbildung 85_Nr. 15 (KML)

3.8 Forderung Nr. 20

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. März 2023 08:59
An: Jakob Neumann <Jakob.Neumann@deutschebahn.com>
Betreff: Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Hallo Hr. Neumann,
ich habe Ihnen unser Statement zur geplanten Trasse im Anhang angehängt. Ich hoffe es werden diese Wünsche auch gesammelt und in die Planungen mit einbezogen. Ich möchte mich noch einmal bei Ihren Kollegen und Ihnen bedanken, für die ausführliche Information zur geplanten Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 86_Nr. 20

DB InfraGO

[redacted]

[redacted]

An
DB Netze
Hr. Neumann

. Bahnprojekt Ulm Augsburg

Die im Vereinsring Pfuhl organisierten Mitgliedsvereine haben im Rahmen der Information - und Diskussionsveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 23.03.2023 im Pfuhler Museumsstadel folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vereinsring Pfuhl begrüßt die Umsetzung des Bahnprojekt Ulm-Augsburg grundsätzlich, weil damit ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet wird.

2. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten sprechen wir uns für die sogenannte Bestandsstrecke aus, weil wir das Pfuhler Ried als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet schützen und erhalten wollen.

3. Bei der Umsetzung des Projektes erachten wir als wünschenswert nicht nur für Pfuhl sondern auch für die Stadtteile Offenhausen und Burlafingen:
- einen vierspurigen Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke
- eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen; eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen
- eine Untertunnelung für den Nah- und Fernverkehr, sollte die Bestandsstrecke nicht zum Zuge kommen
- in Burlafingen eine neue Haltestelle mit P+R
- ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen im Stadtgebiet
- bei Ausbau der Bestandsstrecke eine Tieferlegung der Bahnstrecke in Burlafingen mit Sicherstellung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen unter Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs
- die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn Betrieb
- eine Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg, so das neben den geplanten Fern- und Güterverkehren, der in der Region geforderte 15 Minuten Takt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen gefahren werden kann, wie ebenfalls eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio S-Bahn Konzepts im Raum Ulm/ Neu-Ulm
- eine frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase für die Anwohner möglichst gering zu halten

Pfuhl, den 29.03.2023

[redacted]

Abbildung 87_Nr. 20

DB InfraGO

3.9 Forderung Nr. 27

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Dienstag, 14. Mai 2019 14:05
An: ulm-augsburg; [redacted]
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: Verlauf der Strecke
Nachricht: Ich finde, dass die Strecke vor den Bahnhof Nersingen abzweigen muss und kurz nach der Brücke der BAB 7 nördlich von Strass, Opferstetten und Bühl verlaufen soll. Kurz vor Kleinkötz soll die Strecke in einem kurzen Tunnel unter der Firma ALKO und der Bundesstraße 16 führen. Der weitere Verlauf wäre südlich von Hammerstetten und südlich der Brücke Spitzstraße in Burgau über eine Talbrücke die BAB 8 überführen und dann weiter südlich von Röfingen in die Westliche Wälder Augsburg. Kurz vor Vallried soll sie die Autobahn unterführen und südlich von Zusmarshausen, Horgau, Aystetten führen. Danach soll sie in einem langen Tunnel Ottmarshausen, den nördlichen Teil von Neusäß und den nördlichen Teil von Bärenkeller auf die Strecke zum Hbf treffen.

Abbildung 88_Nr. 27

DB InfraGO

3.10 Forderung Nr. 28

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Freitag, 30. August 2019 11:20
An: ulm-augsburg; w.weinseis@prpetuum.de
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname:
Nachname:
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: NBS Unterfahlheim-Jettingen, Fahrzeit über Günzburg
Nachricht: Sehr geehrte Mitarbeiterin, sehr geehrter Mitarbeiter, ich hatte bereits vor einigen Monaten die DB Netz über das Kontaktformular https://www.ulm-augsburg.de/kontakt.html angeschrieben, hatte allerdings bis heute keine Rückmeldung zu meinen Fragen erhalten. Darum versuche ich es nun erneut.

Ich entnehme der Projektwebsite zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg, dass Günzburg weiterhin im Linienverkehr bedient werden soll. Der Zielfahrplan 2030 lässt mutmaßen, dass man dort sehr wahrscheinlich mit zwei Linien á 8 Zugpaaren pro Tag (IC60 Karlsruhe-München und EC62 Frankfurt-Klagenfurt/Graz) halten wird. Weiter mutmaße ich, dass Teile des nächtlichen Fernverkehrs sowie Züge zu Tagesrandzeiten wie bislang auch in Günzburg halten werden. Der Umfang an Zügen, die im 20km langen Abschnitt Unterfahlheim-Jettingen auch in Zukunft die bestehende, alte, nicht hochgeschwindigkeitstauglich ausgebaute Strecke über Günzburg befahren werden, beläuft sich somit auf etwa ein Drittel des gesamten Fernverkehrs zwischen Ulm und Augsburg.

Unter diesen Annahmen erscheint das Neubauvorhaben im Abschnitt Unterfahlheim-Jettingen, das eine in Bündelung mit der BAB8 verlaufende NBS vorsieht, doch ziemlich nutzlos, wenn dadurch lediglich zwei Drittel aller Fernzüge zwischen Ulm und Augsburg beschleunigt werden würden.

Weshalb orientiert man sich hier bei diesem Ausbauvorhaben an der BAB8?
Was spricht aus Sicht der Planer dagegen, den Abschnitt Ulm-Günzburg auszubauen und neben der NBS Jettingen-Dinkelscherben, bei der die von mir geschilderte Problematik nicht mehr aufträte, da auf diesem Abschnitt auch die in Günzburg haltenden Züge verkehren würden, alternativ zwischen Burgau und Günzburg Linienverbesserungen vorzusehen, d.h. z.B. in Form einer zweigleisigen NBS Günzburg-Burgau in einem 5km-Radius-Bogen die enge Kurve bei Offingen hochgeschwindigkeitstauglich zu umgehen?
Damit sollte ebenso wie mit einer NBS Unterfahlheim-Jettingen entlang der BAB8 der Abschnitt Ulm-Augsburg in den angestrebten 30min. zu bewältigen sein. Allerdings würden sich somit für den IC60 und den international verkehrenden EC62 die Halte in Günzburg verglichen mit einer Vorbeifahrt nicht mehr so stark auf die Fahrzeiten auswirken. Im Bundesgutachten benötigt der EC62 (FV40) zwischen Heidelberg und München beispielweise 14min. länger als der FV1 zwischen Mannheim und München. Bislang unterscheiden sich die Fahrzeiten dort nicht.

Ich wäre desweiteren am angestrebten Betriebsprogramm zwischen Ulm und Augsburg interessiert. Soll die entlang der BAB8 verlaufende NBS Unterfahlheim-Jettingen den nächtlichen Güterverkehr aufnehmen? Der Graphik im Bundesverkehrswegeplan ist das so zu entnehmen. Das wäre allerdings - so meine Vermutung - nur mit sehr großen Aufwendungen und vielen längeren Tunnel möglich, da es die Steigungen entlang der BAB8 doch ganz schön in sich haben. Wie will man dieses Problem bewältigen? Andernfalls hätte eine in Bündelung mit der BAB8 verlaufende Neubaustrecke zwischen Unterfahlheim und Jettingen auch für die Nachtruhe auf der Bestandstrecke keinen Nutzen.

Sofern ich hier, an welchen Stellen auch immer, falsche oder nicht mehr aktuelle Auffassungen vertrete, bitte ich auch hier darum, mich entsprechend aufzuklären.

Mit der freundlichen Bitte um Rückmeldung Beste Grüße [redacted]

Abbildung 89_Nr. 28

DB InfraGO

3.11 Forderung Nr. 41

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

[redacted]

Frage

Ist auch eine Kombination von verschiedene Trassen möglich z.B. die violette Trasse von Ulm bis Jettingen und die türkise Trasse von Jettingen bis Augsburg?
Warum gibt es keine Trasse von Jettingen nach Dinkelscherben, z.B. auf der grünen, türkisen oder violetten Trasse bis Jettingen, eine neu Trasse nach Dinkelscherben und auf einer der blauen Trassen nach Augsburg?

Thema

Die Trassierungsräume

Abbildung 90_Nr. 41

3.12 Forderung Nr. 48

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

[redacted]

Frage

Sehr geehrte Damen und Herren, die Variante türkise Trasse würde in unserer Gemeinde durch einen Naherholungsmischwald führen. Östliches Waldstück zwischen Kissendorf und Bühl. Hier wäre für viele Spaziergänger, Jogger und Fahrradfahrer die Wegführung abgeschnitten und ist von den Bürger der Gemeinde 89346 Bibertal nicht gewünscht. Falls diese Variante in die Auswahl käme, wäre hier eine Tunnelführung vorgesehen? Oder wie würde hier eine Lösung des Problems konkret aussehen ? [redacted]

Thema

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Abbildung 91_Nr. 48

DB InfraGO

3.13 Forderung Nr. 49

Von: [redacted]
Gesendet: Sonntag, 31. Oktober 2021 20:31
An: ulm-augsburg
Betreff: Kombinationsvariante Gelb
Anlagen: Kombinationsvariante_Gelb.jpg

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die Vorstellung der Grobtrassierungen und diese wunderbare interaktive Karte!
Bei deren Betrachtung ergab sich folgende Fragestellung:
Ist vorgesehen, dass nach Bewertung der Varianten hinsichtlich Schutzgütern, Durchfahrungslängen usw. möglicherweise auch noch Segmente dieser einzelnen Grobtrassierungen zur idealen Auswahlvariante miteinander kombiniert werden? Oder werden diese vier Varianten Türkis, Orange, Violett und Blau-Grün ab jetzt nur noch als Ganzes und "im Stück" miteinander verglichen und es wird am Ende jene Variante, welche *insgesamt* am günstigsten abschneidet?
Denn beim Ansehen der Karte drängen sich natürlich weiterhin Kombinationspunkte auf, an den sich kreuzenden oder deckenden Stellen der vier Varianten. So zum Beispiel natürlich im Bereich der Talquerung nördlich von Scheppach zwischen Violett, Türkis und Orange, oder auf dem zumindest der Lage nach deckungsgleichen Abschnitt von Türkis und Grün(blau) nördlich von Hochwang.
Mir ist ebenso unklar, weshalb die Variante Grün bereits insgesamt ausgeschieden ist, nur weil deren Augsburger Endstück nicht passte. Hätte man da nicht noch Variante Grün in Kombination mit dem Endstück von Variante Violett untersuchen müssen, mit einem Wechsel von Grün auf Violett südlich der Ortschaft Bieselbach?
Aus solcherlei Variantenkombinationen abgeleitet möchte ich nun noch den folgenden Vorschlag zur Diskussion stellen:

Die **Kombinationsvariante Gelb**.

In der Grafik im Anhang habe ich sie zum besseren Verständnis einmal ganz grob in Ihr Variantenschema eingezeichnet.
Diese Variante Gelb setzt sich zusammen aus Segmenten der Varianten Türkis, Orange, Violett und erneut Orange und Türkis.
Im Verlauf von West nach Ost wie folgt:
Ab Ausfädelung Ulm so direkt und schnell wie möglich mit für 300 km/h ausgelegter Trassierung entsprechend der Variante Türkis.
Zwischen Bühl und Kissendorf wird auf die Trasse der Variante Orange gewechselt, allerdings mit der Maßgabe, die dafür nötigen Kurven zur Vermeidung eines unnötigen Geschwindigkeitseinbruchs dort ebenfalls für 300 km/h zu trassieren. Das müsste machbar sein. Oder würde es daran scheitern, dass dann die Weichenbereiche des dort fälligen Überholungsbahnhofs nicht mehr in die Gerade fallen?
Sofort nach Erreichen der Trasse von Variante Violett wird auf deren Trassierung gewechselt. In der ungefähren Autobahnbündelung von Violett geht es weiter für Tempo 300 trassiert bis zur Talquerung nördlich von Scheppach und dort in den Tunnel der Variante Violett, also auf der Südseite der Autobahn verbleibend.
In diesem Tunnel, nordöstlich von Scheppach, erfolgt nun die Abweichung von der Variante Violett. Meine Variante Gelb würde hier in Tunnellage nach Norden abschwenken, die Autobahn queren und im Bereich nordwestlich der Ortschaft Vallried auf die Variante Orange einschwenken. Bis hierhin mit Trassierung für 300 km/h!
Weiter geht es der Variante Orange folgend nördlich an Zusmarshausen vorbei, bis nördlich Streitheim wieder auf die Variante Türkis eingeschwenkt wird. Die beiden Kurven zwischen Zusmarshausen und Streitheim könnten unter Inkaufnahme einer stärkeren Abrückung von der Autobahn vielleicht noch für entweder 250 km/h ohne *Komforteinschränkungen*, also unter Nicht-Ausnutzung der Grenzwerte, oder im Idealfall sogar noch etwas schneller trassiert werden, vielleicht schafft man ja sogar 270 km/h? Ziel wäre jedenfalls, den an dieser Stelle wohl unvermeidbaren Geschwindigkeitseinbruch so gering wie möglich zu halten. Allerdings stellt sich auch hier wieder die Frage, ob die Weichenbereiche des auch hier mitten in der Zwischengeraden liegenden Überholungsbahnhofes das mitmachen?
Bis Augsburg geht es dann weiter entlang der Variante Türkis, wieder mit 300 km/h, wobei mir die Einfädelung Augsburg nach Art der Variante Orange ein wenig raumverträglicher ausschaut, so auf den ersten Blick. Daher habe ich für meine Variante Gelb hier noch einmal die Trasse der Variante Orange gewählt. Von der Entwurfsgeschwindigkeit her sollten an dieser Stelle wohl beide Varianten, Türkis und Orange, bereits weit in einem weit geringerem Bereich liegen, wahrscheinlich sind also ohnehin beide Möglichkeiten für beide Varianten denkbar?

Warum nun diese Variante Gelb, sofern sie denn machbar ist?

1

Abbildung 92_Nr. 49

DB InfraGO

Als **Vorteile** sehe ich:
- Kürzere Fahrzeit als Variante Orange durch nur noch einen kurzen lediglich mit 250 km/h (oder sogar leicht schneller) befahrbaren Abschnitt.
- Im Vergleich mit Variante Violett Streckenverkürzung durch Entfall der Führung via Nersingen-Unterfahlheim, gleichzeitig auch entfallende Beeinträchtigung dieser beiden Orte.
- Dennoch im westlichen Teil Autobahnbündelung wie Violett/Orange, insbesondere können die Brücken der Variante Türkis zwischen Kleinkötz und Hochwang sowie Hammerstetten und Wettenhausen entfallen, zwecks Minimierung der optischen (Neu-) Zerschneidungswirkung.
- Im Bereich der Talquerung nördlich von Scheppach kann wie Variante Violett trassiert werden, also auf der Südseite der Autobahn bleibend, ohne deren Querung. Dadurch lässt sich die Höhenlage der Trasse minimieren - wobei der dort eingezeichnete Tunnel unter der Mindel die Vermutung nährt, dass dort ohnehin eine Tieflage geplant und erforderlich ist?
- Als Vorteil gegenüber den Varianten Violett und Türkis ergibt sich bei "Gelb" auch im östlichen Teil der Vorzug der Autobahnbündelung, vor allem an der entscheidenden Stelle, der Talbrücke zwischen Zusmarshausen und Wollbach. Der große Vorteil gegenüber der Variante Türkis ist hier also der Entfall der Einkesselung von Wollbach zwischen NBS nördlich und Autobahn südlich. Die westlich und östlich anschließenden Bündelungsabschnitte der Variante Orange bringen für sich genommen wohl keine entscheidenden Vorteile, weshalb ich bei Gelb hier auch größere Abrückungen vorsehen würde, zugunsten größerer Bogenradien - nur die Beibehaltung dieser engen Bündelung nördlich von Friedensdorf im Bereich eben dieser Talquerung, die könnte ganz entscheidend sein hinsichtlich der Raumverträglichkeit und Akzeptanzfähigkeit.

Als **Nachteile** dieser Kombinationsvariante Gelb sehe ich auf jeden Fall schon:
- Geschwindigkeitseinbruch, wenn auch gegenüber Orange möglichst minimiert.
- Mögliche Probleme bei der Positionierung der nötigen Überholbahnhöfe in der Geraden.
- Mögliche neue Konflikte mit Schutzgütern in den Bereichen, die eine Verschiebung der Trasse erfordern.
- Mögliche Probleme mit der Trassierung der Höhe nach im Bereich der Variantenwechsel.
- Autobahnquerung in flachem Winkel zwischen Scheppach und Zusmarshausen.
- Gegenüber Variante Türkis erhöht sich die Streckenlänge - ein Vorteil gegenüber Türkis ergibt sich also nur, wenn die mit Gelb möglichen Bündelungsabschnitte gegenüber Türkis entscheidende Vorteile hinsichtlich Raumverträglichkeit und Akzeptanz bei der Bevölkerung bringen.

Übrigens wohne ich in Schleswig-Holstein und bin allenfalls von der Hinterlandanbindung FBQ betroffen. Von Ulm-Augsburg also nicht, egal was dort gebaut wird. Mein Vorschlag einer solchen Variantenkombination Gelb verfolgt dementsprechend keinerlei eigene Interessen oder Betroffenheiten, dennoch würde ich ihn, sofern trassierungstechnisch machbar, als vorteilhafter einschätzen als Ihre Variante Orange.
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 93_Nr. 49

3.14 Forderung Nr. 51

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 11. November 2021 08:46
An: ulm-augsburg
Betreff: Alternativverbindung Ulm-Augsburg

Kategorien: Markus

Sehr geehrte DB Netze

Wurde für die Verbindung Ulm-Augsburg auch eine mögliche Verbindung „Blau-Grüne-Linie Augsburg bis Jettingen, dann eine Verbindung zur Violett-Linie Richtung Ulm" untersucht.
Vorteile: Die Strecke Ulm bis Nersingen kann verwendet werden und die Strecke Augsburg bis Dinkelscherben ebenfalls.

Mit freundlichen Grüssen
[redacted]

Abbildung 94_Nr. 51

DB InfraGO

3.15 Forderung Nr. 52

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 25. November 2021 20:48
An: ulm-augsburg
Betreff: Neuer Streckenvorschlag über Günzburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ich habe da eine Mögliche neue Idee für eine Steckenführung. Mit der Idee die Züge über Günzburg zu leiten und trotzdem die Zeit zu senken.
Die Idee:
Von Augsburg anfangend mit der Orangen Streckenführung, oder der Türkisen Stecke bis Scheppach.
Dann weiter mit Violett oder Orange bis Leinheim.
Jetzt die neue Idee:
Die Stecke Östlich oder Westlich von Leinheim weiter zu führen, bis westlich an Nornheim vorbei. Dann zwischen Reisensburg und dem Günzburger Krankenhaus hindurch, bis zur Bestandsstrecke. Von dort weiter über die Alte Strecke, welche dann natürlich erweitert wird. Eine Begradigung zwischen Leipheim und Günzburg wäre ebenfalls vorstellbar.
Das Hauptaugenmerk liegt im Bau des Tunnels am Günzburger Krankenhaus, der die Alte Strecke mit der neuen verbindet. Durch die Geographischen Höhenunterschiede sollte die Möglichkeit bestehen TBMs zu benützen, da der Unterschied um die 20-25 Höhenmeter beträgt. Klar ist, das wäre Teuer. Aber eine Neue Streckenführung zwischen Neu-Ulm und Günzburg über die Bestandsstrecke wäre wohl auch günstiger, als um Günzburg herum zu Bauen. Was halten sie von dieser Idee? Ich bin natürlich nur ein Leihe und kann die Idee nur grob schätzen. Aber ich persönlich halte das für möglich.
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 95_Nr. 52

3.16 Forderung Nr. 55

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 20. Januar 2022 21:28
An: ulm-augsburg
Betreff: 22-01-20_Anfrage zum DB Projekt Ulm-Augsburg

Kategorien: Jakob

Sie erhalten nicht oft E-Mail von [redacted] Weitere Informationen, warum dies wichtig ist
Sehr geehrte Damen und Herren, werte Projektingenieure,

ich habe eine Frage zur Trassenplanung der Neubaustrecke Ulm-Augsburg.
Mir fällt auf, dass die türkise Trassierung im Bereich vor Augsburg entlang der A8 geführt wird und die violette Trassenplanung vor Ulm weitestgehend entlang der alten Bahntrasse, natürlich ohne den Bogen an der Donau. Und beides finde ich sehr gut.

Nun die Frage: Was spricht dagegen, die türkise und violette Trassierung zu kombinieren und sie in der "Osthälfte" des Projekts direkt entlang der A8 zu führen und in der "Westhälfte" vor Ulm entlang der Bestandsbahntrasse?

Den Vorteil sehe ich darin, bestehende Trassen zu bündeln, anstatt der Landschaftszerschneidung und Zersiedelung vorschub zu leisten. Gerade im Bereich Straß, Nersingen, Bühl fällt diese Zerschneidung recht krass aus.
Wenn Sie beispielsweise Fahlheim/ Nersingen nach Norden verlassen, stehen Sie sehr, sehr schnell an der Bahnlinie, die ja auch nach Nersingen hinein führt, im Westen an der A7. Den Einwohnern nun auch noch im Süden "den Weg abzuschneiden" halte ich für eine unverhältnismäßige Belastung. Es kommt mir und anderen doch so vor, als ob die Belastungen und Konflikte, die so eine Infrastruktur naturgemäß mit sich bringt, sehr unglücklich über diesem Streckenabschnitt verteilt werden. Salopp gesagt, möglichst jeder bekommt etwas ab von Lärm, Flächenzerschneidung und Emissionen ab, anstatt die Belastungen zu bündeln und dann vielleicht auch effektiv mit nur einer Lärmschutzwand abzuschirmen.

Zugleich waren die Erfahrungen beim parallelen sechsstreifigen Ausbau der A8 Ulm-Hohenstadt kombiniert mit der Bahn Neubaustrecke Ulm-Wendlingen doch sehr gut, wie auch der Projektleiter der DB gegenüber der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH noch vor wenigen Monaten lobte. Auch wenn der Abstimmungsaufwand zwischen beiden Planungspartnern hoch war. Aber das Ergebnis rechtfertigt den Aufwand. Ich selbst empfinde die Bündelung der Trassen auf der Albhochfläche auch als bestmögliche Lösung.

Früher habe ich selbst in Nersingen nahe der Bahnlinie und dann später in Straß gewohnt. Heute wohne ich in Esslingen im Stuttgarter Großraum. Einer der größten Nachteile hier ist die brutale Zersiedelung des Raumes um Stuttgart. Ja natürlich ist es ein Ballungsraum einer Großstadt. Aber es zeigt mir doch sehr deutlich, dass die freie Landschaft einen sehr hohen Stellenwert besitzt/ besitzen sollte. Das sollte man nicht unterschätzen. Diese Neubaustrecke wird ja auch dauerhaft bleiben und mit ihr jede gute oder leider auch schlechte Lösung, die zum Alltag der Einwohner entlang der Strecke wird. Ich finde gerade bei so einem absolut raumprägenden Projekt lohnt sich der Aufwand, die Trasse so schonend, wie möglich zu optimieren.

Ich freue mich von Ihnen zu lesen und bitte sie, falls ich bei Ihnen nicht richtig sein sollte, diese Mail entsprechend weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen,

[redacted]

Abbildung 96_Nr. 55

DB InfraGO

3.17 Forderung Nr. 57

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

[redacted]

Frage

Grüß Gott,
Ist eine Kreuzung Neubau- Bestandsstrecke auch westlich von Dinkelscherben möglich und falls nicht, warum nicht ?
Ich könnte mit vorstellen, dass hier die Kreuzung unter der Bestandsstrecke möglich wäre um dieses gigantische Bauwerk östlich von Dinkelscherben zu verhindern.

Viele Grüße aus Dinkelscherben
[redacted]

Thema

Die Trassierungsräume

Abbildung 97_Nr. 57

3.18 Forderung Nr. 58

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 3. Mai 2022 14:54
An: ulm-augsburg
Cc: ulm-augsburg
Betreff: AW: Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Anlagen: Bild - Variante Initiative.png; Bild - Variante - Initiative 2.jpg

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Sehr geehrter Herr Metzger,
danke für die für uns so positive Antwort.
Bitte bedenken Sie bei Ihren Planungen, dass bei der orangen und türkisen Variante die Verbindung von der Neubaustrecke zur Bestandsstrecke auf der westlichen Seite der Bestandsstrecke geplant ist und dadurch im Hochwassergebiet (planfestgestellt) von Burgau liegt.
Deshalb unser Vorschlag, die Verbindung von Neu zu Bestand auf der östlichen Seite der Bestandsstrecke
und einen Tunnel von der Ostseite der Bestandsstrecke bis westlich der Mindel.
Dadurch entfallen die zahlreichen Untertunnelungen aller verkehrlichen Infrastrukturen, was sich möglicherweise finanziell ausgleicht und den sehr großen Vorteil bei der Bauausführung hat.
Nochmals vielen Dank auch an Herrn Baumann
Viele Grüße
[redacted]

Abbildung 98_Nr. 58

DB InfraGO

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 19. April 2022 08:34
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff:

Sie erhalten nicht oft E-Mail von [redacted]. Weitere Informationen, warum dies wichtig ist

Sehr geehrter Herr Metzger,
zunächst möchte ich mich bei Ihnen für Ihre Zeit und die sachliche Information
bei unserem persönlichen Gespräch in Neusäß bedanken und hoffe, dass Sie einige ruhige
Ostertage hatten.
Der Markt Jettingen-Scheppach lebt mit und profitiert seit 160 Jahren von der Bahn.
Daher ist es uns wichtig, dass der bevorstehende Aus- und Neubau im Einklang mit den Menschen vor
Ort erfolgt.
Wie ich in meinem Redebeitrag darlegte, lehnt die Initiative "Bahnprojekt Jettingen-Scheppach",
gestützt durch die Bevölkerung des Marktes Jettingen-Scheppach, die grüne Variante auf dem
Gebiet des Marktes Jettingen-Scheppach mit aller Entschiedenheit ab. Die Gründe habe ich schon
dargelegt.
Ebenso wird die violette Variante im Bereich der Bebauung (ALKO bis westlich der Mindel) abgelehnt.
Die Varianten türkis und orange werden, mit gewissen Verbesserungen, im Wesentlichsten die
Fortführung
des Tunnels vom Unterwaldbacher Berg bis westlich der Mindel, unterstützt.
Ich möchte Ihnen jedoch eine Trassenführung, wie ich dies schon in unserem Gespräch getan habe,
vorschlagen,
die nur unwesentlich von der türkisen und orangen Variante abweicht, aber aus meiner/unserer Sicht
sehr viele Vorteile bietet.
Vorschlag:
Die orange oder türkise Variante kommt etwas nördlicher als jetzt geplant aus dem Unterwaldbacher
Berg, unterquert
die Ortsverbindung von Scheppach nach Röfingen und führt nördlich des Kreisverkehrs unter der St
2025 zur
Bahnlinie Ulm-Augsburg.
Zwischen der St 2025 und der Bahnlinie erfolgt die Verbindung zur Bestandsstrecke mit einer
Überwerfung.
Die weitere Trassenführung erfolgt von der Bestandsstrecke, nördlich vorbei am Autobahnsee bis
westlich der Mindel
in einem Tunnel und dann weiter zum westlichen Talrand des Mindeltals.

Abbildung 99_Nr. 58

Da bei der jetzigen Planung der Varianten orange und türkis, die Verbindung von Neu zu Bestand auf
der westlichen Bahnseite
der Bestandsstrecke geplant ist, würden diese im Gebiet des 1000 jährlichen Hochwassers liegen und
auch das Retentionsvolumen verringern.
Eine Unterquerung auf engstem Raum (türkis und orange Variante) von Autobahnanschlussstelle,
Autobahn, Bahnlinie, Ortsverbindungstraße Scheppach-Burgau, Erlenbach und Mindel ist aus unserer
Sicht nicht oder nur mit hohem finanziellem Aufwand möglich. Dazu kommen noch enorme
Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer und erhebliche Belastungen während der Bauzeit für
die Bürgerinnen und Bürger des Marktes Jettingen-Scheppach.
Die Vorteile unseres Vorschlags (Streckenführung in gerader Linie vom östlichen zum westlichen
Talrand
nördlich des Autobahnsee) sind vielfältig:
Keine größeren Behinderungen im Verkehrsablauf während der Bauzeit.
Alle Querungen von Straßen, Gewässern und der Bahnlinie können rechtwinklig erfolgen.
Die Hochwasserfreilegung von Burgau wird in keinster Weise tangiert und durch die Tunnellösung
sind auch bei
Hochwasser, keine Beeinträchtigungen (Flutung des Troges) zu erwarten.
Die Anschlussstelle an der A8 bleibt in ihrem Bestand unberührt und muss nicht, zusammen mit der
A8 und der
Bahnlinie, im 30° Winkel gekreuzt werden.
Ausreichend Platz für die Verbindung Neubau- zur Bestandsstrecke.
Größerer Abstand zur Bebauung und dadurch weniger Probleme beim Bau bezüglich Grundwasser
und später
durch Veränderung (Rückstau durch tiefen Trog und Tunnel) des Grundwasserspiegels und der
Fließrichtung.
Die Kreuzung der Autobahn wäre ohne jegliche Behinderung im Bergrücken (Tunnel) zwischen
Mindel und Kammel
möglich, wo auch der Anschluss an die türkise, orange und violette Variante besteht.
Ich hoffe, dass unser Vorschlag verwirklicht werden kann und melde mich zeitnah bei Ihnen.
Herzlichen Dank für Ihren großen Einsatz und das gute und menschliche Miteinander.
Viele Grüße
[redacted]

Abbildung 100_Nr. 58

3.19 Forderung Nr. 65

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Mai 2023 11:14
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff: Infopunkte Varianten

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Guten Tag Zusammen,

ich hab hier ein paar Anliegen die ich unbedingt den Projektbeteiligten mitteilen möchte!

Kurz zu meiner Person.

Ich wohne in Burgau und bin Konstrukteur in der Automobilindustrie. Ich fahre in meiner Freizeit bei einem landwirtschaftlichen Lohnunternehmen.

1

Abbildung 101_Nr. 65

DB InfraGO

Viel Zeit verbringe ich auf einem Maishäcksler und Mähdrescher und kenne so sehr viele Äcker im Landkreis Günzburg.

Die unten Aufgeführten Punkte kenn ich aus meiner eigener Erfahrung!

Bild Türkis-1 Westlich Burgau

Bei Punkt A befindet sich die Glöttquelle

Bild Grün-1 Scheppach-Jettingen

Bei Punkt B ist eine Quelle oder Torfschicht

Hier hab ich schon 2x einen Mähdrescher und Traktor versenkt

Bild Grün-2 Östlich Jettingen

Bei Punkt C ist ein Wasserloch (Grundwasser/Quelle)

Hier hab ich auch schon mal einen Mähdrescher versenkt

Bei Punkt D ist eine Sumpflandschaft vom Trinkgraben

Bild Violett-1 Südlich Günzburg

Bei den Punkten E, F und G ist es auch im Hochsommer sehr nass

(Grundwasser oder Wasser von der Günz)

Bild Orange-1 Südlich Bubesheim

Wieso macht hier die Variante Orange solch einen Bogen?

Variante Rot würde hier doch mehr Sinn machen

Weniger Wald muss gerodet werden

Strecke ist kürz

Weniger Radien im Streckenverlauf

Abbildung 102_Nr. 65

3.20 Forderung Nr. 66

Anfrage 66 - mündlich eingegangene Forderung

3.21 Forderung Nr. 70

Anfrage 70 - mündlich eingegangene Forderung

3.22 Forderung Nr. 71

Anfrage 71 - mündlich eingegangene Forderung

3.23 Forderung Nr. 72

Anfrage 72 - mündlich eingegangene Forderung

3.24 Forderung Nr. 74

Anfrage 74 - mündlich eingegangene Forderung

3.25 Forderung Nr. 76

Anfrage 76 - mündlich eingegangene Forderung

DB InfraGO

3.26 Forderung Nr. 82

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 8. Februar 2022 19:00
An: ulm-augsburg
Cc: [redacted]
Betreff: Trassenvarianten zur Neubaustrecke Augsburg-Ulm im Bereich Neusäß, bitte zu Händen von Herrn Markus Baumann
Anlagen: Augsburg-Ulm in Neusaess.jpg

Sie erhalten nicht oft E-Mail von "[redacted]". Weitere Informationen, warum dies wichtig ist

Sehr geehrter Herr Baumann,

Herr [redacted] Ihnen einen Vorschlag zum Verlauf der Bahntrasse Augsburg-Ulm im Bereich Neusäß zur Prüfung zukommen zu lassen und mich gebeten, ihn über das Ergebnis zu informieren.

Konkret geht es um 2 Varianten der bereits seitens der Deutschen Bahn wegen der notwendigen Tieferlegung der B17 im Bereich des Gleisbauhofs verworfenen "grünen Trasse". Bei beiden Varianten soll eine Tieferlegung der B17 nicht erfolgen, sondern die Bestandsbrücke (oder ein Ersatzneubau) genutzt werden und die Strecke dann über den Gleisbauhof geführt werden.

Im Gespräch mit Herrn Durz wurden bereits die Planungsprämissen (z.B. maximale Gradiente der Neubaustrecke von 0,8%), prognostizierte Kapazität (Züge/Tag), wahrscheinliche Verteilung der Güterzüge auf Neubaustrecke und Bestandsstrecke sowie Zuständigkeit der Finanzierung durch Bund und Land unter bestimmten Rahmenbedingungen erörtert.

Unsere Fragen an Sie beziehen sich nun vor allem auf technische Aspekte.

Variante 1 wäre, die Neubaustrecke mit einem ausreichenden Gefälle von der B17 bis zur Entlastungsstraße zu planen, um sie anschließend ab der Entlastungsstraße als Tunnel bis Neusäß-Vogelsang zu führen.

- Welche Gradiente wäre hierfür im Bereich des Gleisbauhofs etwa notwendig?
- Wie würde sich die höhere Gradiente auf die wahrscheinliche Verteilung der Güterzüge auf Neubaustrecke und Bestandsstrecke auswirken?
- Sehen Sie gravierende technische Probleme für einen Tunnelbau?
- Würde die Variante die Fahrzeit verkürzen?

Variante 2 wäre, die Strecke für die Regionalbahn von Augsburg-Oberhausen oberirdisch über den Gleisbauhof zu führen und nach der Entlastungsstraße unterirdisch (inklusive Bahnhof in Neusäß-Mitte) bis zur jetzigen Bestandsstrecke zwischen Neusäß und Neusäß-Westheim, wo sie dann nach einer Linkskurve bis zum oberirdischen Bahnhof Westheim wieder anstiege. Die Bestandsstrecke zwischen Augsburg-Oberhausen und Neusäß-Westheim wäre dann für den Fernverkehr reserviert.

- Sehen Sie hier gravierende technische Probleme bei der Umsetzung?

Falls man die Baukosten der beiden Varianten im Vergleich mit einem vierspurigen Ausbau der Bestandsstrecke durch Neusäß schätzen wollte, welcher Aufwand wäre Ihrer Meinung nach dazu notwendig?

Eine Trassenskizze finden Sie als Anlage!

Mit freundlichem Gruß und vielen Dank im voraus

[redacted]

Abbildung 103_Nr. 82

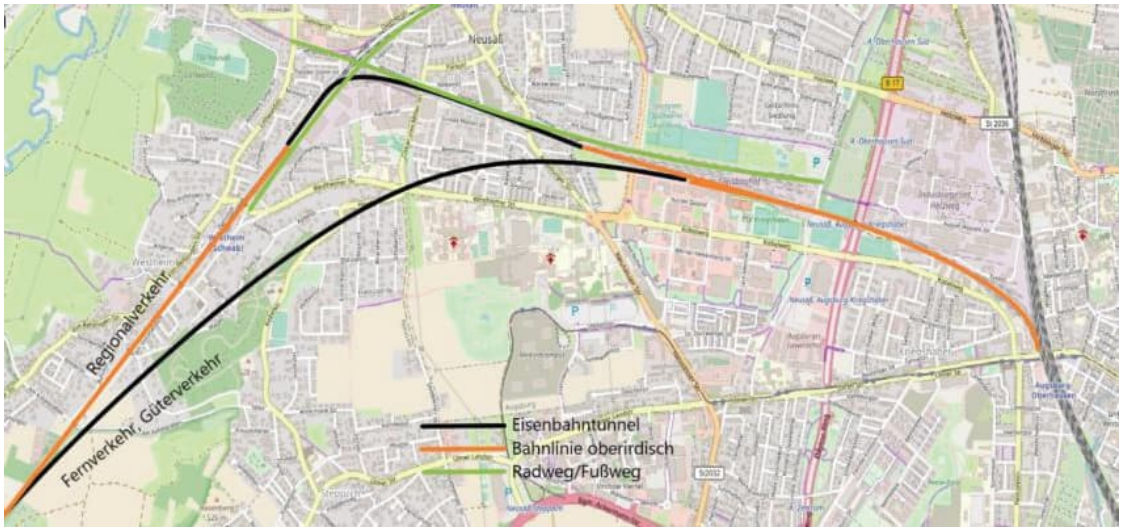


Abbildung 104_Nr. 82

DB InfraGO

3.27 Forderung Nr. 112

Stadt Neu-Ulm · Augsburger Straße 15 · 89231 Neu-Ulm

DB Netze AG
Herr Markus Baumann
Leiter Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg

Stadt Neu-Ulm

Abteilung: DZ3 Stadtplanung
Zimmer: 316
Augsburger Str. 15
Öffnungszeiten
Mo - Di 8.00 -12.00 Uhr
13.30 -16.00 Uhr
Mi 8.00 -12.00 Uhr
Do 8.00 -12.00 Uhr
13.30 -18.00 Uhr
Fr 8.00 -13.00 Uhr
sowie nach Vereinbarung
www.neu-ulm.de
Datum 17.12.2021

Sachbearbeiter/-in	Telefon	Telefax	E-Mail	Aktenzeichen
[redacted]				

Weitere Untersuchung der Trassenvarianten für die Neubaustrecke Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

vielen Dank für die Präsentation zum aktuellen Stand der „Grobtrassierungen" auf der Neubaustrecke Ulm-Augsburg im Stadtrat am 24.11.21.
Im Zuge der weiteren Untersuchung der bekannten vier Trassenvarianten für das Großprojekt möchten wir gern auf für die Stadt Neu-Ulm relevante Aspekte in dieser Sache hinweisen, die bereits jetzt erkennbar sind. Insbesondere bei der Variante Violett entlang der Bestandsstrecke ist es aus unserer Sicht im weiteren Prozess wichtig, hier neben der Option eines Tunnelbaus auch die mögliche Alternative einer Verlegung der Staatstraße 2023 (Adenauerstraße) in Burlafingen näher zu betrachten und eingehend zu prüfen. In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf die Anliegen der dort ansässigen und möglicherweise direkt betroffenen Standorte der Unternehmen ALDI Süd und Finkbeiner hinweisen und um entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Überlegungen bitten.
Darüber hinaus möchten wir, im Zuge der weiteren Planungen, die Prüfung einer ergänzenden Trassenführung anregen. Dabei handelt es sich um eine Mischung aus den Varianten Violett entlang der Bestandsstrecke, Blau-Grün und Türkis/Orange (siehe angehängte Skizze). Wir würden Sie bitten, diese alternative Trassenvariante im weiteren Prozess miteinzubeziehen und auch diese Option ausführlich zu untersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

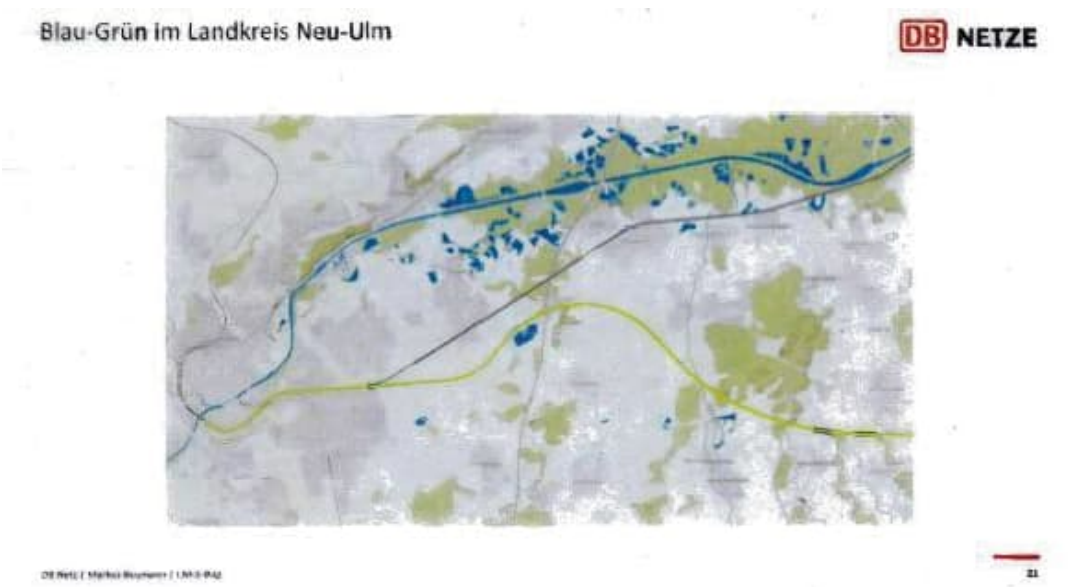
[redacted]

Anlage

Erreichbar mit DB, H Bahnhof Neu-Ulm
Bus H: Rathaus Neu-Ulm: 5, 7, 70, 71, 73, 76, 77, 78, 79, 84, 85, 88, 89, 597, 737, 763, 850, 870
Bank Spk Neu-Ulm-Illertissen, Kto-Nr. 430 000 018, BLZ 730 500 00 IBAN: DE13 7305 0000 0430 0000 18 BIC: BYLADEM1NUL
VR-Bank Neu-Ulm/Weißenhorn, Kto-Nr. 703010, BLZ 730 611 91, IBAN: DE57 7306 1191 0000 7030 10 BIC: GENODEF1NU1
1 / 1

Abbildung 105_Nr. 112

DB InfraGO



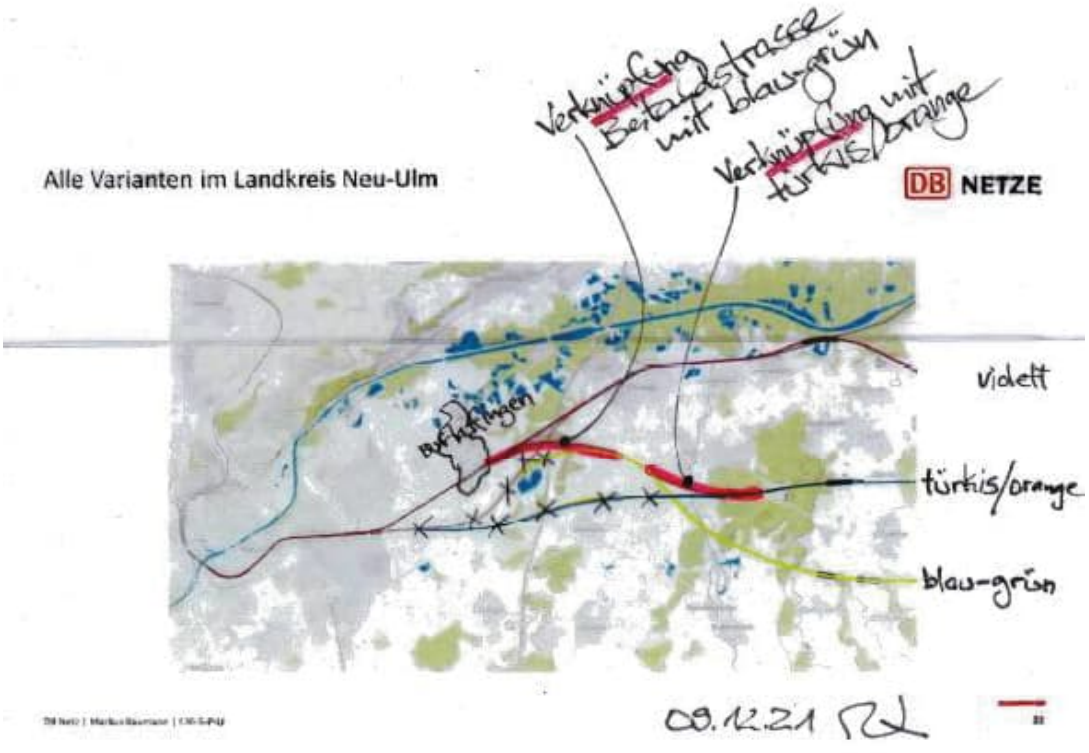


Abbildung 106_Nr. 112

DB InfraGO

3.28 Forderung Nr. 116

An die
DB Netz AG
z. Hd. H. Markus Baumann
Sandstraße 38 - 40

90443 Nürnberg

Diedorf-Hausen, den 08.12.2021

Betreff: Ausbau der Bahnstrecke Augsburg – Ulm.

Sehr geehrter Herr Baumann!

Nachdem jetzt nur noch 4 mögliche Trassen zur Debatte stehen und die Zeit der Festlegung auf eine Trasse nicht mehr fern ist, noch ein Gedanke von mir, den ich gern als Ergänzung zu meinem Vorschlag (Schreiben an Sie vom 09.05.2019) gesehen hätte.

Bei meinen Gedanken spielen halt immer wieder die Kosten eine gewichtige Rolle und deshalb dieser Vorschlag.

Wenn ich das für und wider für die eine oder andere Variante in der Presse sehe, ist der Ausbau der schon existierenden Trasse von Augsburg über Neusäß, Diedorf, Dinkelscherben nach Ulm die wahrscheinlichste, wenn auch der Stadtrat von Neusäß und der Marktrat von Diedorf aus taktischen Gründen anderer Meinung sind. Diese Kommunen hätten halt gern ihre Bahnhöfe behindertengerecht und mit den dazugehörigen Parkplätzen usw. auf Kosten der DB neu und zeitgemäß ausgebaut. Leider sind halt bei diesen Diskussionen auch maßlose Über- bzw. Untertreibungen in der einen oder anderen Detailfrage an der Tagesordnung.

Der Ausbau dieser Bestands-Strecke ist in meinen Augen die sinnvollste und kostenmäßig die wahrscheinlich günstigste, wenn auch Teile davon zwischen Dinkelscherben und Ulm durch die Begradigung der Strecke neu gebaut werden müßten.

Ich kenne zwar nicht den genauen Grenzverlauf zwischen dem Gelände der DB, auf dem die heute bestehenden Gleise verlegt sind und den angrenzenden Grundstücksbesitzern. Ich weiß auch nicht, ob der Abstand vom bestehenden Schienenstrang zur Grundstücksgrenze der angrenzenden Grundeigentümer immer gleich ist. Deshalb kann ich auch nicht abschätzen, wie groß die Fläche insgesamt wäre, die dazugekauft werden müßte.

Es wird jedoch wahrscheinlich so sein, daß wenn parallel zur Bestands-Strecke zwei neue Schienenstränge verlegt werden, diese teilweise auf auf Grund gebaut würden, der heute

Abbildung 107_Nr. 116

schon im Eigentum der DB ist und demzufolge nicht gekauft werde müßte. Auf die gesamte Ausbau-Strecke bezogen wären das doch erhebliche Einsparungen an Flächen und Kosten im Vergleich zum Neubau einer Trasse, die bis auf den letzten qm erst von der DB erworben werden müßte.

Eine Überlegung ist dies allemal wert.

Für die weitere Planung und den Ausbau dieser Strecke wünsche ich Ihnen weiterhin viel Kraft und Ausdauer. Es ist ein Jahrhundert-Projekt für die ganze Region.

Freundliche Grüße

[redacted]

Abbildung 108_Nr. 116

DB InfraGO

3.29 Forderung Nr. 125

MARKT ZUSMARSHAUSEN
Erster Bürgermeister

Markt Zusmarshausen • Schulstr. 2 • 86441 Zusmarshausen

Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Infrastrukturprojekt Süd (I-NI-S-T 4)
Bahnhofstr. 12 ½

86150 Augsburg

Zusmarshausen, 12.07.2021

EINGANG 19. JULI 2021

Ausbau Gemarkung Zusmarshausen
Hier: Prüfung des Schriftverkehrs aus 2015 und 2016 mit der Bitte um Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Frau Geyer,
sehr geehrte Damen und Herren der Projektgruppe,

als 2015 der Bundesverkehrswegeplan aufgestellt wurde, hat sich die Marktgemeinde bereits stark um den Ausbau der Bestandsstrecke bemüht. In diesem Zusammenhang erhielten wir im November 2016 aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Information, dass es durchaus in Betracht zu ziehen wäre, nach Dinkelscherben Richtung Westen die Strecke bis Jettingen-Scheppach zu verlängern. (sh. dazu beigefügten Schriftverkehr mit Skizze)

Die Darstellung aus 2016 enthält sicher andere Ausgangsbedingungen, wie z.B. die Höchstgeschwindigkeit von nur 250 km/h und eine Reisezeit von 30 Minuten.

Dennoch sehe ich es für notwendig, die Skizze aus dem Bundesverkehrsministerium mit einer der geplanten Neubautrassen zu verbinden. Eine Überprüfung erscheint mir notwendig. Möglicherweise können die neuen Vorgaben mit 26 Minuten Reisezeit und einer Geschwindigkeit von 300 km/h mit einer Kombination aus der Bestandsstrecke und ab Dinkelscherben Richtung Westen der geplanten Trasse entlang der BAB A8 ab Jettingen-Scheppach erreicht werden.

Ich bitte Sie herzlich um Prüfung und Stellungnahme zu gegebener Zeit.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Uhl
Erster Bürgermeister

Abbildung 109_Nr. 125

DB InfraGO

Ulrich Lange, MdB
Vorsitzender der Arbeitsgruppe
Verkehr und digitale Infrastruktur
der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

11011 Berlin
Platz der Republik 1
Telefon: 030 / 227-77990
Telefax: 030 / 227-76990
eMail: ulrich.lange@bundestag.de
Internet: www.ulrich-lange.info

86720 Nördlingen
Deininger Straße 1
Telefon: 09081 / 29085-47
Telefax: 09081 / 29085-48

MZ/KiC | Az.: 8500
V.:
R.: SU 2016
ID: | SB.:

Herrn
Bernhard Uhl
Erster Bürgermeister
Markt Zusmarshausen
Schulstr. 2
86441 Zusmarshausen

09.12.

2. Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Nachgang zu unserem Gespräch am 15. November 2016 leite ich Ihnen im Anhang ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums zur ABS/NBS Ulm – Augsburg weiter.

Ich hoffe, Ihnen damit weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Ulrich Lange

Abbildung 110_Nr. 125

DB InfraGO

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Ulrich Lange, MdB
- Büro Berlin -
28. Nov. 2016

Erledigt	Antwort	Ablage	WV

[redacted]

Herrn
Ulrich Lange MdB
Vorsitzender der Arbeitsgruppe
Verkehr und digitale Infrastuktur
der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Betreff: ABS/NBS Ulm - Augsburg

Bezug: Ihre E-Mail vom 15.11.2016
Aktenzeichen: G 12/3214.3/xx
Datum: Berlin, 22.11.2016
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege, lieber Ulrich,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 15.11.2016. Hierzu kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Das Projekt einer kombinierten Aus-/Neubaustrecke Ulm - Augsburg ist unter der Projektnummer 2-041-V02 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 bzw. unter der lfd. Nr. 22 des Vordringlichen Bedarfs im Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten.

Die Gesamtmaßnahme besteht aus einem dritten Gleis Dinkelscherben – Augsburg mit einer Entwurfsgeschwindigkeit Vmax 200 km/h und einer ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günz-burg – Jettingen – Dinkelscherben mit einer Entwurfsgeschwindigkeit Vmax = 250/200 km/h. Der Bahnhof Günzburg ist dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden.

Zwischen Ulm und Augsburg ist eine Reisezeitverkürzung für den Schienenpersonenfernverkehr auf eine für einen Taktfahrplan („Deutschland-Takt") erforderliche Reisezeit von 30 Minuten vorgesehen. Gleichzeitig soll sowohl im Fern- wie auch im Nahverkehr das Bedienungsangebot verdichtet werden. Durch die zusätzlichen Kapazitäten bzw. die Entmischung der schnellen und der langsamen Verkehre steigt auch die Anbindungsqualität im Güterverkehr zwischen Stuttgart und München.

Als Konzeptentwurf zur Bewertung ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben wurden ein 3-gleisiger

VERKEHRSANBINDUNG: U-Bahn: U6 (Haltestelle ...), Tram: M6, M8, M10, Bus: TXL, 126, 142, 147, 245 (Straßenbahn)

Abbildung 111_Nr. 125

DB InfraGO

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Ausbau Neu-Ulm - Unterfahlheim, 2-gleisiger Neubau Unterfahlheim - Jettingen (Anlehnung an BAB A8), 2-gleisiger Neubau Jettingen - Dinkelscherben betrachtet. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. Er stellt keine Vorfestlegung für den folgenden Planungsprozess dar, der den konkreten Verlauf im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt.

Für den Abschnitt Jettingen-Scheppach – Dinkelscherben ist in dem Konzeptentwurf zur Verkürzung der Strecke und zur Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax = 250 km/h eine Neubaustrecke mit einem ca. 5 km langen Tunnel unter dem Scheppacher Forst vorgesehen (siehe als Anlage beigefügte Karte). In der weiteren Planung ist der exakte Verlauf dieser Neubaustrecke sowie ggf. der Entfall mit anschließender Renaturierung der Bestandsstrecke über Freihalden und Zusmarshausen zu konkretisieren.

Grundsätzlich ist es möglich, dass es sich bei der weiteren Planung ergibt, dass vorhandene Brückenbauwerke im Zuge der Bestandsstrecke für die Zwecke des Eisenbahnbetriebs nicht mehr erforderlich sind. Ob dies im konkreten Fall so sein wird, kann erst nach Festlegung der künftigen Trassenführung beurteilt werden. Eine verbindliche Aussage hierüber kann nicht vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage: 1

Abbildung 112_Nr. 125

DB InfraGO

Konzeptentwurf zur Verkürzung des Streckenabschnitts Jettingen-Scheppach – Dinkelscherben und zur Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 250 km/h

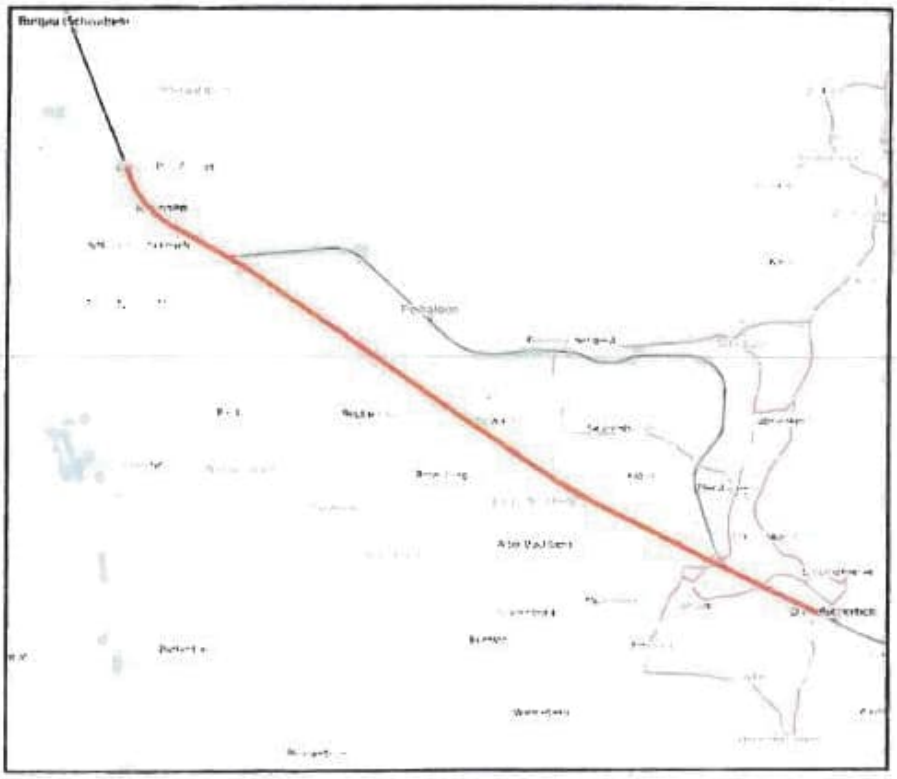


Abbildung 113_Nr. 125

DB InfraGO

3.30 Forderung Nr. 133

MARKT DIEDORF

Natur Dynamik Vielfalt

IM LANDKREIS AUGSBURG

MARKT DIEDORF · LINDENSTRASSE 5 · 86420 DIEDORF

DB Netz AG
Großprojekt Süd ING-S-B
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

eingegangen am 24.02.2020

IHR ZEICHEN IHRE NACHRICHT VOM	BITTE BEI ANTWORT ANGEBEN: UNSER ZEICHEN	TELEFON-DURCHWAHL 08238/ 3004	BEARBEITER/IN	DIEDORF,
	Hö/hm	-20	1. Bgm. Peter Högg	17.02.2020

Investitionsrahmenplan 2019-2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Augsburger Allgemeine schreibt: „Bahnausbau: Berlin macht Tempo". (Artikel, Samstag, 15.02.2020)

Das sind gute Nachrichten für unsere Marktgemeinde, wenn es um den Bahnausbau geht. Findet unser zweites Großprojekt, die Umgehung B300, jetzt auch wieder mehr Beachtung in Berlin?

Beide Maßnahmen sind für die Marktgemeinde und den Landkreis Augsburg äußerst wichtig. Wir wären Ihnen für Ihre Unterstützung sehr dankbar, auch das Projekt: „Ortsumfahrung B300 Diedorf" in den Investitionsrahmenplan 2019-2023 des Bundesverkehrsministeriums mit aufzunehmen.
Das staatliche Straßenbauamt und das von ihm beauftragte Ingenieurbüro haben sehr ambitionierte Pläne (800m Tunnel) für unsere Marktgemeinde.

Eine vernünftige Lösung für beide Projekte bringt größte Akzeptanz bei der Bevölkerung und wirkt nachhaltig über mehrere Generationen.

Für eine wohlwollende Prüfung sind wir Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Högg
1. Bürgermeister

Abbildung 114_Nr. 133

4 Unterlagen private Betroffenheiten

4.1 Forderung Nr. 9

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 6. Mai 2022 22:06
An: ulm-augsburg
Cc: Guenzburg@BayerischerBauernverband.de
Betreff: Betroffenheit landw. Betrieb Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Anlagen: Bahn-Ulm-Augsburg.pdf

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie ein Schreiben zur Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg, mit der Bitte um Weiterleitung an die entsprechende Stelle.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

[redacted]

Abbildung 115_Nummer 9

DB InfraGO

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg
E-Mail: ulm-augsburg@deutschebahn.com

Absender:
[redacted]
89284 Pfaffenhofen a.d. Roth / OT
Kadeltshofen
E-Mail: [redacted]
Tel: [redacted]

Kadeltshofen, 22.04.2022

Betreff:
Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes/Grobtrassierung beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind fünf Trassierungsräume und Grobtrassierungen zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Mein landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein komplexes Netzwerk zwischen Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbauflächen als Existenzgrundlage, Anfahrtswegen, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u. v. m.

Das Schreiben gliedere ich wie folgt:
-Betriebsbeschreibung
-Schilderung von drohenden Betroffenheiten

Zur Betriebsbeschreibung:
Wir sind ein ökologisch wirtschaftender Marktfruchtbetrieb (Bioland). Zum 01.Juli 2021 habe ich den elterlichen Betrieb übernommen, um ihn im Haupterwerb mit meiner jungen Familie weiterzuführen. Der Betrieb existiert bereits seit mehr als 637 Jahren und war wirtschaftliche Grundlage unzähliger Generationen. Der Betrieb bewirtschaftet 33ha Ackerland, ca. 6ha Grünland und ca. 13ha Wald, von denen ca. 6ha Acker- und Grünland gepachtet sind. Zweites Standbein des Betriebes ist seit 1993 ein Sägewerk, hierüber wird das Holz aus dem eigenen Wald veredelt. Seit über 20 Jahren werden die

Abbildung 116_Nummer 9

DB InfraGO

landwirtschaftlichen Flächen pfluglos und in Mulchsaat bearbeitet. Durch diese bodenschonende Bearbeitung wurde ein lebendiger und gesunder Boden geschaffen.
Angebaut werden derzeit Kleegras (Futter- / Mistkooperation), Ackerbohnen, Kartoffeln, sowie verschiedene Getreidesorten (Dinkel, Weizen, Hafer, Gerste etc.). Dazu kommt Pferdeheu vom Grünland und Bauholz aus dem Wald. Zurzeit leben von diesem Haupterwerbsbetrieb zwei Generationen.
Die Anbindung an unsere Feldstücke ist derzeit als sehr gut zu bewerten. Die Feldstückgröße beträgt zwischen 0,78 und 6ha, sind überwiegend rechteckig ausgeformt und somit sehr gut zu bewirtschaften.

Wenn die / der mögliche Trasse/nkorridor auf unseren Betrieb und die Betriebsorganisation fällt, würde dies unseren Familienbetrieb in folgenden Bereichen erheblich beeinträchtigen:

Eine der geplanten Trassen würde unseren Betrieb zum erheblich betreffen. Die betroffenen Flächen liegen alle im nördlichen Teil der Gemarkung Kadeltshofen. Hier befinden sich auch die größten zusammenhängenden **eigenen** Flächen des Betriebes sowie der überwiegende Teil von unserem Wald. Durch die geplante Trasse sehen wir uns in unserer Existenz erheblich gefährdet:

- Flächenverlust durch Überbauung und Zerschneidung
- Teilflächen sind dann umständlicher zu bewirtschaften und die Wirtschaftlichkeit dieser Teilstücke verschlechtert sich erheblich
- Schwere und nachhaltige Strukturschäden der angrenzenden Flächen schon während der Bebauung durch schwere Baumaschinen (Gestörter Gasaustauch, vermindertes Wasserhaltevermögen, dichtlagender Boden und Zerstörung des Bodenlebens, das jahrelang vor allem durch unsere bodenschonende Bearbeitung - ohne Pflug und ohne schweres Gerät - aufgebaut wurde)
- Weite Umwege, um Betriebsflächen zu erreichen und das über Generationen hinweg
- Längere Rüstzeiten wegen Bahnübergängen / Tunnel (z.B. Schneidwerk am Mähdrescher muss extra abgebaut werden)
- Verlust möglicher Bauflächen im Außenbereich nach § 35 Abs.1 BauGB, Teilaussiedlungsstandorte, Aussiedlungsstandorte
- längerfristige Lieferbeziehungen und Lieferverträge können nicht im gewohnten Umfang aufrechterhalten werden, zusätzlich fallen hier höhere Frachtkosten an (wegen Mindermenge)
- Unsere Fruchtfolge muss angepasst werden
- Pachtpreise führen bei Flächenverlust zu höheren Pachtpreisen
- Kaufpreise für landwirtschaftliche Flächen werden noch mehr ansteigen
- Die Entwicklungsfähigkeit des Betriebes wird beeinträchtigt
- Psychische Belastung durch Existenzängste
- Verlust von Flächenprämie, Ökolandbauförderung (KULAP B10, B11), sowie Vertragsnaturschutz auf dem Grünland
- Gefahr von Kontamination der Feldfrüchte unseres Biobetriebes durch Abdrift von Pflanzenschutzmitteln (Herbizideinsatz auf dem Gleisbett) und eventuelle Aberkennung der geernteten Partie, sowie Neuumstellung der betroffenen Fläche
- Beeinträchtigung von getätigten oder geplanten Investitionen durch geminderte Wirtschaftlichkeit des Betriebes
- Verminderte Biodiversität, dadurch höherer Schädlingsdruck (Rückgang von natürlichen Gegenspielen, z.B. Vögel, Igel, Beutegreifer usw.)
- Im Wald: Erhöhter Verbissdruck beim Waldumbau durch Störung der Tierwelt (Flächenverlust, Bauarbeiten, Unterhalt und Lärm)

Abbildung 117_Nummer 9

Dies ist so nicht hinnehmbar und somit fordern wir, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen/Grobtrasierungen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Ort, Datum

Kadeltshofen, den 22.04.2022

Unterschrift

Abbildung 118_Nummer 9

DB InfraGO

4.2 Forderung Nr. 46

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 11. Mai 2021 14:50
An: ulm-augsburg
Betreff: Betroffenheit meines ldw. Betriebs
Anlagen: Betroffenheit Ldw. Burghardt.pdf

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,
mit dem Schreiben im Anhang mache ich meine Betroffenheit deutlich beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg.
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 119_Nr. 46

Schreiben an die:

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg
E-Mail: ulm-augsburg@deutschebahn.com

Absender

[redacted]

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Mein landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein komplexes Netzwerk zwischen Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbauflächen als Existenzgrundlage, Anfahrtswegen, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u. v. m.

Das Schreiben gliedere ich wie folgt:
- *Betriebsbeschreibung*
- *Schilderung von drohenden Betroffenheiten*

Abbildung 120_Nr. 46

DB InfraGO

Zur Betriebsbeschreibung:

Bei meinem Betrieb handelt es sich um einen inhabergeführten Milchviehbetrieb. Dieser Betrieb bietet Arbeitsplätze für mich, meine Ehefrau, stellt die Versorgung der Altenteiler sicher und bietet eine Perspektive für die kommende Generation.
Da noch verschiedene Trassenkorridore diskutiert werden bin ich eventuell mit folgenden Grundstücken betroffen Gemarkung Anried Flurnummer 266
Gemarkung Anried Flurnummer 187
Gemarkung Anried Flurnummer 165
Gemarkung Anried Flurnummer 111
Gemarkung Anried Flurnummer 113
Sowie noch weiteren Flächen die ich in Pacht bewirtschafte.
Mein Betrieb ist mit einer Fläche von fast 90.000 Qudratmetern betroffen wenn ein entsprechender Trassenverlauf realisiert wird. Dies entspricht beinahe 10% meiner landwirtschaftlich bewirtschafteten Fläche.

Wenn die / der mögliche Trasse/nkorridor auf unseren Betrieb und die Betriebsorganisation fällt, würde dies unseren Familienbetrieb in folgenden Bereichen erheblich beeinträchtigen:

- Der relative Viehbesatz im Betrieb steigt
- Innerbetriebliche Verwertung von Wirtschaftsdüngern wird eingeschränkt, Stichpunkt Düngeverordnung
- Fehlendes Grundfutter
- Viehabstockung
- Überhang an nicht drittverwendungsfähigen Gebäudekapazitäten, baulicher Anlagen und technischen Einbauten
- Verlust von Sicherheiten bei Eigenflächen
- Marktfruchtbau: längerfristige Lieferbeziehungen und Lieferverträge können nicht im gewohnten Umfang aufrecht erhalten werden
- Fruchtfolgen sind anzupassen und Umzustellen
- In einer Region mit sehr hohen Pachtpreisen führt Flächenverlust zu noch höheren Pachtpreisen
- Kaufpreise für landwirtschaftliche Flächen werden noch mehr ansteigen
- Die Entwicklungsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe wird beeinträchtigt

Die oben genannten Punkte führen letztendlich dazu, dass die Wirtschaftlichkeit unseres Bauernhofes massiv beeinträchtigt wird und die Rentabilität langfristig verloren geht. Hinzu kommen noch die negativen Folgen der Globalisierung. Hier geben Bauernhöfe auf, die auf weltweit höchstem Tier- und Umweltschutzniveau produzieren und gleichzeitig werden Lebensmittel importiert die keinerlei Standards erfüllen. Für die eine Umweltzerstörung nie gekannten Ausmaßes in Kauf genommen wird. Die Selbstversorgung in Deutschland mit Lebensmitteln liegt jetzt schon bei nur 88% und sinkt mit jeder Baumaßnahme, mit jedem Quadratmeter der bebaut wird.

Noch viel schlimmer wiegt für mich das meinem Sohn ein großer Teil seiner Zukunft verbaut wird.

Abbildung 121_Nr. 46

DB InfraGO

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Rennertshofen, den 11.05.2021

Abbildung 122_Nr. 46

4.3 Forderung Nr. 86

DB Netz AG
Herr Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

[redacted]

Trassenführung Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,

ich wende mich an Sie, da wir als Unternehmen mit Sitz in Jettingen-Scheppach von der geplanten Trassenführung der Neubaustrecke direkt betroffen sind und ich Sie bitte, folgenden Sachverhalt nach Möglichkeit in das weitere Planverfahren einfließen zu lassen.

Unser Standort grenzt südlich direkt an die Autobahn A8. Direkt gegenüber auf der nördlichen Seite der Autobahn zwischen der Bahnlinie im Osten, des Feldwegs im Norden und der Rastanlage Burgauer See im Westen liegt eine Fläche, für die der Markt Jettingen-Scheppach bereits im November 2021 die Aufstellung eines Bebauungsplans für ein neues Gewerbegebiet beschlossen hat (Fläche siehe Anlage). Der Beschluss erfolgte mitunter auf unserer Initiative hin, damit wir auf unseren dort liegenden Grundstücken dringend benötigte Erweiterungsinvestitionen tätigen können. Unsere Planung liegt hier in einer Größenordnung von ca. 20 Millionen Euro.

Wir haben ein außerordentlich großes Interesse daran, dass diese Fläche von der künftigen Trassenführung unberührt und auch die direkte Zufahrt über die Autobahnbrücke erhalten bleibt und wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie das in Ihren weiteren Planungen berücksichtigen würden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen

Abbildung 123_Nr. 86

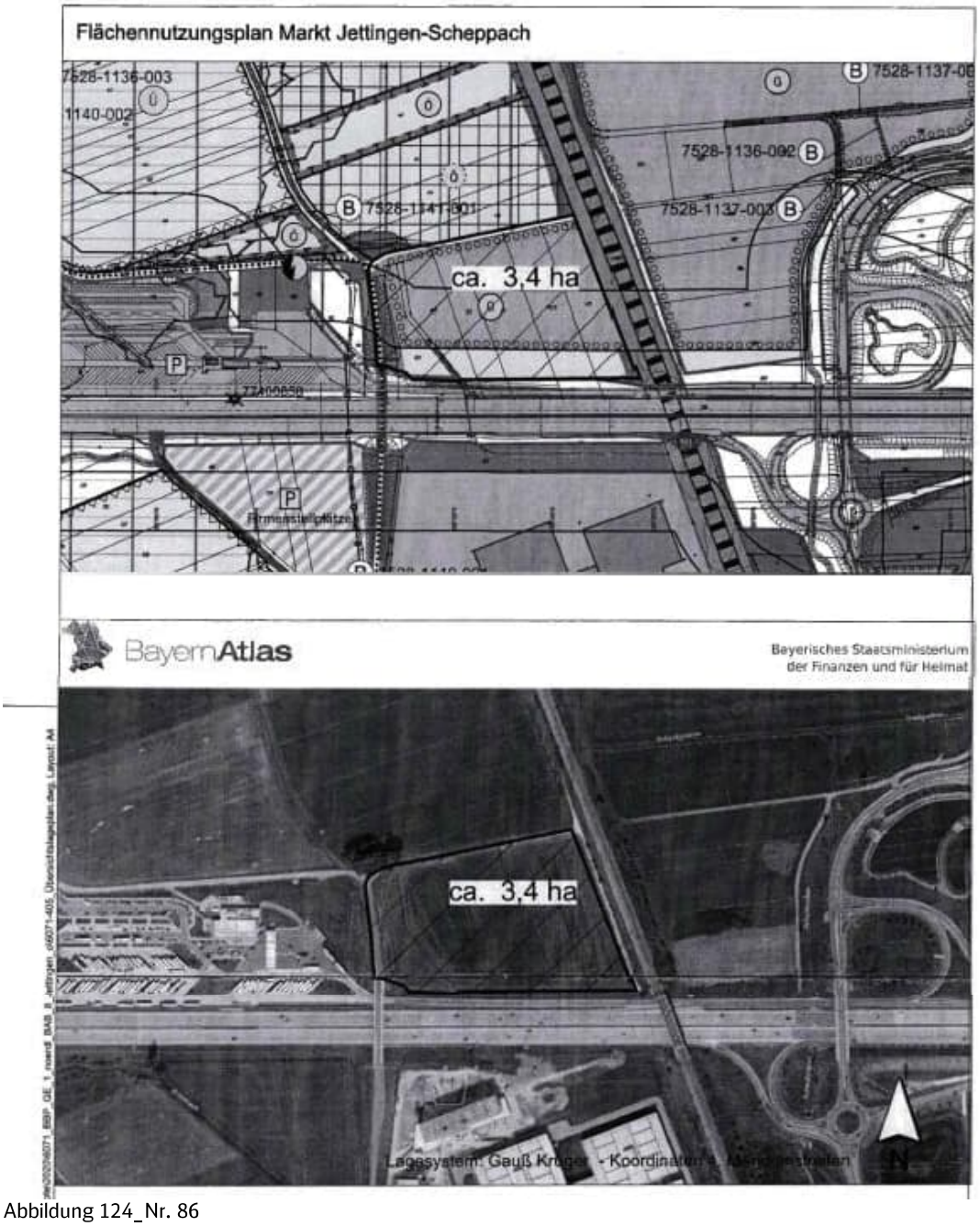


Abbildung 124_Nr. 86

DB InfraGO

4.4 Forderung Nr. 90

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

22.04.2022

Betroffenheit unserer Jagdgenossenschaft zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell 4 Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Die Jagdgenossenschaft Kadeltshofen ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unserer Jagdgenossenschaft vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Insgesamt ist es nicht möglich, eine Jagdgenossenschaft in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Eine Jagd ist ein komplexes Netzwerk zwischen Tieren, Pflanzen und Anfahrtswegen.
Unsere Jagdgenossenschaft hat eine Fläche von ca. 800 ha. Mit einem Waldanteil von rund 34 %. Bei einer Streckenführung durch unsere Flur würde die Jagdfläche in 2 Teile geteilt und dadurch würde nicht nur die Jagdausübung durch längere Anfahrtswege erschwert, sondern auch die gewohnten Einstände und Laufwege des Wildes in erheblichem Maße zerstört. Auch die Verpachtung des Jagdreviers würde sicherlich zu finanziellen Einbusen führen. Unser Jagdrevier wird bisher durch keine größere Infrastruktur wie Straßen Autobahn oder Bahnstrecke tangiert.
Wir fordern, dass unsere Jagdgenossenschaft mit Ihren Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist

Abbildung 125_Nr. 90

bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und Forstwirtschaft sowie die Jagdausübung und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 126_Nr. 90

DB InfraGO

4.5 Forderung Nr. 91

DB Netz AG Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Burgau, den 06.04.2022

Einspruch gegen Bahnvariante Ulm-Augsburg grün und türkis, Bereich Kammeltal / Günztal

Sehr geehrte Damen und Herren der DB,

als ehemalige und zukünftige Bürgerin vom Kammeltal möchten ich gegen die geplanten Trassenvarianten grün und türkis protestieren.
Diese greifen massiv in unseren Lebensraum ein.
Wir finden es wegen ein paar Minuten Zeiteinsparung nicht gerechtfertigt über das Kammeltal, sowie das Günztal deswegen unter anderem solche Mamutbrücken zu errichten.

Als zukünftige Anwohnerin fürchte ich deswegen massive Folgen:

- für unser Klima, da Waldflächen fehlen
- durch massiven Flächenverbrauch
- Flächenschädigungen bei den vorhandenen Moorflächen
- Schäden für Tier- und Vogelwelt, Biotope
- zerschnittene Natur
- bzgl. Naherholung
- Schäden für unsere kulturellen Räume
- Umweltbelastung durch jahrelangen Ausbau, erhöhten Co^2-Ausstoß
- dadurch Lärm, Dreck, erhöhtes Verkehrsaufkommen, Erschütterungen
- erhöhte Lärmbelästigung andauernd durch Bahnverkehr, da Schall auf Brücke weit getragen wird
- " " durch geplanten Ausbau, bzw. vermehrten Schienenverkehr, mehr Verbindungen
- " " durch Güter-Schienenverkehr
- " " durch geplanten, bzw. vermehrten Güter-Schienenverkehr
- Lärmbelästigung durch geplanten nahegelegenen Überholbahnhof

Unsere Vorfahren haben sich abgemüht um uns solch eine Umgebung/Landschaft, Kultur zu hinterlassen, wir pflegen und bewahren sie, so kann ich so einen massiven Eingriff in unsere Umwelt nicht akzeptieren und lehne ihn auch auf Hinblick für unsere Nachfahren entschiedenst ab!

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 127_Nr. 91

DB InfraGO

4.6 Forderung Nr. 92

DB Netz AG Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Mödingen, den 06.04.2022

Einspruch gegen Bahnvariante Ulm-Augsburg grün und türkis, Bereich Kammeltal / Günztal

Sehr geehrte Damen und Herren der DB,

als ehemaliger und zukünftiger Bürger vom Kammeltal möchten ich gegen die geplanten Trassenvarianten grün und türkis protestieren.
Diese greifen massiv in unseren Lebensraum ein.
Wir finden es wegen ein paar Minuten Zeiteinsparung nicht gerechtfertigt über das Kammeltal, sowie das Günztal deswegen unter anderem solche Mamutbrücken zu errichten.

Als zukünftige Anwohner fürchten wir deswegen massive Folgen:

- für unser Klima, da Waldflächen fehlen
- durch massiven Flächenverbrauch
- Flächenschädigungen bei den vorhandenen Moorflächen
- Schäden für Tier- und Vogelwelt, Biotope
- zerschnittene Natur
- bzgl. Naherholung
- Schäden für unsere kulturellen Räume
- Umweltbelastung durch jahrelangen Ausbau, erhöhten Co^2-Ausstoß
- dadurch Lärm, Dreck, erhöhtes Verkehrsaufkommen, Erschütterungen
- erhöhte Lärmbelästigung andauernd durch Bahnverkehr, da Schall auf Brücke weit getragen wird
- " " durch geplanten Ausbau, bzw. vermehrten Schienenverkehr, mehr Verbindungen
- " " durch Güter-Schienenverkehr
- " " durch geplanten, bzw. vermehrten Güter-Schienenverkehr
- Lärmbelästigung durch geplanten nahegelegenen Überholbahnhof

Unsere Vorfahren haben sich abgemüht um uns solch eine Umgebung/Landschaft, Kultur zu hinterlassen, wir pflegen und bewahren sie, so kann ich so einen massiven Eingriff in unsere Umwelt nicht akzeptieren und lehne ihn auch auf Hinblick für unsere Nachfahren entschiedenst ab!

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 128_Nr. 92

DB InfraGO

4.7 Forderung Nr. 93

DB Netz AG Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Kammeltal, den 23.03.2022

Einspruch gegen Bahnvariante Ulm-Augsburg grün und türkis, Bereich Kammeltal / Günztal

Sehr geehrte Damen und Herren der DB,

als Bürger vom Kammeltal möchten wir gegen die geplanten Trassenvarianten grün und türkis protestieren.
Diese greifen massiv in unseren Lebensraum ein.
Wir finden es wegen ein paar Minuten Zeiteinsparung nicht gerechtfertigt über das Kammeltal, sowie das Günztal deswegen unter anderem solche Mamutbrücken zu errichten.

Als Anwohner fürchten wir deswegen massive Folgen:

- für unser Klima, da Waldflächen fehlen
- durch massiven Flächenverbrauch
- Flächenschädigungen bei den vorhandenen Moorflächen
- Schäden für Tier- und Vogelwelt, Biotope
- zerschnittene Natur
- bzgl. Naherholung
- Schäden für unsere kulturellen Räume
- Umweltbelastung durch jahrelangen Ausbau, erhöhten Co^2-Ausstoß
- dadurch Lärm, Dreck, erhöhtes Verkehrsaufkommen, Erschütterungen
- erhöhte Lärmbelästigung andauernd durch Bahnverkehr, da Schall auf Brücke weit getragen wird
- " " durch geplanten Ausbau, bzw. vermehrten Schienenverkehr, mehr Verbindungen
- " " durch Güter-Schienenverkehr
- " " durch geplanten, bzw. vermehrten Güter-Schienenverkehr
- Lärmbelästigung durch geplanten nahegelegenen Überholbahnhof

Unsere Vorfahren haben sich abgemüht um uns solch eine Umgebung/Landschaft, Kultur zu hinterlassen, wir pflegen und bewahren sie, so können wir so einen massiven Eingriff in unsere Umwelt nicht akzeptieren und lehnen dies auch auf Hinblick für unsere Nachfahren entschiedenst ab!

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 129_Nr. 93

DB InfraGO

4.8 Forderung Nr. 94

Per Einschreiben

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markizs Baumann
Bahnhofstarsse 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meines Landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als Teil der Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann
Sehr geehrte Damen und Herrn

Die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm-Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

Eine in meinem Besitz befindlichen Flächen sind direkt Von der Trasse (violett) betroffen.

Dierkt betroffene:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 501,500

Ich bitte darum, das meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiederstand finden.

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr, aber die Felder sind langfristig verpachtet. Meine Pächter hat auch Nachbarfelder zu-gepachtet um wirtschaftlich arbeiten zu können. Die wäre nach Bau dieser Trasse nicht mehr möglich.

Durch diese Planung würde die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhanden Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Durch diese Trassierung (violett) würde ich auch einen Wertelust an Haus und Hof erleiden.

Abbildung 130_Nr. 94

DB InfraGO

4.9 Forderung Nr. 95

Einschreiben Einwurf

Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Bahnhofstraße 12 1/2

86150 Augsburg

Gersthofen, 17. März 2022

Bahnausbau Augsburg-Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Entsetzen und völligem Unverständnis habe ich vor einiger Zeit aus der Augsburger Zeitung erfahren, dass Sie für den Ausbau der Bahnlinie Augsburg-Ulm auch eine Variante prüfen, die den Friedhof in Westheim betrifft. Ist heute nichts mehr heilig?

Dort befindet sich das Grab meiner Eltern in unmittelbarer Nähe zur Bahnlinie Augsburg-Ulm und wäre somit von Ihrer Maßnahme direkt betroffen. Sollte diese Variante zum Tragen kommen, werde ich um den unversehrten Erhalt des Grabes meiner Eltern mit allen mir zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln kämpfen. Auch weitere Grabrechtsinhaber sind hier betroffen und werden das sicher nicht so hinnehmen. Für mich ist die Totenruhe heilig und steht keinesfalls aus finanziellen oder wirtschaftlichen Gründen zur Disposition. Schämen Sie sich, eine solche Variante überhaupt in Erwägung zu ziehen!

Zumal auf der dem Friedhof abgewandten Seite der aktuellen Trassenführung eine große Freifläche ohne jegliche Bebauung genügend Raum für weitere Gleise lässt, so dass der Friedhof Westheim nicht in Mitleidenschaft gezogen würde. Auch wenn hier der Untergrund weniger geeignet sein sollte, müsste das mit den heutigen technischen Möglichkeiten trotzdem zu machen sein. Ich fürchte aber, dass nun hier ein Kostenproblem angeführt wird. Machen Sie sich doch nicht lächerlich! Beim Umfang der gesamten Baumaßnahme kann hier m. E. doch – wenn überhaupt – nur von „peanuts" gesprochen werden!

Auch die Taktung dürfte doch mit den heutigen technischen Möglichkeiten kein Problem sein. Muss es unbedingt immer mit Höchstgeschwindigkeit sein – immer höher, schneller, weiter u. ä.! Und wenn dann ein Friedhof im Weg steht, wird er eben nach Bedarf verkleinert, egal wie schmerzlich das für die Betroffenen ist. Steht heute alles, was nicht in die eigenen Pläne passt, insbesondere was im Weg steht und sei es Teil eines Friedhofs, zur Disposition?

Abbildung 131_Nr. 95

DB InfraGO

Kommen Sie mir nicht mit dem politischen Willen der betreffenden Gemeinden. Die nun zur Debatte stehenden Varianten waren doch bisher nicht bekannt – oder wurde hier bisher doch nicht mit offenen Karten gespielt? Oder wurden die betroffenen Gemeinden offensichtlich nicht umfassend informiert? Politischer Wille kann hier sicher nicht für die Beeinträchtigung des Westheimer Friedhofs sowie den Abriss vieler Gebäude und existenzbedrohter Streckenführung genannt werden. Mit solchen Varianten hat sicher keiner der hier betroffenen Entscheidungsträger gerechnet. Da liegt für mich der Schluss nahe, dass die Bahn bisher offensichtlich doch nicht mit so offenen Karten, wie immer versichert wird, gespielt hat.

Wie würden Sie sich fühlen, wenn Ihr Elterngrab aus wirtschaftlichen Gründen wegen einer Baumaßnahme zur Disposition stünde? Besonders auf diese Frage erwarte ich eine aussagefähige und vor allem ehrliche Antwort von Ihnen!

Oder will die Deutsche Bahn hier augenscheinlich nur aus Kostengründen im wahrsten Sinne des Wortes über Leichen gehen? In was für einer Zeit leben wir? Was im Weg ist und den eigenen Plänen zuwiderläuft, wird einfach abgerissen oder anderweitig entfernt. In was für einer nur noch profitorientierten Welt leben wir heute!?

Ihrer geschätzten Antwort sehe ich mit großem Interesse entgegen. Ich gehe davon aus, dass Ihre Antwort nicht aus unverbindlichen Allgemeinplätzen besteht, sondern konkrete Antworten enthält. Sollte dies jedoch nicht der Fall sein, werde ich weitere Schritte in Erwägung ziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 132_Nr. 95

DB InfraGO

4.10 Forderung Nr. 96

[redacted]

15. März 2022

PER EINSCHREIBEN

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke (Wald/Forst)
zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes
beim Bahnprojekt Ulm – Augsburg
Hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann, sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm-Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

In meinem Besitz befindlichen Flächen sind von der evtl. Trasse (violett) direkt betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried Flur-Nr.: 455
Gemarkung Rommelsried Flur-Nr.: 455/3
Gemarkung Rommelsried Flur-Nr.: 455/4

Desweiteren gibt es im Grundbuch eingetragene Fahrt- und Wegerechte für andere Grundstücksbesitzer die auf allen genannten Flurnummern bestehen.

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Durch diese Planung würde mein gesamter Waldbestand – siehe angegebene Flurnummern – zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben. Erreichbarkeit der Restfläche ist in Frage gestellt.

Seite 1 von 2

Abbildung 133_Nr. 96

DB InfraGO

[redacted]

Es ist damit zu rechnen, dass sich die Windverhältnisse und der Wasserhaushalt extrem durch das Abholzen des Waldes verändern. Auch die damit verbundenen Erdbewegungen werden meinen Wald negativ beeinflussen.

Durch diese Trassierung (violett) würde ich einen Wertverlust im landwirtschaftlichen Betrieb/Besitz erleiden.

Mein kompletter Waldbestand würde dadurch zerstört.

Mit freudlichen Grüssen

[redacted]

Kopie dieses Schreiben an:

Gemeinde Kutzenhausen
Herrn 1. Bürgermeister
Andreas Weißenbrunner
Schulstraße 10
86500 Kutzenhausen

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Abbildung 134_Nr. 96

DB InfraGO

4.11 Forderung Nr. 97

[redacted]

Rommelsried, 10. März 2022

[redacted]

Einwurf-Einschreiben
DB Netz AG
Herrn Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg
hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm – Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

In meinem Besitz befindliche Flächen sind direkt und weitere Flächen sind evtl. von der Trasse (violett) betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr.
Fl.Nr.: 465
Fl.Nr.: 515

Evtl. betroffen:
Gemarkung Rommelsried
Fl.Nr.: 216/4

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr, aber die Felder sind langfristig verpachtet.
Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können.
Dies wäre nach Bau dieser Trasse nicht mehr möglich.
Durch diese Planung würden die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kopie an:
Gemeinde Kutzenhausen, Herrn 1. Bürgermeister Andreas Weißenbrunner
Schulstraße 10, 86500 Kutzenhausen
Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Abbildung 135_Nr. 97

DB InfraGO

4.12 Forderung Nr. 98

Herr
Markus Baumann
Projektleitung Deutsche Bahn AG
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Neubau Bahnstrecke Ulm-Augsburg Variante „Violett" Leipheim, 23.02.2022

Aktenz. JH 10051-DB

Sehr geehrter Herr Baumann,

wie wir aus Informationen der Presse und Ihrer Website zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg erfahren mussten, durchschneidet die violette Planungsvariante der Neubaustrecke Ulm-Augsburg unser Betriebsgelände und betrifft unser Unternehmen, die Baumschulen Haage, sollte diese Variante realisiert werden, in besonders existenzbedrohender Weise.

Die Baumschulen Haage sind eine der größten noch verbliebenen produzierenden Baumschul-Unternehmen in ganz Süddeutschland. Das Unternehmen entwickelt und produziert mit über 70 Mitarbeiter*innen bereits in der fünften Generation Bäume und Pflanzen für die Bereiche Forst, den Garten- und Landschaftsbau sowie Privatgärten. Dazu zählen Großprojekte zur Begrünung von Städten und Kommunen, dem Straßenbau, Parkanlagen und Gewerbebereichen. Qualitätspflanzen der Baumschulen Haage finden sich z.B. in Städten wie München, Augsburg, Ulm, entlang zahlreicher Straßen, wie der A7 und A8, dem Trainingszentrum des FC Bayern München oder Hotel Schloss Elmau, dem Standort des kommenden G7 Gipfels. Zum Kundenstamm zählen außerdem eine große Bandbreite von kommunalen und privaten Waldbesitzern.

Unsere Baumschule produziert Pflanzen mit dem Schwerpunkt auf autochthone, gebietsheimische Sträucher und Bäume, welche die idealen Wachstumsbedingungen für die süddeutschen Regionen mitbringen. Ferner produzieren wir Klimabäume, die den besonderen Anforderungen von innerstädtischen Grünanlagen in der Zukunft Rechnung tragen. Im Bereich autochthone Pflanzen tragen wir wesentlich zur Entwicklung in diesem Bereich bei und engagieren uns in zahlreichen Branchenverbänden und Forschungsarbeitsgruppen. Erst im vergangenen Jahr durften wir eine internationale Delegation des europäischen Baumschulverbands (ENA) in Leipheim begrüßen, der auf seinem Deutschlandbesuch ausgewählte Betriebe begutachtet hat und unser Unternehmen ausdrücklich für diesen Bereich gewürdigt hat.

Auf Basis der derzeit vorliegenden Informationen und des Kartenmaterials durchzieht die violette Streckenvariante unseren Hauptbetriebs- und Logistikstandort (Adresse: Grüner Weg 2, 89340 Leipheim) zentral und teilt das Gelände in zwei Hälften. Sollte diese Variante realisiert werden, ist die Fortführung des seit mehr als 100 Jahren erfolgreichen Unternehmens und damit die Arbeitsplatzsicherheit von über 70 Mitarbeiter*innen in einer der wichtigsten Zukunftsbranchen unserer Zeit im Hinblick des Klimawandels stark gefährdet.

Abbildung 136_Nr. 98

DB InfraGO

Eine Fortführung unseres Baumschulbetriebes wäre mit der Umsetzung dieser Trassenvariante nicht mehr möglich. Bereits durch die Veröffentlichung der Trassenvariante besteht heute schon eine grundlegende Unsicherheit über wesentliche Investitionsentscheidungen, die wir auf Basis der unklaren Gesamtsituation nicht treffen können. Vom betroffenen Gelände versorgen wir heute durch unsere eigene Pflanzenlogistik unsere Kunden in ganz Süddeutschland sowie der angrenzenden Schweiz und Österreich. Der Zugang zu den direkten Bestandsquartieren ist dabei wesentlich. Durch die Planungen der Strecke fallen große Flächen unserer Bestandsflächen weg bzw. sind für uns nicht mehr nutzbar.

Wir erwarten daher von der Deutschen Bahn AG und den verantwortlichen Ansprechpartner*innen eine rasche Stellungnahme zum weiteren Verlauf der Planungen unter der Berücksichtigung der besonders schwerwiegenden, existenziellen Beeinträchtigung für unser Unternehmen, die durch eine Fortführung der Planungen für die violette Variante entsteht. Im weiteren Verlauf werden wir uns durch Fachexperten und einer entsprechenden juristischen Begleitung unterstützen lassen.

Für ein Gespräch und weitere Informationen stehen wir zur Verfügung.

Hochachtungsvoll

[redacted]

Abbildung 137_Nr. 98

DB InfraGO

4.13 Forderung Nr. 99

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

Rommelsried, 17. Februar 2022

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg
hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm – Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

In meinem Besitz befindliche Flächen sind direkt und weitere Flächen sind evtl. von der Trasse (violett) betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried
Fl.Nr.: 368, 368/2, 368/8

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Wir selbst betreiben einen forstwirtschaftlichen Betrieb. Durch die violette Trasse würde unser komplettes Waldstück der Länge zerschnitten werden. Ein schmaler Streifen würde lediglich übrig bleiben mit dem man nicht mehr wirtschaftlich arbeiten kann.
Ich habe erst vor zwei Jahren diesen Wald aus der Erbengemeinschaft übernommen und meinen Schwestern sehr hohe Geldbeträge ausbezahlt, damit dieser Wald weiterhin in Familienbesitz bleibt und nicht verkauft werden musste. So ein schöner vielfältiger Baumbestand muss auch noch für die nächsten Generationen erhalten bleiben.
Klimawandel!!!
Darum wäre diese violette Trasse ein sehr hoher Wertverlust für uns.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 138_Nr. 99

DB InfraGO

4.14 Forderung Nr. 101

[redacted]

09.02.2022

PER EINSCHREIBEN

DB Netz AG
Herrn Projektleister
Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg
hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Ulm-Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

Eine in meinem Besitz befindlichen Flächen sind direkt und evtl. von der Trasse (violett) betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 526/4 und 463/7

Evtl. betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 526/10

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Abbildung 139_Nr. 101

Ich selbst betreibe Landwirtschaft, aber die Felder sind langfristig verpachtet. Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Dies wäre nach Bau der Trasse nicht mehr möglich.
Durch diese Planung würden die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Durch diese Trassierung (violett) würde ich auch einen Wertverlust an Haus und Hof erleiden.

Abbildung 140_Nr. 101

DB InfraGO

4.15 Forderung Nr. 102

[redacted]

Datum 06.02.2022

PER EINSCHREIBEN

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm – Augsburg
hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm – Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

Eine in meinem Besitz befindliche(n) Fläche(n) ist / sind direkt und /oder weitere Flächen sind evtl. von der Trasse (violett) betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr.

Evtl. betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 534
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 535

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr, aber die Felder sind langfristig verpachtet. Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Dies wäre nach Bau dieser Trasse nicht mehr möglich.

Abbildung 141_Nr. 102

Durch diese Planung würden die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Auch mein Privatwald (Gemarkung Rommelsried Fl. Nr.) wird evtl. durch die Trasse betroffen sein.

Es ist damit zu rechnen, dass sich die Windverhältnisse und der Wasserhaushalt extrem durch das Abholzen des Waldes verändern. Auch die damit verbundenen Erdbewegungen werden meinen Wald negativ beeinflussen.

Durch diese Trassierung (violett) würde ich auch einen Wertverlust an Haus und Hof erleiden.

Persönlichen Eindruck niederschreiben ...Es gibt keine Zerstörung der Landschaft.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 142_Nr. 102

DB InfraGO

4.16 Forderung Nr. 103

Einschreiben

DB Netz AG
- Herrn Projekteiter Markus Baumann -
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg

Rommelried, 06.02.2022

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg hier: Grobtrassierung „Violett"; Gemeindegebiet Rommelsried

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell vier Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Auch ein Teil der in meinem Besitz befindlichen landwirtschaftlichen Flächen ist je nach Trassenführung vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass meine Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden.

Direkt betroffen sind gemäß der derzeit bekannten Planung meine nachstehenden Grundstücke:
- Gemarkung Rommelsried, Flst-Nr. 504, Tannenfeld,
- Gemarkung Rommelsried, Flst-Nr. 455/2 (Pächter: Waldkindergarten „Blätterdach e.V.").

Indirekt betroffen sind folgende Grundstücke:
-Gemarkung Rommelsried, Flst-Nr. 499,
- Gemarkung Rommelsried, Flst-Nr. 280.

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr und habe die Flächen verpachtet. Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Dies wäre nach Bau dieser Trasse kaum mehr möglich (Zerschneidung und Entstehung von unwirtschaftlichen Restflächen; vorhandene Feldwege und Feldanbindungen würden entfallen und weite Umwege müssten in Kauf genommen werden). All dies hätte Einfluss auf die bestehenden Pachtverhältnisse und würde bei mir, aber auch auf Seiten der Pächter zu erheblichen Einbußen führen.

Abbildung 143_Nr. 103

DB InfraGO

Zu bedenken ist auch, dass gerade der Waldkindergarten „Blätterdach e.V.", der sehr gut angenommen wird, ziemlich lange nach einem geeigneten Grundstück suchen musste. Es ist zu befürchten, dass der Trassenbau sogar das „Aus" für diesen Kindergarten bedeuten könnte.

Das Gemeindegebiet Kutzenhausen ist Teil des Naturparks "Augsburg - Westliche Wälder". Gerade die Wälder und die Umgebung des Ortsteiles Kutzenhausen-Rommelsried werden sehr stark als Naherholungsgebiet für die Großstadt Augsburg genutzt. Diese Erholungs-/Überlebensfunktion würde komplett wegfallen.

Der Bahnausbau würde einen sehr hohen Flächenverbrauch in der Region bedeuten. Diese Tatsache steht im Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität und Klimaschutz. Die uns betreffende Streckentrasse würde auch die biologisch wichtigen Gebiete des Roth- und Schmuttertales durchschneiden und unwiederbringlich zerstören.

Aufgrund all der oben genannten Bedenken fordere ich, dass meine Belange bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen werden.

Bitte bestätigen Sie mir kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Die Gemeinde Kutzenhausen erhält Abschrift dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 144_Nr. 103

DB InfraGO

4.17 Forderung Nr. 104

An die DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

[redacted]

Rommelsried, den 06.02.2022

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Mein landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor. Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.
Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein komplexes Netzwerk zwischen Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbauflächen als Existenzgrundlage, Anfahrtswegen, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u. v. m.

Schilderungen von drohender Betroffenheiten:

- Kein Landwirtschaftsbetrieb
- Verpachtetes Feld, Größe 4190 m² Gemarkung Rommelsried, Flurnummer 510, Bezeichnung: Tannenfeld
- bei violetter Trassenplanung schlechtere Feldweganbindungen,
- Zerschneidung von Betriebsflächen, unwirtschaftliche Restflächen
- Lage der Grundstücke zum Betrieb
- Existenzgrundlage und Wirtschaftlichkeit für den Pächter
- dadurch erhebliche Minderung der Pachteinnahmen
- weitere Betriebsentwicklung für den Pächter erschwert bzw. nicht mehr möglich, weil große Flächenverluste für den einzelnen Betrieb mit Auswirkungen auf die Betriebsorganisation
- Weitere unnötige Umwege, um die Betriebsflächen zu erreichen

Abbildung 145_Nr. 104

DB InfraGO

Wir fordern, dass unser landwirtschaftliches Grundstück mit seinen Belangen bei der vorgesehenen -violetten- Trassierungsplanung in die Bewertung des Raumwiderstandes miteinbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage.
Wir sind in keiner Weise bereit, unseren landwirtschaftlichen Grund für dieses Projekt auch nur teilweise für das Bahnprojekt abzutreten. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die künftige Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständigen Stellen weiter.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]
Abbildung 146_Nr. 104

DB InfraGO

4.18 Forderung Nr. 105

[redacted]

01.02.2022

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm – Augsburg. (Betroffen durch Grobtrassierung violett)

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen für das Bahnprojekt Ulm – Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung in der Gemeinde Kutzenhausen/Gemarkung Rommelsried in der Prüfung (violette Trasse).

Mehrere in meinem Besitz befindlichen Flächen sind direkt davon betroffen:

Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 451/5 Eichenäcker
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 452 Eichenäcker
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 452/5 Eichenäcker

Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 505 Tannenfeld
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr .506 Tannenfeld
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 511 Tannenfeld
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 512 Tannenfeld

Gemarkung Agawang Fl.Nr. 794 Ziegelhauser Feld

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr, aber die Felder sind langfristig verpachtet.
Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können.
Dies wäre nach dem Bau der Trasse nicht mehr möglich.

Abbildung 147_Nr. 105

Durch diese Planung würden die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Auch mein Privatwaldwird wird durch diese Trasse betroffen sein:
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 367 Lindbachholz (Privatwald)
Gemarkung Rommelsried Fl.Nr. 368/4 Lindbachholz (Privatwald)

Durch diese Trassierung würde ich einen Wertverlust an Haus und Hof erleiden.

Der Bahnausbau würde einen sehr hohen Flächenverbrauch in der Region bedeuten. Diese Tatsache steht im Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität und Klimaschutz.

Ich bitte darum, dass meine Belange bei den vorgesehenen Planungen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 148_Nr. 105

4.19 Forderung Nr. 108

[redacted]

EINGANG 17. JAN. 2022

10.01.2022

PER EINSCHREIBEN

DB Netz AG
Herrn Projektleiter
Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Grundstücks zur Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm – Augsburg
hier: Grobtrassierung violett

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat bei den Planungen Bahnprojekt Ulm – Augsburg unter vier Trassen eine Trassierung auch die Gemeinde Kutzenhausen (Gemarkung Rommelsried) in der Prüfung (violette Trasse).

Eine in meinem Besitz befindliche Fläche ist direkt und zwei weitere Flächen sind evtl. von der Trasse (violett) betroffen:

Direkt betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 563 Ziegelhauser

Evtl. betroffen:
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 466/4 – Schlaue
Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 524/4 – Tannenfeld.

Ich bitte darum, dass meine Belange bereits jetzt Beachtung bei dem Raumwiderstand finden.

Ich selbst betreibe keine Landwirtschaft mehr, aber die Felder sind langfristig verpachtet. Mein Pächter hat auch Nachbarfelder zugepachtet, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Dies wäre nach Bau dieser Trasse nicht mehr möglich.

Abbildung 149_Nr. 108

DB InfraGO

Durch diese Planung würden die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten und somit unwirtschaftlich. Vorhandene Wege würden wegfallen und lange Anfahrtswege zur Folge haben.

Auch mein Privatwald (Gemarkung Rommelsried Fl. Nr. 368/12 – Lindbachholz) wird evtl. durch die Trasse betroffen sein.

Es ist damit zu rechnen, dass sich die Windverhältnisse und der Wasserhaushalt extrem durch das Abholzen des Waldes verändern. Auch die damit verbundenen Erdbewegungen werden meinen Wald negativ beeinflussen.

Durch diese Trassierung (violett) würde ich auch einen Wertverlust an Haus und Hof erleiden.

Zudem bin ich erstaunt, mit welcher Härte eine Planung durch das Naherholungsgebiet „Westliche Wälder" durchgeführt wird!

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 150_Nr. 108

4.20 Forderung Nr. 109

EINGANG 17. JAN. 2022

DB Netz AG
Projektleitung
Herr Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell vier Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Auch ein Teil meiner landwirtschaftlich genutzten Fläche ist je nach Trassenführung vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass meine Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden.

Mangels der Größe meiner Landwirtschaft wurde diese seit längerer Zeit eingestellt. Um den Pächtern eine Planungssicherheit zu gewähren, wurden unsere Felder langfristig verpachtet. Diese Familienbetriebe haben auf diese langfristigen Zusagen vertraut, die Betriebe entsprechend erweitert und folglich auch erhebliche Investitionen getätigt. Sollten größere Flächen aus der Verpachtung fallen, ist auch der Weiterbestand der pachtenden landwirtschaftlichen Betriebe für die Zukunft mehr als gefährdet.

Direkt betroffen sind gemäß der derzeit bekannten Planung mein nachstehendes Grundstück:
Gemarkung Rommelsried, Flurnummer 518, Tannenfeld
Im nahen bzw. indirekten Umfeld befindet sich jedoch der größte Teil meiner gesamten landwirtschaftlichen Flächen von ca. 4,3 ha.

Durch die geplante Bahntrasse droht eine Zerschneidung dieser landwirtschaftlichen Flächen. Unwirtschaftliche Restflächen werden entstehen. Vorhandene Feldwege und Feldanbindungen würden entfallen und weite Umwege müssten in Kauf genommen werden. All dies hätte Einfluss auf das bestehende Pachtverhältnis und würde bei mir aber auch auf der Seite der landwirtschaftlichen Pächterbetriebe zu erheblichen Einbußen führen. Es geht um mein Eigentum und die Existenz der Pächter.

Abbildung 151_Nr. 109

DB InfraGO

Das Gemeindegebiet Kutzenhausen ist Teil des Naturparks Augsburg - Westliche Wälder, der einzige Naturpark in Mittelschwaben.
Gerade die Wälder und die Umgebung des Ortsteiles Kutzenhausen-Rommelsried werden sehr stark als Naherholungsgebiet für die Großstadt Augsburg genutzt.
Ebenso bildet der Naturpark einen außergewöhnlichen Lebensraum für Flora und Fauna.
Sowohl die Erholungsfunktion als auch die Lebensgrundlage für viele Pflanzen und Tiere würde komplett wegfallen.

Der Bahnausbau würde einen sehr hohen Flächenverbrauch in der Region bedeuten.
Diese Tatsache steht im Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität und Klimaschutz.
Die uns betreffende Streckentrasse (Violett) würde auch die biologisch wichtigen Gebiete des Roth- und Schmuttertales durchschneiden und unwiederbringlich zerstören.

Aufgrund der aufgeführten Bedenken fordere ich, dass meine Belange bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen werden.

Bitte bestätigen Sie mir schriftlich den Erhalt des Schreibens und leiten es bitte an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 152_Nr. 109

DB InfraGO

4.21 Forderung Nr. 110

Schreiben an die:

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg
E-Mail: ulm-augsburg@deutschebahn.com

[redacted]

In Kopie bitte an Ihre zuständige BBV Geschäftsstelle:
- BBV Augsburg, Pröllstraße 20, 86157 Augsburg
- BBV Günzburg, Nornheimerstraße 2a, 89312 Günzburg/Reisensburg

Muster – Entwurf – Vorlage

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Mein landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein komplexes Netzwerk zwischen Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbauflächen als Existenzgrundlage, Anfahrtswegen, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u. v. m.

Abbildung 153_Nr. 110

DB InfraGO

Das Schreiben gliedere ich wie folgt:
- *Betriebsbeschreibung*
- *Schilderung von drohenden Betroffenheiten*

Zur Betriebsbeschreibung:
- *Art des Betriebes*
- *Produktionsrichtung(en)*
- *AK Besatz – die Menschen,die dahinter stehen und davon Leben*
- *Bewirtschaftete Fläche (Eigentum, Pachtanteil)*
- *Flächenanteil in welchen Gemarkungen wegen Betroffenheit der verschiedenen Trassenkorridore*
- *Bodennutzung: Angebaute Früchte*
- *Tierhaltung*
- *Biogasanlage*
- *Ausgesiedelter Betrieb (Wirtschaftsgebäude etc. im Außenbereich)*
- *Feldweganbindungen, Lage der Grundstücke zum Betrieb*
- *Existenzgrundlage, Wirtschaftlichkeit*
- *Durchgeführte Betriebsentwicklungen, Investitionen*
- *Hofnachfolger/in*
- *Sonstige betriebsspezifische Belange*

(ggf. können zur Betriebsbeschreibung amtliche Vorlagen der Landwirtschaftsverwaltung genutzt werden)

(Hinweis: Die Schilderung der drohenden Betroffenheiten kann sich an folgender Auszählung orientieren, keine Garantie auf Vollständigkeit)

Wenn die / der mögliche Trasse/nkorridor auf unseren Betrieb und die Betriebsorganisation fällt, würde dies unseren Familienbetrieb in folgenden Bereichen erheblich beeinträchtigen:

- Drohende Existenzgefährung, weil…
- Beeinträchtigung von getätigten oder geplanten Investitionen mit erheblichem Schaden, weil …
- Betriebsentwicklung nicht mehr möglich, weil…
- Flächenverluste für den einzelnen Betrieb, … (Auswirkungen auf Betriebsorganisation)
- Weite Umwege, um Betriebsflächen zu erreichen
- Umwege für Bezugs- und Absatzwege
- Zerschneidung von Betriebsflächen, unwirtschaftliche Restflächen
- Arrondierungsverluste, vor allem bei Hof-nahen Flächen und bei Hofanschlussflächen
- Starke Betroffenheit bei Flächenarrondierung über Gewannepacht
- Verlust möglicher Bauflächen im Außenbereich nach § 35 Abs.1 BauGB, Teilaussiedlungsstandorte, Aussiedlungsstandorte
- Abtrennung von Weideflächen vom Betrieb, Freilandhaltung von Nutztieren

Abbildung 154_Nr. 110

DB InfraGO

- Der relative Viehbesatz im Betrieb steigt
- Innerbetriebliche Verwertung von Wirtschaftsdüngern wird eingeschränkt, Stichpunkt Düngeverordnung
- Fehlendes Grundfutter
- Viehabstockung
- Auslastung von Biogasanlagen
- Überhang an nicht drittverwendungsfähigen Gebäudekapazitäten, baulicher Anlagen und technischen Einbauten
- Bei Fremdfinanzierung: Liquiditätsengpässe, Anpassung von Businessplänen, Finanzierungssicherheit seitens der finanzierenden Banken, Verlust von Sicherheiten bei Eigenflächen
- Marktfruchtbau: längerfristige Lieferbeziehungen und Lieferverträge können nicht im gewohnten Umfang aufrecht erhalten werden
- Fruchtfolgen sind anzupassen und Umzustellen
- In einer Region mit sehr hohen Pachtpreisen führt Flächenverlust zu noch höheren Pachtpreisen
- Kaufpreise für landwirtschaftliche Flächen werden noch mehr ansteigen
- Die Entwicklungsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe wird beeinträchtigt

(Hinweis: Es ist zu empfehlen, die individuelle Betroffenheit konkreter zu erläutern.)

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Ort, Datum

[redacted]

Unterschrift

Abbildung 155_Nr. 110

DB InfraGO

4.22 Forderung Nr. 113

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg

[redacted]

Kutzenhausen, den 14.12.2021

Betroffenheit meiner landwirtschaftlichen Grundstücke zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann, sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell vier Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung.
Auch ein Teil meiner landwirtschaftlich genutzten Fläche ist je nach Trassenführung vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass meine Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden.

Mangels Hofnachfolger musste meine Familie die aktive Landwirtschaft aufgeben. Um dem Pächter eine Planungssicherheit zu gewähren, wurden alle unsere Felder langfristig an einen Betrieb verpachtet. Dieser hat, auf diese langfristigen Zusagen vertrauend, seinen Betrieb erweitert und erhebliche Investitionen vorgenommen. Sollten größere Flächen aus der Verpachtung fallen, ist auch der Bestand des pachtenden landwirtschaftlichen Betriebes gefährdet.
Zudem sind die Pachteinnahmen ein wichtiger Teil meiner Altersversorgung.

Direkt betroffen sind gemäß der derzeit bekannten Planung meine nachstehenden Grundstücke:
Gemarkung Rommelsried Flurnummer 524 Tannenfeld,
Gemarkung Rommelsried Flurnummer 517 Tannenfeld
Im nahen bzw. indirekten Umfeld befinden sich jedoch der größte Teil meiner gesamten landwirtschaftlichen Grundstücke von ca. 11 ha.

Durch die geplante Bahntrasse droht eine Zerschneidung dieser landwirtschaftlichen Flächen. Unwirtschaftliche Restflächen würden entstehen. Vorhandene Feldwege und Feldanbindungen würden entfallen und weite Umwege müssten in Kauf genommen werden. All dies hätte Einfluss auf das bestehende Pachtverhältnis und würde bei mir aber auch auf Seite des landwirtschaftlichen Pächterbetriebs zu erheblichen Einbußen führen. Es geht um mein Eigentum und die Existenz des Pächters.

Abbildung 156_Nr. 113

Das Gemeindegebiet Kutzenhausen ist Teil des Naturparkes Augsburg-Westliche Wälder. Gerade die Wälder und die Umgebung des Ortsteiles Kutzenhausen-Rommelsried werden sehr stark als Naherholungsgebiet für die Großstadt Augsburg genutzt. Diese Erholungs-/Überlebensfunktion würde komplett wegfallen. Der Bahnausbau würde einen sehr hohen Flächenverbrauch in der Region bedeuten. Diese Tatsache steht im Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität und Klimaschutz. Die uns betreffende Streckentrasse würde auch die biologisch wichtigen Gebiete des Roth- und Schmuttertales durchschneiden und unwiederbringlich zerstören.

Aufgrund all der o.a. Bedenken fordere ich, dass meine Belange bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen werden.

Bitte bestätigen Sie mir kurz den Eingang des Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Die Gemeinde Kutzenhausen erhält eine Kopie dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 157_Nr. 113

DB InfraGO

4.23 Forderung Nr. 114

[redacted]
DB Netz AG
z. H. Herrn Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½

86150 Augsburg

Betroffenheit meines Landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

da die Einschränkungen und der Entzug der Existenzgrundlage meines landwirtschaftlichen Betriebes durch die Verwirklichung der südlichsten Variante o. g. Bahntrasse sehr massiv sind, bringe ich meine Belange und meine Betroffenheit durch dieses Projekt hiermit vor.

Unabhängig davon weise ich darauf hin, dass der Bahnausbau den Flächenverbrauch noch weiter ins unermessliche steigert. Landwirten wird damit Grund und Boden und somit die Existenzgrundlage entzogen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft bei Biodiversität, Klimaschutz und Umweltschutz.

Wir fordern, dass wir Landwirte und mein Betrieb bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen werden. Es geht um unsere Existenzgrundlage und nicht zuletzt auch um die Sicherstellung der Versorgung unserer Bevölkerung mit hochwertigen heimischen Lebensmitteln. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie mir den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 158_Nr. 114

DB InfraGO

4.24 Forderung Nr. 115

DB Netz AG
Projektleiter Herr Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Großkissendorf, 08.12.2021

Neubau Bahnprojekt Ulm–Augsburg, Betroffenheit unserer Jagdgenossenschaft

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrtes Projektmanagement.

Die Jagdgenossenschaft Großkissendorf-Schneckenhofen vertritt in der Rechtsform der Körperschaft des öffentlichen Rechtes Interessen Ihrer Mitglieder, die im Zusammenhang der jagdgenossenschaftlichen Belange stehen. Die Mitgliederzahl beträgt derzeit gut 90 Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften, die Fläche unseres Jagdbogens beträgt ungefähr 350 Hektar.
Durch die Planungen der Bahn- Neubaustrecke Ulm-Augsburg ist unser Gemeinschaftsjagdrevier von den Planungsvarianten „Türkis" in Schneckenhofen und „Grün" in Großkissendorf betroffen.

Wir möchten uns weder für, noch gegen eine bestimme Trassenvariante aussprechen. Wir haben jedoch Einwände bezüglich der geplanten Bauausführung in „offener Bauweise" durch unsere Gemarkungen. Durch diese offene Bauweise in tiefen Taleinschnitten auf der Hochfläche unserer Gemarkungen zwischen dem Biber bzw. Osterbachtal und dem Günztal werden Wildwechselmöglichkeiten auf einer weiten Strecke unterbunden. Dies kann nicht nur zur Wertminderung unseres Revieres führen, sondern erschwert auch die Jagdbarkeit in diesem Bereich.

Wir fordern deshalb das Projektmanagement der DB auf, die örtlichen topographischen Gegebenheiten zu nutzen und die Planungen der Trassenvarianten in einer geschlossenen Tunnelvariante umzusetzen. Wir bitten unsere Belange bei der Planung zu berücksichtigen.
Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen,

Abbildung 159_Nr. 115

DB InfraGO

4.25 Forderung Nr. 117

An die
DB Netz AG
Projektleiter Herr Markus Baumann
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Bibertal, 07.12.2021

Neubau Bahnprojekt Ulm-Augsburg, Betroffenheit unserer Mitgliedsbetriebe

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren.

Der Verband Bayerischer Zuckerrübenanbauer e.V. vertritt im Gemeindegebiet Bibertal die wirtschaftspolitischen Interessen von 19 Mitgliedsbetrieben. Schwerpunktmäßig werden im südlichen Bereich Zuckerrüben in den Gemarkungen Kleinkissendorf, Großkissendorf, Schneckenhofen und Anhofen mit Emmenthal angebaut. Der Anbau von Zuckerrüben ist als Spezialkultur für viele dieser Betriebe ein nachhaltiger Beitrag zum Betriebseinkommen und ist durch Anbauverträge und kapitalgebundene Lieferrechte gesichert. Die Verarbeitung der Ernteerzeugnisse findet in der Zuckerfabrik in Rain am Lech statt und dient somit nachhaltig zur Wertschöpfung und Arbeitsplatzsicherung in der Region.

Die DB Netz AG hat inzwischen die Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg konkretisiert und prüft derzeit vier Trassierungsräume zwischen diesen Städten. Unsere Mitgliedsbetriebe sind möglicherweise von diesem Bahnprojekt betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt Beachtung finden. Der Zuckerrübenanbau trägt für viele bäuerliche Betriebe in unserer Gemeinde zum Familieneinkommen bei. Da die Einschränkungen je nach Trassenverlauf teils massive Nachteile für den nachhaltigen Zuckerrübenanbau mit sich bringen können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unserer Mitgliedsbetriebe vor.

Der Zuckerrübenanbau hat im südlichen Gemeindegebiet der Gemeinde Bibertal eine lange Tradition. Der Anbau von Zuckerrüben benötigt neben fruchtspezifischem Spezialwissen und spezialisierter Technik vor allem fruchtbare Böden. Diese zuckerrübenfähigen Böden finden wir schwerpunktmäßig auf den Lösslehmlagen auf den Hochriedelflächen zwischen den Flusstälern des Biber-und Günztales. Die Gemeinde Bibertal ist bereits jetzt durch zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte und damit einhergehendem Landverbrauch belastet. Der geplante Bahnausbau auf den Streckenvarianten „Türkis" und Grün" würden dort den Flächenverbrauch zusätzlich befeuern und somit im Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit stehen.

Abbildung 160_Nr. 117

DB InfraGO

Die mögliche Betroffenheit durch die Trassenkorridore der Varianten „Türkis" und „Grün" möchten wir wie folgt darstellen:
Diese potentiellen Trassierungsräume betreffen wie eingangs erwähnt, hochwertige Lösslehm-Ackerbaustandorte mit besonderer Eignung für den Zuckerrübenanbau unserer Mitgliedsbetriebe. Neben dem allgemeinen Flächenverlust der potentiellen Anbaufläche und damit einhergehenden Einschränkungen bei der Fruchtfolgegestaltung, -beim Rübenanbau ist eine Anbaupause innerhalb der Fruchtfolge von drei bis vier Jahren erforderlich um die nötige Nachhaltigkeit zu gewährleisten- wären vor allem die Bewirtschaftungseinschränkungen beiderseits einer Trasse zu nennen.
Eine offene Trassierung auf der Hochfläche zwischen den Flusstälern würde vor allem durch ihren asymmetrischen Verlauf zu den vorhandenen Verkehrswegen in den Gemarkungen Anhofen, Schneckenhofen und Goßkissendorf zu einer massiven Zerschneidung der vorhandenen und historisch kleinstrukturierten Flurstücke führen. Die Bewirtschaftung solcher unförmigen Rest- und Kleinstflächen ist nur mit erhöhtem Aufwand und mit verminderten Erträgen und Ernteverlusten möglich. Auch zukunftsweisende Landtechnik zur teilflächenspezifischen Bewirtschaftung benötigt wirtschaftliche Grundstrukturen um betriebswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden zu können.
Bei der Bewirtschaftung von sogenannten Bewirtschaftungseinheiten mehrerer Feldstücke innerhalb einer Gemarkung entstehen durch eine neue naturraumunabhängige Trassierung erhebliche Bewirtschaftungsbehinderungen die sich vor allem in dauerhaft erhöhten Rüstzeiten der Arbeitserledigung wiederspiegeln. Im Zuckerrübenanbau werden viele teure Spezialmaschinen von der Saat bis hin zur Ernte und Transport benötigt. Diese Maschinen werden zumeist von mehreren Landwirten überbetrieblich gemeinschaftlich eingesetzt. Um mit diesen Geräten wirtschaftlich zu arbeiten ist ein effizienter Einsatz nötig. Ist dies durch eine Zersplitterung der Flächenstruktur nicht mehr möglich, oder es sind größere Umwege innerhalb einer Gemarkung durch die geplanten Bahntrassen nötig, so sind die Mehrkosten durch die Landwirte zu tragen. Dies ist ein eindeutiger dauerhafter betriebswirtschaftlicher Nachteil der in diesen Gemarkungen ansässigen Betriebe.

Noch nicht abschätzbar ist der einzelbetriebliche tatsächliche Flächenverlust unserer Mitgliedsbetriebe, der sicherlich in unterschiedlicher Härte eintreffen kann. Im Einzelfall wird durch dieses Projekt jedoch der Flächenverlust dazu führen, dass das betriebseigene, kapitalgebundene Lieferrecht zur Zuckerfabrik Rain am Lech nicht mehr erfüllt werden kann, bzw. durch die Flächenverknappung in der Region und deren Folgeerscheinungen unwirtschaftlich wird.

Wir fordern, dass die Belange unserer Mitgliedsbetriebe bei den vorgesehenen Trassenvarianten Beachtung finden.
Wir schlagen daher vor, bei der Bauausführung die bautechnische Möglichkeit der „Untertunnelung" unserer fruchtbaren Ackerflächen zwischen den Flusstälern zu nutzen.
Wir bitten daher um konkrete Prüfung unserer Anliegen und ersuchen um Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 161_Nr. 117

DB InfraGO

4.26 Forderung Nr. 118

DB Netz AG

Herr Projektleiter Markus Baumann

Bahnhofstr. 12 ½

86150 Augsburg

Bubesheim, den 02.12.2021

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,

sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung.

Eine Trassenführung „unmittelbar neben der Autobahn A8" hätte mit Sicherheit die Lebensqualität für Bubesheim und auch meine Person als Bubesheimer stark beeinträchtigt und Sie hätte mit Sicherheit auch Widerstand in der Bevölkerung hervorgerufen.

Diese „neuen" bzw. Fein-Trassierungen, sowohl violett als auch orange zwingen mich als landwirtschaftlichen Unternehmer jedoch mit all meinen zur Verfügung stehenden Mitteln Schaden von meinem Betrieb abzuwenden.

Wie es derzeit aussieht ist mein landwirtschaftlicher Betrieb möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es für mich wichtig, dass meine Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringe ich mit diesem Schreiben meine Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weise ich darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Wenn die orange, - violette Trasse auf unseren Betrieb und die Betriebsorganisation fällt, hätte das auf unseren Familienbetrieb erhebliche Beeinträchtigungen.

Abbildung 162_Nr. 118

DB InfraGO

Unser Familienbetrieb beschäftigt sich mit der Produktion von Marktfrüchten (Getreide) und Erdbeeren für den Frischmarkt sowie die Konfitüren Industrie. Er besteht in der zweiten Generation und zählt so denke ich zu einem der größeren in Bayern.

Wir bewirtschaften eine Fläche von ca. 180 ha (Eigentum-, Pacht- und Tauschflächen). Davon entfallen ca. 80 ha auf den Erdbeeranbau und ca. 100 ha auf den Getreideanbau.

In der Saison beschäftigen wir ca. 350 Arbeitskräfte für welche ich auch ein Stück weit Verantwortung trage.

Die allgemeine politische sowie marktspezifische Entwicklungen wie z.B. Mindestlohn, Kostenentwicklung, Preisvorgaben, regionale- geschützte Produktion zwingen uns zu immer komplexeren, rationelleren Produktionsmethoden. Diese wiederum fordern ausreichende Flächenresoursen, optimale Flächenstruktur (Größe, Topographie, Lage, Entfernung zum Betrieb, Verkehrsanbindung, Wasser für Bewässerung).

Durch die Trassenführung orange-violett würde unser Betrieb erheblichen Schaden tragen.

Alleine in diesem Trassenbereich bewirtschaften wir auf einer Trassenlänge von ca. 1,6 km südlich der Autobahn A8 ca. 60 ha.

In unserem Gebiet eine derartige Flächenkomprimierung zu erreichen ist das Ergebnis jahrelanger Arbeit und sucht in der Region ihres gleichen. Ist aber auch für eine profitable zukünftige Produktion notwendig. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Hofstelle ca 300-800 m ist dieses Gebiet für uns unverzichtbar.

Es ist, so denke ich, nicht übertrieben zu sagen, dass ein Trassenbau in diesem Bereich eine ernsthafte Existenzgefährdung für uns mit sich bringt.

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 163_Nr. 118

DB InfraGO

4.27 Forderung Nr. 119

DB Netz AG
Herr Markus Baumann, Projektleiter
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Großkissendorf, 30.11.2021

Neubau Bahnprojekt Ulm-Augsburg, Betroffenheit unseres Hofstandortes, unserer Infrastruktur und unserer Betriebsflächen

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 02.05.2021 habe ich Ihnen bereits eine mögliche Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes und unseres Hofstandortes mitgeteilt. Mit E-Mail vom 04.05. 2021 teilten sie uns lapidar mit, dass zu diesem Zeitpunkt eine ortsgenaue Betrachtung noch nicht möglich sei. Inzwischen haben Sie den Verlauf der möglichen Streckenführung konkretisiert und bereits eine grobe visuelle Darstellung der einzelnen Trassenführungen mit möglichen Brücken und Tunneln vorgestellt. Nun wird eine mögliche Betroffenheit sehr konkret!

Durch die bekannten topographischen Gegebenheiten und einem Blick in die „Interaktive Karte" der Bahn lassen sich die möglichen Dimensionen der als „Blau-Grün"bezeichneten Trasse erahnen. Zwischen Osterbachtal (ca.470m NN) und unserem Hofstandort „Auf der Breite" (ca. 512m NN) müssen ungefähr 42 Höhenmeter überwunden werden. Dies geschieht- so lese ich die aktuelle Karte- voraussichtlich mit einer ca. 500 Meter langen und ca. 20 Meter hohen Talbrücke über den Osterbach die bei ungefähr 487,5m bis 490 m über NN wieder auf das ansteigende Gelände trifft. Bei einer maximalen Steigung von 8 Promille rechne ich demzufolge auf der Hochfläche, auf der auch unser Hofacker, die „Breite" liegt mit einem bis zu 20 Meter tiefen Trasseneinschnitt, der unter Berücksichtigung von Böschungswinkel und Begleitinfrastruktur bis zu 150 Meter breit werden kann. Da bleibt von unserem 5,5 Hektar großen Hofgrundstück nicht mehr viel übrig. Unser Hofgrundstück die „Breite" markiert in diesem Verlauf mit den höchsten Punkt im Gelände, denn im weiteren Verlauf fallen die Feldfluren wieder sanft zum Günztal hin ab.

Insgesamt läuft diese mögliche Trasse auf einer Länge von ca. 450 Metern auf unseren Eigentumsflächen, zusätzlich quert sie nochmals ungefähr 380 Meter gepachtetes Land.

Abbildung 164_Nr. 119

DB InfraGO

Unser Familienbetrieb würde somit in der Gemarkung Großkissendorf nahezu die Hauptlast dieses Projektes tragen.
Durch die aktuell vorliegende Variante und geplanter offener Bauweise wird die Existenz und Entwicklung unseres ausgesiedelten Familienbetriebes massiv beeinträchtigt, was mich nicht nur als Betriebsleiter sondern auch als Familienvater sehr beschäftigt. Der finanzielle Kraftakt der Aussiedlung unseres Hofstandortes als weitreichende unternehmerische Entscheidung wird mit dieser Trasse zu Nichte gemacht.

Im Vorfeld der Planungen und nach der Vorstellung der ersten Trassenräume im Frühjahr wurde von der Projektleitung „... Aufgrund der anspruchsvollen Topographie von weitläufigen Tunnelabschnitten..." gesprochen. Hiervon ist in den aktuell vorgestellten Karten im Landkreis Neu-Ulm und im westlichen Landkreis Günzburg nichts zu finden. Stattdessen relativ hohe Talbrücken über das Biber- und Osterbachtal und offene Trassen von bis zu 20 Metern Tiefe mit daraus entsprechend resultierendem Landverbrauch in unseren besten Acker-Hochflächen zwischen Roth und Günz. Was spricht auch in diesen Bereichen gegen eine Untertunnelung oder „Einhausung" der Trasse? Bei einem derartigen Jahrtausendprojekt sollten die von Ihnen beklagten Baukosten doch eine untergeordnete Rolle spielen. Sie selbst sprachen in der Online-Vorstellung am 25.11.2021 von vielen bautechnischen Möglichkeiten. Diese gilt es auch für die größtmögliche Schonung unserer besten Ackerlagen zu nutzen, denn die Reduzierung des Landverbrauches ist schließlich Wunsch und Agenda aller politischen Parteien und Mandatsträgern.

Sie und Ihr Projektteam sind sicherlich gut ausgebildete Fachkräfte auf Ihrem jeweiligen Gebiet, das sie statisch zweifelsfrei bestens nach dem jeweiligen politischen Auftrag ausführen. Wenn letztendlich wie von Ihnen angeführt die Finanzierbarkeit des Projektes als einziger Maßstab für die Umsetzung des Projektes herangezogen wird bedaure ich das sehr. Mit den Möglichkeiten des 21. Jahrhunderts sollte gerade von Ihnen als Projektteam nicht auf Bau und Planungsmuster des vergangen Jahrhunderts zurückgegriffen werden. Denn schließlich tragen Sie die Verantwortung dafür, welche Bauausführung Sie unter Betrachtung aller Gegebenheiten unserer Regierung vorschlagen!
Der Begriff der Sozialpflichtigkeit wird gerne bei übergeordneten Begehrlichkeiten auf unsere landwirtschaftlichen Flächen verwendet. Ich würde in diesem Fall den Begriff der Sozialpflichtigkeit gerne so verstehen, dass es die soziale Pflicht unseres Staates (und des ausführenden Projektteams) ist, die Sorgen der Betroffenen ernst zu nehmen und diese mit Ehrgeiz zu lösen.
Die soziale Pflicht des 21. Jahrhunderts könnte auch so zu verstehen sein: Unser Staat und unsere Unternehmen sprechen immer von technischen Innovationen, vom Vorangehen – ganze Städte, Gebirge oder Meere werden in schwierigsten geologischen Gegebenheiten mit Eisenbahnen unterquert – weshalb soll ein derartiges Projekt nicht auch innovativ und zukunftsweisend in unserer Gegend gedacht und ausgeführt werden? Unser Land, das durchschnitten und mit Baggern abgetragen wird, ist nicht vermehrbar und ist für immer verloren!

Abbildung 165_Nr. 119

DB InfraGO

Sie sprechen medienwirksam immer von Bürgerbeteiligung und vom Dialog. Tatsächlich führen Sie jedoch in dieser Corona-Zeit einen Monolog in dem stets auf den politischen Auftrag des Bundes und der gesetzlichen Verankerung des Bahnprojektes im Bundesverkehrswegeplan verwiesen wird. Objektiv betrachtet ist mir klar, dass dieses Projekt als Lückenschluss im Bahnnetz zwischen den bereits ausgebauten Anschlüssen in Ulm und Augsburg notwendig ist. Sollte der Trassenverlauf tatsächlich durch unsere Flur verlaufen so wird auch dieses hinzunehmen sein zu müssen.

Daher mache ich den konkreten Vorschlag der „Untertunnelung". Ich bitte um konkrete Prüfung und ersuche um Ihre geschätzte Rückmeldung. Das Projektmanagement der DB fordere ich auf, unsere geschilderten existenziellen Belange zu berücksichtigen. Dies würde die Belastung für uns und weitere Betroffene in unserer Gemarkung zumindest etwas mildern und mancherorts zu pragmatischer Akzeptanz führen. Weiterhin bitte ich um Beachtung und nun konkrete Stellungnahme zu meinem Schreiben vom 02.05.2021. Für ein Gespräch stehe ich ebenso zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

[redacted]

Abbildung 166_Nr. 119

DB InfraGO

4.28 Forderung Nr. 121

DB Netz AG
Herrn Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

Burlafingen, 14.11.2021

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Betriebes als auch des Ortes Burlafingen zur Berücksichtigung der Grobtrassierung Grün und Violett Alternative Streckenführung mit Umfahrung bei Burlafingen auf der Strecke Ulm-Augsburg
Gemarkungen Burlafingen und Leibi

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits in meinem Schreiben vom 10.05.2021 erläutert, bin ich nach wie vor stark von der Streckenplanung betroffen. Besonders von den zwei neuen geplanten Verläufen, die bei der Grobtrassierung sich herauskristallisiert haben.

Bei diesen neuen geplanten Strecken südlich von Burlafingen werden nahezu fast alle landwirtschaftlichen Flächen herangezogen. Das ergibt eine riesige Einbuße meiner Grundstücke. Eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung ist somit dann nicht mehr gegeben. Es wird immer schwieriger die verbleibenden Flächen zu bewirtschaften. Die zu erwartenden Ausgleichsflächen tragen hierbei ebenso einen beträchtlichen Anteil bei.

Zudem trägt der Bau der grünen Trasse und violetten alternativen Streckenführung mit Umfahrung bei Burlafingen, welche sich dann fast komplett im Überschwemmungsgebiet des Landgrabens befindet, zur Verschlechterung und weiteren Vernässung der Grundstücke bzw. landwirtschaftlichen Flächen bei. Bei den Wetterverhältnissen, die besonders dieses Jahr sich gezeigt haben, war Burlafingen extrem dem Hochwasser ausgesetzt. Das Wasser hat sich nahezu bis zum Ortsrand Burlafingen angestaut, was auch zu Wassereinläufen (durch Druckwasser) in den anliegenden Häuserreihen führte. Dieses Jahr stand komplett auf sämtlichen Flächen, die für diese geplante Trasse vorgesehen sind, das Wasser. Dies teilweise über Wochen hinweg.

Durch den weiteren Verlust von Flächen der Natur kann das Wasser nicht mehr in seinem Kreislauf aufgenommen werden und wird deshalb den Ort Burlafingen massiv gefährden.

Ich bitte, dass mein landwirtschaftlicher Betrieb und die Ortschaft Burlafingen mit seinen Belangen bei der weiteren Planung einbezogen werden.

Bitte bestätigen Sie mir kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 167_Nr. 121

DB InfraGO

4.29 Forderung Nr. 126

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

[redacted]

EINGANG 05. JULI 2021

Ihr Zeichen	Unsere Zeichen	Telefon, Name	Datum
			30.06.21

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen.
Aktuell sind fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung.
Unser **Betrieb** ist möglicherweise vom Bahnprojet Ulm-Augsburg **betroffen**. Uns ist es wichtig, dass auch unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden.
Unser Hof ist die **Existenzgrundlage unserer Familie** und das schon seit mehreren Generationen (seit 1720). Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in unserer Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. Zudem ist der **hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.**

Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein **komplexes Netzwerk** zwischen **Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbaufläche** als Existenzgrundlage, Anfahrtswege, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u.v.m.

Abbildung 168_Nr. 126

DB InfraGO

Das Schreiben gliedere ich wie folgt:
Betriebsbeschreibung
Schilderung von drohenden Betroffenheiten

Betriebsbeschreibung unseres Betriebes

Landwirtschaftlicher Betrieb im Haupterwerb mit Milchvieh mit Nachzucht
Arbeitskräfte, die auf unserem Betrieb beschäftigt sind und davon Leben:
Betriebsleiterehepaar (46; 43), 3 Kinder (11; 14; 15;) , Altenteiler, 1 Mitarbeiter in Vollzeit, 1Azubi
Bewirtschaftete Fläche 125,76 ha
Bodennutzung Winterweizen 20,36 ha, Wintergeste, 11,85 ha, Silomais 31.79 ha, Wiesen 60,36 ha, Zuckerrüben 4,35 ha

Schilderung von drohenden Betroffenheiten

Wenn der mögliche Trassenkorridor auf unseren Betrieb und die Betriebsorganisation fällt, würde dies unseren Familienbetrieb in folgenden Bereichen erheblich beeinträchtigen:

- **Drohende Existenzgefährdung**, weil ein Großteil der von uns bewirtschafteten Flächen zum Bau der Bahnstrecke verwendet würde und uns somit zur Futtergewinnung für unsere Tiere wegfallen würde. (Siehe Feldstückkarte)

- **Betriebsentwicklung nicht** mehr **möglich**, weil die erforderliche Fläche nicht mehr zur Verfügung steht. Dadurch werden auch Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze, verloren gehen.

- Der relative Viehbesatz im Betrieb steigt. Bei der voraussichtlich **politischen Entwicklung** (GV Besatz / ha) wird es zu einer **Reduzierung des Viehbestandes** auf unserem Betrieb führen und somit ein erheblicher Umsatzrückgang und damit einer **existenzgefährdenden Reduzierung des Gewinns** kommen. Die neu erbauten Gebäude müssen über einen sehr langen Zeitraum finanziert und abgeschrieben werden.

- **Flächenverlust** für unseren Betrieb bedeutet auch eine **Viehabstockung**, was sich wieder **existenzgefährdend** auswirkt.

- Innerbetriebliche **Verwertung von Wirtschaftsdünger wird eingeschränkt** und somit Probleme mit der Düngeverordnung nach sich ziehen.

- Da die Pachtpreise in der Region schon hoch und die **landwirtschaftlichen Flächen sehr knapp** sind, werden hier die **Preise** noch weiter **ansteigen.**

- Die **nächste Generation** steht schon in den **Startlöchern (Ausbildung)**, aber mit der vorgesehenen **grünen oder türkisen Bahntrasse** wird diese, den Betrieb so nicht weiterführen können, das würde das **„Aus"** für einen **gut laufenden, landwirtschaftlichen Betrieb** bedeuten, der schon **seit über 300 Jahren** von unsrer Familie bewirtschaftet wird. Auf der im Anhang beigefügten Karte ist ersichtlich, dass wir **massiv** von dieser Trasse **betroffen sind.** (Die rote gekennzeichneten Felder werden von uns bewirtschaftet.)

Abbildung 169_Nr. 126

DB InfraGO

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb, mit seinen Belangen, bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die **Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird.** Die ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechende abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

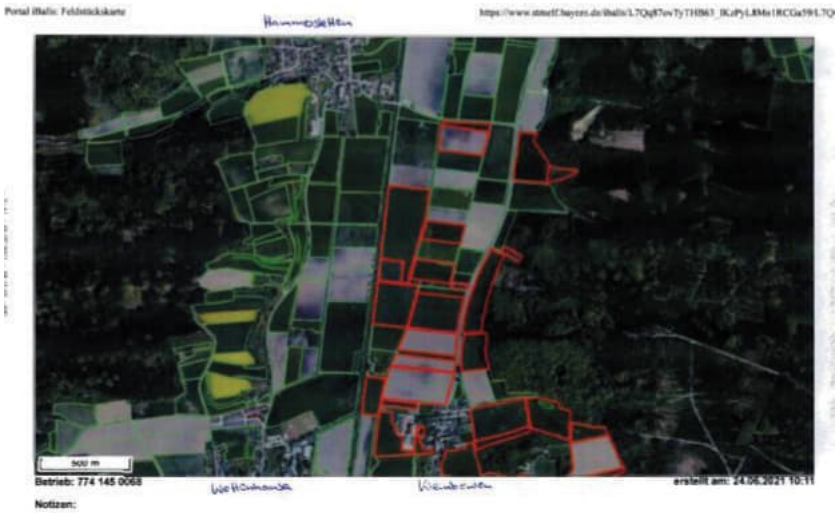
Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kleinbeuren, 30.06.2021

Anlage
Feldstückkarten

Abbildung 170_Nr. 126



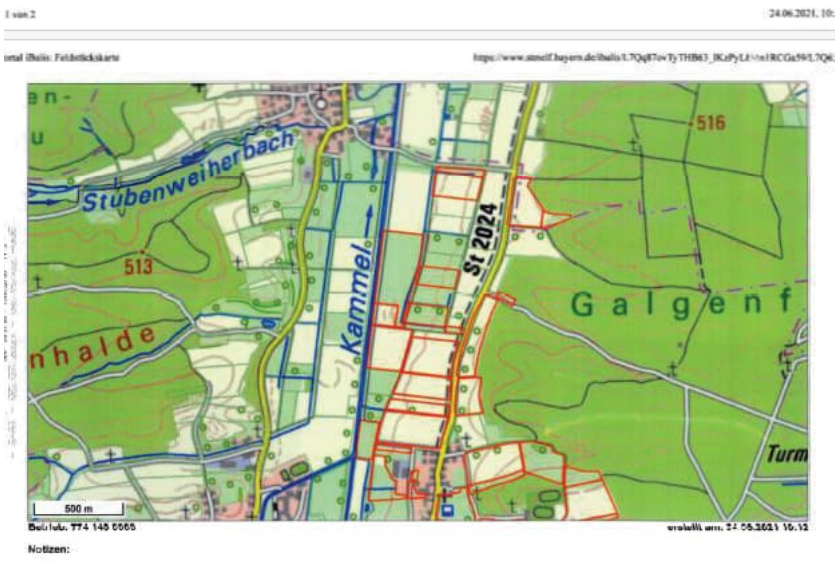


Abbildung 171_Nr. 126

Abbildung 172_Nr. 126

DB InfraGO

4.30 Forderung Nr. 127

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg

EINGANG 2. 4. JUNI 2021

Oberwaldbach, den 18.06.2021

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,

sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Unser landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise von diesem Bahnprojekt betroffen. Daher ist es uns sehr wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden.
Unser Hof ist ein Teil der Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht also um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen für uns in allen Bereichen unter Umständen massiv sind, bringen wir mit diesem Schreiben unsere Belange und die mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes heute vor.
Unabhängig vom Bahnprojekt wären bereits jetzt zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft in unserer Region Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage bedrohen.
Zudem steht der geplante hohe Flächenverbrauch im krassen Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Zu unserem Betrieb:

Unser **Naturland**-Betrieb liegt in Oberwaldbach, Gemeinde Burtenbach (PLZ 89349), außerdem bewirtschaften wir Flächen in Hammerstetten, Gemeinde Kammeltal (PLZ 89358).
Seit 1993 betreiben wir mit unserer Angus-Herde Weidehaltung auf den Flächen, die durch das Bahnprojekt bedroht sind. **Seit dem Jahr 2000 sind wir Mitglied des Ökoanbauverbandes Naturland außerdem sind wir zertifiziert nach dem Bayerischen Biosiegel.**

Unsere ausführliche Betriebsbeschreibung erhalten Sie in der Anlage.

Abbildung 173_Nr. 127

DB InfraGO

Betroffen sind wir sowohl durch die Trassenvariante dunkelblau und hellblau (Flächen in Oberwaldbach) als auch durch die Variante grün und türkis (Flächen in Hammerstetten).

Trassierungsvariante dunkelblau und hellblau: Oberwaldbach

Sollte die hellblaue Variante zur finalen Ausbaustrecke führen, wäre dies ein existenzbedrohendes Ereignis für unsern Betrieb.

In diesen beiden Trassierungsräumen liegen nach unserer Einschätzung ca. 19 ha unserer Fläche. Das entspricht ca. 42% der gesamten Betriebsfläche.

Ungefähr 11,5 ha der betroffenen Grundstücke in Oberwaldbach sind zusammenhängende Weideflächen, auf denen von April bis November ganztägig unsere Bio-Angus-Rinderherde steht. Sollte nur ein Teil der Weideflächen wegbrechen, durch Flächenverlust oder Abtrennung zu den anderen Weideflächen, wäre eine Weidehaltung für unseren gesamten Betrieb nicht mehr möglich. Die Weidehaltung ist jedoch existenzieller **Bestandteil** unseres **ökologischen Betriebskonzeptes und des geschlossenen Nährstoffkreislaufes**. Außerdem wird auch durch die Vorgaben der Ökorichtlinien und zugleich mit den aktuellen Vorgaben des in der öffentlichen Diskussion stehenden Tierwohl-Labels, Laufstall und Weidehaltung zwingend vorgeschrieben.

Trassierungsvarianten grün und türkis: Hammerstetten

Bei diesen beiden Trassenvarianten liegen ca. 7 ha unserer Betriebsfläche in den Trassenkorridoren, oder grenzen daran an.

Diese Äcker und Grünlandflächen sind ebenfalls sehr wichtiger Bestandteil unseres Betriebes in Bezug auf Fruchtfolge, Futtergewinnung, und Düngerverwertung. Ein Verlust dieser Flächen würde eine wirtschaftliche Nutzung der restlichen Flächen durch die größere Hofentfernung in Frage stellen. Auch hier würden wir bis zu 25% der gesamten Betriebsfläche verlieren, was ebenfalls zu einem gravierenden Einschnitt mit negativen Folgen für unser Betriebskonzept führt.

Unser Hofladen:

Seit Jahrzehnten betreiben wir – basierend auf unserer Rinderhaltung - einen Hofladen. Zum Teil kommen unsere Kunden bereits in der zweiten Generation zu uns. Unsere beste Warenqualität, aber auch unsere tierfreundliche Haltung und die Möglichkeit, ihr Fleisch „in kurzen Wegen" einkaufen zu können, wird von allen Kunden sehr geschätzt. Das alles wäre vernichtet, wenn die Bahntrasse unsere Grundstücke zerschneidet und uns die Tierhaltung unmöglich macht.

Zusammenfassung:

Ein Trassenverlauf der neuen Bahnstrecke in einem der genannten Räume würde für unseren Betrieb einen katastrophalen Einschnitt bedeuten. Die **ökologische Bewirtschaftung**, der Viehbestand sowie sämtliche Investitionen in Maschinen müssten eventuell verworfen werden.

Abbildung 174_Nr. 127

DB InfraGO

Unsere mittel-, und langfristige Betriebsplanung, die innerhalb der nächsten 5 Jahre den Bau eines Dünge,- und Getreidelagers, sowie einen der Rinderherde entsprechend großen Weideunterstandes bzw. Jungviehstall vorsieht, wäre demnach nicht mehr möglich.

Außerdem würde die regionale Infrastruktur unseres Betriebes durch den Verlust von Wirtschaftswegen im Bereich der gesamten Gemeinde Burtenbach empfindlich gestört und vermutlich nur durch zusätzliche Umfahrungen zu kompensieren sein.

Übrigens:

Die beiden Trassenräume dunkel – und hellblau in Burtenbach- Oberwaldbach würden ein wunderschönes und viel genutztes Naherholungsgebiet am Auslauf des Naturschutzgebietes "Augsburg westliche Wälder" zerstören.

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen – aber allem voran die geplante Bahntrasse - stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Freundliche Grüße

Abbildung 175_Nr. 127

DB InfraGO

Gesamtbetrieb:

- Bewirtschaftung im Nebenerwerb, [redacted] seit 01.04.2020
- Bis 31.03.2020 Bewirtschaftung durch [redacted]
- Umstellung auf ökologischen Anbau im August 2000 – Anbauverband: Naturland
- Landwirtschaftlich genutzte Fläche 44,19 ha (30,04 ha Eigentum, 14,15 ha Pacht)
  - **Acker** 25,76 ha
    - Davon 18,74 ha in Oberwaldbach und 7,01 ha in Hammerstetten (seit 07-2020)
    - Aktuell 8,63 ha Umstellungsfläche Ackerfläche
  - **Grünland** 18,29 ha
    - Davon 14,84 ha in Oberwaldbach 3,45 ha in Hammerstetten (seit 07-2020)
  - Als Weiden werden derzeit 11,43 ha genutzt

Naturland

Boden und Klima:

Unser Betrieb liegt auf dem östlichen Höhenrücken des Mindeltales im kleinen Ort Oberwaldbach, 6 km von der Autobahnausfahrt Burgau entfernt zwischen Jettingen-Scheppach und Burtenbach am westlichen Rand des Naturparks Augsburg westliche Wälder

- Höhenlage: ~ 505 m
- Jährliche Durchschnittstemperatur: 8,1 °
- Jährliche Niederschlagsmenge: Ø 761 mm
- Bodenart: größtenteils sandiger Lehm
- Bodenwertzahlen : zwischen 45/46 und 67/70

Ackerbau:

- Fruchtfolge aktuell: Kleegras; Winter E-Weizen; Speisehafer; Wintertriticale, Weiße Lupinen
- Zwischenfrucht vor Sommerung
- Pflugeinsatz vor Getreide, pfluglos vor Kleegras
- Mechanische Unkrautregulierung mit Hackstriegel und Hackgerät

Tierhaltung:

- 24 Angus Mutterkühe mit Nachzucht
- Farbrichtung rot
- Die Herde wird im Herdbuch des Fleischrinderverbandes Bayern, geführt.
- Außerdem sind wir Mitglied im Bundesverband deutscher Angushalter e.V.
- Die Abkalbeperiode liegt zwischen Ende November und Anfang Januar

Seite 1

Abbildung 176_Nr. 127

DB InfraGO

❖ GV-Besatz

- GV / ha LF: 0,88 GV/ha ab 2021; 1,20 bis 2020
- GV / ha Hauptfutterfläche 1,66 ab 2021 ; 1,94 lt. MVA 2020

Haltung: Winterhalbjahr, Stallhaltung im Zweiraum-Tretmiststall mit Strohcinstreu
Die ganze Stallanlage ist als Offenfrontstall mit beheizbaren Tränkebecken ausgeführt.
Liegefläche: bei den Kühen mit 6 % Gefälle,
Absetzerstall und Kälberschlupf mit ebener Liegefläche, Strohcinstreu täglich per Hand
Einstreu ca. 100 kg Stroh / Tag notwendig (ca. 3,5 - 4 kg / GV)
Fressplatz: mit Selbstfangfressgitter
Entmistung: der Fressplatz wird 2mal/Woche abgeschoben,
die Liegefläche wird 1mal im Jahr, in der Regel während der Weideperiode kpl.
ausgemistet, gewaschen und die Wände geweiselt.
Sommerhalbjahr, Weidehaltung, Nutzung der Flächen als Umtriebsweiden.
Eingezäunt sind alle Weideflächen mit dem dreidrähtigen Gallagher- Festzaunsystem.
Der Bestand wird in 2 Herden, nach männlichen, und weiblichen Kälber getrennt gehalten,
da die Jungtiere teilweise bereits mit einem dreiviertel Jahr geschlechtsreif sind.
Fütterung: mit hofeigenem Futter, Mineralfutter wird zugekauft
im Winter: morgens Grassilage satt, Heu, Stroh, Kleegrascobs
Den Jungbullen wird nach dem Absetzen ca. 2 kg Schrot/Tag zugefüttert
im Sommer: Weidegang, von April bis Ende Oktober;
Zufütterung Grassiloballen oder Heu (je nach Bedarf) + Mineralfutter in Leckschalen
Für die Wasserversorgung steht ein 2000 ltr. und 3000 ltr. Wasserfass zur Verfügung.
Vermarktung: ca. 80% der Absetzer über Direktvermarktung an den Endverbraucher.
Der Rest wird teilweise als Zuchttiere verkauft, oder zur Bestandsergänzung verwendet.
Die Altkühe werden über verschiedene Bio-Vermarktungsschienen verkauft.

Direktvermarktung:

Die Tiere werden in einer 15 km entfernten Metzgerei geschlachtet, abgehängt und fachgerecht hergerichtet. Die Vermarktung findet saisonal vom Oktober bis Dezember und vom Februar bis April statt. Auf Vorbestellung werden die Mischpakete an Endkunden abgegeben. 2007 Einrichtung eines Verkaufs – und Arbeitsraumes mit Kühlzelle.

Fuhrpark und Maschinentechnik:

Schlepper:
Steyr Allrad 115 PS
Deutz Allrad 75 PS mit Frontlader
Fendt GT 30 PS
Radlader zum Misten, Stroh, Heu stapeln
Ackerbau:
Eigenmechanisierung, Schlepper, Kreiselegge mit aufgesattelter Sämaschine AB 2,5 m,
Beteiligung an einer Maschinengemeinschaft beim Grubber und Frontpacker.
4 Schar Volldrehpflug, Unkrautstriegel 9 m; Hackgerät Zwischenachs an Fendt GT
Die Getreideernte und das Strohpressen wird von Lohnunternehmen ausgeführt.
Grünland:
Bei der Mäh,- Wende – und Schwad-Technik besteht Eigenmechanisierung
Die Futterbergung Silage und Heu wird an Lohnunternehmen mit Silierwagen und Großpackenpresse ausgelagert.
Als Reserve/ Notfall steht noch ein Erntewagen Pöttinger BJ 1984 auf dem Hof
Der größte Teil der Grassilage wird in zwei Fahrsilos mit je 150 m3 gelagert der Rest wird zu Silageballen gepresst.
~ 110 Ballen Stroh, 45 Ballen Heu und Grummet, ca. 30 Ballen Grassilage.

Fütterungs – und Stalltechnik:
Die Futterentnahme aus den Fahrsilos und der Transport an den Hof erfolgt mit einem Blockschneider.
Die Futtervorlage am Futtertisch wird von Hand mit Handgabelwagen erledigt.
Die jährliche Entmistung der Liegeflächen, und das Abschieben des Fressplatzes erfolgt mit einem Radlader.

Seite 2

Abbildung 177_Nr. 127

DB InfraGO

4.31 Forderung Nr. 128

DB Netz AG
Herr Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 ½
86150 Augsburg
E-Mail: ulm-augsburg@deutschebahn.com

[redacted]

EINGANG 09. JUNI 2021

Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat mit den Planungen des Bahnprojektes Ulm-Augsburg begonnen. Dabei sind aktuell fünf Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg in der Prüfung. Mein landwirtschaftlicher Betrieb ist möglicherweise vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg betroffen. Daher ist es wichtig, dass unsere Belange bereits jetzt als Teil des Raumwiderstandes Beachtung finden. Unser Hof ist die Existenzgrundlage unserer Familie. Es geht auch um entsprechende Eigentumsfragen. Da die Einschränkungen in allen Bereichen massiv sein können, bringen wir mit diesem Schreiben die Belange und mögliche Betroffenheit unseres Familienbetriebes vor.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bahnausbau in punkto Flächenverbrauch in der Region „das Fass zum Überlaufen" bringt. Hier wären zahlreiche Bau- und Infrastrukturprojekte zu nennen, die der Landwirtschaft Fläche, Grund und Boden und schlussendlich die Existenzgrundlage entziehen. In meinem Fall wären hier der Bau der A7, der gerade im Bau befindliche vierspurige Ausbau der B10 zwischen Neu-Ulm und Nersingen und die Errichtung diverser Gewerbegebiete und Baugebiete in der Region.
Zudem ist der hohe Flächenverbrauch auch ein Widerspruch zu den Forderungen von Politik und Gesellschaft in Sachen Biodiversität, Klimaschutz u.v.m.

Insgesamt ist es nicht möglich, einen landwirtschaftlichen Betrieb in Form von einzelnen Schutzgütern abzubilden. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist ein komplexes Netzwerk zwischen Menschen, Tieren, Pflanzen, Hofstelle, Anbauflächen als Existenzgrundlage, Anfahrtswegen, Rüstzeiten, Feldarbeiten, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden, Wirtschaftlichkeit, Perspektiven, Maschinen, Ein- und Verkaufsmärkten u.v.m.

Das Schreiben gliedere ich wie folgt:
- Betriebsbeschreibung
- Schilderung von drohenden Betroffenheiten

Abbildung 178_Nr. 128

DB InfraGO

Zur Betriebsbeschreibung:

Unser Betrieb ist ein Familienbetrieb im Vollerwerb. Wir produzieren Schweine im geschlossenen System. Das heißt wir halten knapp 100 Muttersauen, deren Nachkommen wir aufziehen und mästen, bis wir sie schließlich als ausgewachsenes Mastschwein an den Schlachthof in Ulm verkaufen. Unser zweites Standbein ist der Ackerbau. Hier bewirtschaften wir ca. 130 ha Fläche. Wir bauen Weizen, Dinkel und Raps zum Verkauf an, aber auch Gerste und Mais um unsere Tiere zu ernähren.
In unserem Betrieb arbeitet die ganze Familie mit, ich als Betriebsleiter, meine Frau, meine Eltern und mein jüngster Sohn, der im Herbst eine Ausbildung zum Landwirt beginnen wird. Ca.100 ha meiner bewirtschafteten Fläche liegen in der Gemarkung Steinheim, ca.30ha liegen in der Gemarkung Strass und Nersingen.
Somit wäre mein Betrieb von 4 ihrer vorgeschlagenen Varianten betroffen. Zudem habe ich zwischen Steinheim und Strass einen Schweinemaststall für ca. 1200 Mastschweine ausgesiedelt, dem eine Ihrer Varianten ziemlich nahe kommt.

Zur Schilderung von drohenden Betroffenheiten

Die Politik und auch die öffentliche Meinung plädieren immer wieder für den Erhalt der kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Familienbetriebe.
Dennoch werden wir ständig in unserer Existenz bedroht und es kommen immer wieder neue Hürden auf uns zu.
Meine landwirtschaftlichen Flächen liegen alle in einer Entfernung von circa 1-10 km zu meiner Hofstelle und sind somit wirtschaftlich gesehen gut für mich zu erreichen. Eine Durchschneidung der Flur infolge einer ICE Trasse wäre für mich mit erheblich weiteren Anfahrtswegen und wahrscheinlich auch mit Flächenverlusten verbunden. In einer Zeit, in der die Preise für den Erwerb oder die Pacht landwirtschaftlicher Flächen immer mehr steigen, befürchte ich, dass das von Ihnen geplante Projekt die Situation noch verschärfen wird.
Eigentlich könnte ich froh sein, dass mein Sohn unseren Betrieb weiterführen möchte, aber diese Vorstellung bereitet mir immer mehr Sorge. Wird es in Zukunft noch genug Fläche geben, die landwirtschaftlich genutzt werden kann? Wird sich mein Sohn diese Flächen leisten können? Werden die Zufahrtswege in einem angemessenen Rahmen bleiben oder wird er viel Zeit auf der Straße verbringen?
Aufgrund all dieser Fragen und der Umstrukturierung der Landwirtschaft infolge der „Borchert" Kommission stellt sich für mich die Frage, ob unser bäuerlicher Familienbetrieb auch in Zukunft noch wirtschaftlich und konkurrenzfähig geführt werden kann oder ob nicht die Bewirtschaftung im Nebenerwerb droht.
Damit wäre in unserem Dorf der vorletzte landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb gestorben und ich muss Ihnen nicht erklären, wie sich das Ortsbild und der Charakter eines Ortes dadurch verändern.

Wir fordern, dass unser landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Dies ist bisher durch einzelne Schutzgüter nicht entsprechend abgebildet. Zudem geht

Abbildung 179_Nr. 128

es um unser Eigentum und unsere Existenzgrundlage. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen die Landwirtschaft und unsere Existenz völlig in Frage.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Steinheim, 03. Juni 2021

Abbildung 180_Nr. 128

DB InfraGO

4.32 Forderung Nr. 129

DB Netz AG
Adam-Riese-Straße 11 - 13

60327 Frankfurt am Main

→ I. Ni - S

[redacted]

Burgau, 21. Mai 2021

EINGANG 24. JUNI 2021

Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Anlagen: Vollmacht
[redacted]
Luftbild mit Darstellung der Grundstücke der Wiblishauserhof GbR
Lichtbild mit der Hofansicht

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich Ihnen unter Vollmachtsvorlage an, dass ich die Wiblishauserhof GbR, vertreten durch die Gesellschafter [redacted], anwaltlich vertrete.

Gegenstand meiner Beauftragung sind Einwendungen meiner Mandanten gegen das geplante Bahnprojekt Ulm-Augsburg.

Meine Mandanten betreiben den Wiblishauserhof in der Gemarkung Waldstetten (Landkreis Günzburg), der neben der Hofstelle landwirtschaftlich genutzte Eigentumsgrundstücke mit einer Gesamtfläche von 68,5 ha umfasst, die im unmittelbaren Umkreis der Hofstelle liegen. Auf das beiliegende Luftbild, auf dem die Hofstelle und die umliegenden landwirtschaftlich genutzten Eigentumsgrundstücke farbig dargestellt sind, nehme ich Bezug.

Abbildung 181_Nr. 129

DB InfraGO

Der historisch bedeutende Gutshof wurde urkundlich erstmals im Jahr 1404 erwähnt. Die Anlage geht – archäologischen Funden in der Umgebung zufolge – auf eine römische Ansiedlung zurück. Kern des heutigen Ensembles ist das denkmalgeschützte Gutshaus aus dem Jahr 1731, umgeben von im Originalzustand erhaltenen Scheunen, Stallungen, Wirtschaftsgebäuden und Gärten. Die Hofanlage mit einer vollständig arrondierten Eigentumsfläche von 68,5 ha ist vom Günztal aus über eine Birkenallee erschlossen und stellt zusammen mit der eigenen Kapelle und einem von dem Bach Kleine Kötz gespeisten Weiher ein landschaftliches und kulturelles Kleinod in der Region dar.

Der Wiblishauserhof wird von der Familie [redacted] seit mehreren Generationen mit großem Aufwand und Sachverstand erhalten. Er befindet sich im Privateigentum von [redacted], Landwirtschaftsmeister, und [redacted], Kreisheimatpflegerin und Erlebnisbäuerin. Er wird als [redacted] von beiden geführt und zusammen mit den Familienmitgliedern bewirtschaftet.

Der landwirtschaftliche Betrieb stellt in seiner traditionellen Vielfalt aus Ackerbau, Grünland, Rinder- und Geflügelhaltung, Wald und Fischweiher ein vorbildliches Beispiel für erhaltenswerte bäuerliche Landwirtschaft dar. Dafür spricht auch die positive Bewertung der ökologischen und regionalen Erzeugung von Lebensmitteln aus der heutigen Sicht der Öffentlichkeit.

Die Diversität von Bewirtschaftung und landschaftlichen Strukturelementen findet ihre Entsprechung in der Vielfalt der Flora und Fauna. Nicht nur der Artenreichtum, sondern auch das Vorkommen seltener Tiere (Vögel, Amphibien, Crustaceen, diverse Insekten) und Pflanzen ist Ausdruck eines weitgehend störungsfreien, großflächigen Lebensraumes inmitten der Kulturlandschaft des unteren Günztals.

Der Schutz dieses einzigartigen Lebensraums und die Erhaltung des kulturellen Erbes und der bäuerlichen Landwirtschaft auf dem [redacted] für die kommenden Generationen haben für die Familie [redacted] höchste Priorität.

Der denkmalgeschützte [redacted] wäre durch die Trassierungsraumvarianten blau und hellblau massiv betroffen. Nachdem die Trassierungsraumvarianten blau und hellblau im Falle ihrer Verwirklichung dazu führen würden, dass der denkmalgeschützte [redacted] samt der dazugehörenden Hofstelle und landwirtschaftlich genutzten Grundstücke beseitigt werden müsste, wäre mit der Verwirklichung des Bahnprojektes Ulm – Augsburg im Bereich der Trassierungsraumvarianten eine unzulässige Existenzvernichtung für meine Mandanten verbunden.

Ich weise darauf hin, dass immer dann, wenn ein von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses Betroffener geltend macht, durch das Vorhaben werde sein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet, dieser Einwand zu den Belangen gehört, mit denen sich sowohl der Projektträger als auch die Planfeststellungsbehörde

Abbildung 182_Nr. 129

DB InfraGO

im Rahmen der Abwägung (§ 18 Satz 2 AEG) grundsätzlich auseinander setzen müssen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09.11.2017, Az. 3 A 3/15, juris).

Namens und im Auftrag meiner Mandanten beantrage ich daher, von einer Weiterverfolgung der Trassierungsraumvarianten blau und hellblau abzusehen.

Ich bitte Sie um eine entsprechende verbindliche und schriftliche Erklärung.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 183_Nr. 129

VOLLMACHT

[redacted]

in Sachen

[redacted] DB Netz AG und Eisenbahnbundesamt

wegen Ausbau der Bahnstrecke Ulm - Augsburg

die Vollmacht erteilt

1. zur Prozessführung (nach §§ 81 ff. ZPO) einschließlich der Befugnis zur Erhebung und Zurücknahme von Widerklagen;

2. zur Abgabe und Entgegennahme von einseitigen Willenserklärungen und zur Begründung und Aufhebung von Vertragsverhältnissen;

3. zur Vertretung in sonstigen Verfahren und bei außergerichtlichen Verhandlungen aller Art.

Die Vollmacht gilt für alle Instanzen und erstreckt sich auch auf Neben- und Folgeverfahren aller Art.

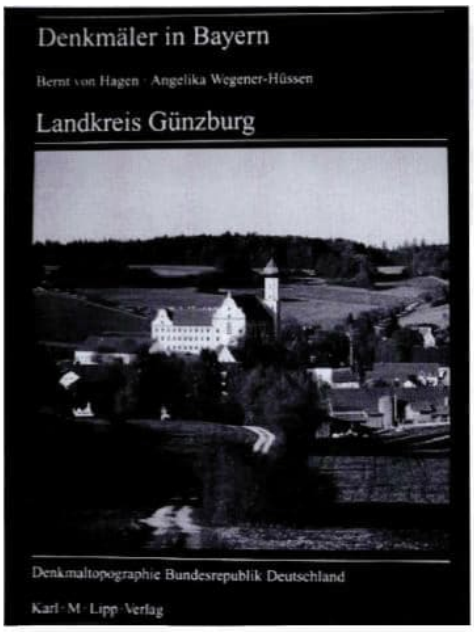
Sie umfasst insbesondere die Befugnis, Zustellungen zu bewirken und entgegenzunehmen, die Vollmacht ganz oder teilweise auf andere zu übertragen (Untervollmacht), Rechtsmittel einzulegen, zurückzunehmen oder auf sie zu verzichten, den Rechtsstreit oder außergerichtliche Verhandlungen durch Vergleich, Verzicht oder Anerkenntnis zu erledigen.

Ebenfalls ist der Bevollmächtigte befugt, Akteneinsicht zu nehmen, Geld, Wertsachen und Urkunden, insbesondere auch den Streitgegenstand und die vom Gegner, von der Justizkasse oder von sonstigen Stellen zu zahlenden oder zu erstattenden Beträge entgegenzunehmen sowie Akteneinsicht zu nehmen.

Burgau, 06.04.2021

Abbildung 184_Nr. 129

DB InfraGO



Wiblishauserhof

Haus Nr. 1. Gutshaus 1731.

Zwischen Waldstetten und Oxenbronn liegt am Rand des westlichen Günzhochufers der barocke Gutshof. Der stattliche, zweigeschossige Satteldachbau mit kräftigem Gesims, bauzeitlichem Dachwerk und querformatigen (originalen!) Fenstern mit Stichbögen sowie dem 1985 entdeckten Blindfenster mit grau gemaltem, barockem Fenstergitter auf rosa Hintergrund wurde im

Wiblishauserhof; Haus Nr. 1; Lithographie von J. Brenner, um 1875

Abbildung 185_Nr. 129

Abbildung 186_Nr. 129

1. Viertel des 18. Jh. im ehem. Herrschaftsgebiet der Freiherren von Freyberg erbaut. Bei der giebelseitigen „Bautafel" mit Freyberg'schem Wappen, datiert 1731, handelt es sich um eine Ofenplatte in Zweitverwendung; über dem Haupteingang Wappenstein des Besitzers Gerhard von Herman aus Wain (Württemberg), um 1920–27. Bei Bauarbeiten fand man einen handgestrichenen Dachziegel von 1716 und einen Feuerbendziegel.

Der Hofgut, das erstmals 1404 in einer notariellen Urkunde der Abtei Elchingen erwähnt wird, wechselte häufig seine Eigentümer, bis es 1457 Bern von Rechberg als Sonderpfand verschrieben wurde (originale Schenkungsurkunde von Albrecht von Österreich, Wien 1457, im Eigentum des heutigen Besitzers Herrn Anton Joh. Mettenleiter), wobei der Großteil beim Kloster Elchingen blieb. 1671 bestand Wiblishausen aus zwei Höfen (Steichele/Schröder 1895, S. 473). Kolleffel hielt um 1750 (S. 204) den Grundriß des beckenumbauten Gutshofs fest. Den Zustand um 1875 gibt eine Zeichnung des Günzburger Lehrers J. Brenner wieder. Letzte Außeninstandsetzung 1978.

Nordöstlich des Herrenhauses ist ein kleiner, parkartiger Gartenbereich (um 1930), südlich der Straße ein großer Nutz- und Obstgarten angelegt. Landschaftsprägend sind die Alleen, die vom Gutshof nach Osten und Südosten ausgehen (Weltenstetten 1992).

Kap.-Bz. Mit Schweifgiebel, 1. Hälfte 18. Jh.; mit Ausstattung.

Eine Birkenallee (um 1960 angelegt) führt nördlich des Gutshauses zu der Gutskapelle, die auf offener Wiese steht. Den rechteckigen Bau mit recht eingezogenem Halbrundchor ziert ein Volutengiebel, dessen Form einen bei den Vorarlbergern gehäuften Baumeister vermag (vielleicht Sixpert Krasmer).

Bemerkenswert ist der in die Chorschulter eingestellte, geschnitzte Tabernakel der abgebrochenen Kath. Pfarrkirche zu

Kapelle, Tabernakel

Archäologische Denkmäler, Gemarkung Waldstetten

Kapelle

Steinkreuz

Ichenhausen (Rocaillegitter und Voluten des Tabernakels deuten auf eine Entstehungszeit um 1740).

Steinkreuz. Spätmittelalterlich, an der Straße von Oxenbronn nach Waldstetten (Nähe Wiblishauserhof).

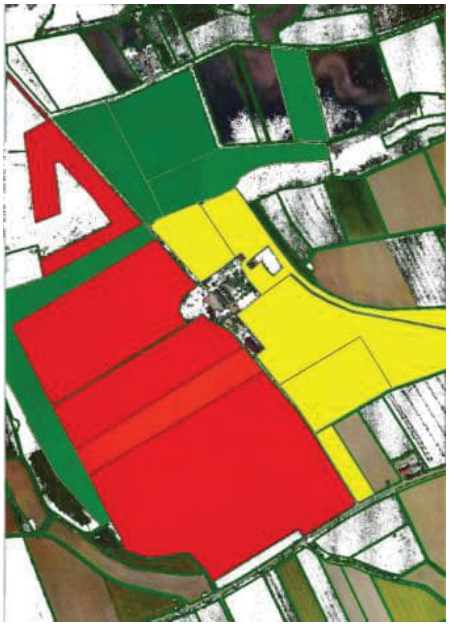


Abbildung 187_Nr. 129

Abbildung 188_Nr. 129

Abbildung 189_Nr. 129

DB InfraGO

4.33 Forderung Nr. 130

DB Netz AG
Herrn Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 1/2
86150 Augsburg

Burlafingen, 10.05.21

EINGANG 25. MAI 2021

Betroffenheit der Waldgenossenschaft Burlafingen zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Gemarkungen Burlafingen und Leibi

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

durch die Planungen des Bahnprojekts Ulm-Augsburg der DB Netz AG könnte der Wald der Waldgenossenschaft mit ihren ca. 45 Mitgliedern von einer der möglichen Trassen betroffen sein.

Die Waldgenossenschaft hat ca. 35 ha Gesamtfläche. Davon sind ca. 11 ha von einer möglichen Trassenführung betroffen.

Dies stellt ein Drittel der Gesamtfläche dar. Dieser Anteil würde einen Verlust für die Waldgenossenschaft sein, da zu erwarten wäre, dass die zu verbleibenden Restflächen nicht mehr in sinnvoller Weise genutzt werden könnten.
Beispiel: Dieses Jahr wurde der Waldgenossenschaft Burlafingen durch die Deutsche Bahn ohne vorherige Ankündigung eine Eiche, ca. 25 Meter von der Bahnlinie entfernt, entnommen.

Außerdem stehen in diesem betreffenden Bereich die ältesten Eichen der Gemarkung Burlafingen, die unseres Erachtens unbedingt zu erhalten sind.
Über genau diese Eichen wurde ein Beitrag in der Fernsehsendung „quer" im Bayerischen Fernsehen vor einigen Jahren ausgestrahlt.

Ebenfalls befindet sich in diesem Trassenbereich eine Neuanpflanzung, die vor 20 Jahren angelegt wurde mit ebenfalls besonderen Bäumen, wie Schwarznuß, Elsbeere, Kirsche, Birne etc.
Die Waldgenossenschaft Burlafingen wurde für diese Waldwirtschaft bereits in der Vergangenheit bei der Bayerischen Staatsregierung für eine Auszeichnung vorgeschlagen.

Die Genossenschaft lebt von Ihren Mitgliedern. Bis heute erhält jedes Mitglied jährlich seinen Holzanteil (Brennholz), der selbst in dem betreffenden Genossenschaftswald abgeholt werden muss. Die geplante Trassenführung lässt vermuten, dass die Zufahrt aufgrund zu großer Umwege unverhältnismäßig sein würde.

Wir bitten, dass die Waldgenossenschaft Burlafingen mit ihren Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Die vielen

Abbildung 190_Nr. 130

Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen eine große Beeinträchtigung des Genossenschaftslebens dar.

Bitte bestätigen Sie mir kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüße

[redacted]

Abbildung 191_Nr. 130

DB InfraGO

4.34 Forderung Nr. 131

DB Netz AG
Herrn Projektleiter Markus Baumann
Bahnhofstr. 12 1/2
86150 Augsburg

Burlafingen, 10.05.21

EINGANG 12. MAI 2021

Betroffenheit meines landwirtschaftlichen Betriebes zur Berücksichtigung als bedeutender Teil des Raumwiderstandes beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg
Gemarkungen Burlafingen und Leibi

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

durch die Planungen des Bahnprojekts Ulm-Augsburg der DB Netz AG könnte mein landwirtschaftlicher Betrieb von einer der möglichen Trassen betroffen sein.
Ich bewirtschafte einen landwirtschaftlichen Ackerbaubetrieb mit ca. 150 ha, davon ca. 40 ha Eigentum.

Ca. 30 ha Acker- und Wiesenflächen würden sich in der Trassenführung angrenzend westlich und östlich der A7 und im Bereich Ulmer Straße befinden.
Von diesen betroffenen 30 ha sind ca. 8 ha Eigentum.

Die Wirtschaftlichkeit meines Betriebes wäre somit durch den Verlust der landwirtschaftlichen Fläche stark eingeschränkt. Unter Umständen wären nur noch kleine, einzelne, unwirtschaftliche Restflächen aufgrund des Zerschneidens übrig. Außerdem würden sich die Zufahrtswege zu meinen landwirtschaftlichen Flächen nur mittels sehr großen Umwegen erreichen lassen.
Gegebenenfalls müssten Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Es ist auch zu befürchten, dass Ausgleichsflächen durch den Bau der Trasse benötigt werden und somit wieder im landwirtschaftlichen Sektor verloren gehen.

Ich bitte, dass mein landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbezogen wird. Die vielen Infrastruktur- und Baumaßnahmen stellen eine große Beeinträchtigung meiner Ackerbaulandwirtschaft dar.

Bitte bestätigen Sie mir kurz den Eingang dieses Schreibens und leiten es an die zuständige Stelle weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 192_Nr. 131

DB InfraGO

4.35 Forderung Nr. 132

An die
DB Netz AG
Herr Markus Baumann, Projektleiter
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

EINGANG 1. 0. MAI 2021

Großkissendorf, 02.05.2021

Neubau Bahnprojekt Ulm-Augsburg, Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes und Hofstandortes, Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes

Sehr geehrter Herr Projektleiter Baumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit führt Ihr Unternehmen die Planungen zum Neubau einer Bahntrasse im Bereich Ulm-Augsburg durch. Hierzu sind aktuell fünf Trassierungsräume in Planung und Prüfung.
Im Gemeindegebiet der Gemeinde Bibertal, Landkreis Günzburg ist unser landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb von mehreren Trassenvarianten in unterschiedlicher Härte betroffen.
Deshalb ist es uns wichtig, bereits frühzeitig auf unsere Belange hinzuweisen und bitten daher darum auch die Belange unseres landwirtschaftlichen Betriebes und somit die Existenzgrundlage unserer Familie und weiterer Arbeitsplätze in der Region als Teil des Raumwiderstandes zu berücksichtigen.

Die landwirtschaftliche Produktion ist ein komplexes Netzwerk aus vielfältigen Bereichen der natürlichen Gegebenheiten, Umwelteinflüssen und Produktionsfaktoren wie Boden, Kapital, Standort und Arbeitskraft und ist daher als einzelnes spezifisches Schutzgut schwer abzubilden. Vielmehr ist es die Komplexität der Faktoren, die den wirtschaftlichen Fortbestand eines Betriebes sichern.

Unser seit über 400 Jahren in Familienhand befindlicher und in der Gemarkung Großkissendorf wirtschaftender Betrieb hat theoretisch gute Voraussetzungen um sich entsprechend den Anforderungen der gesellschaftlichen und politischen Vorgaben zu entwickeln. Unser heutiger Hofstandort „Auf der Breite 1" (Flurnummer 163, Gemarkung Großkissendorf) wurde in den vergangenen Jahren speziell im Hinblick auf eine zukunftsfähige Bewirtschaftung und Erweiterungsmöglichkeit von unserer Familie mit hohem finanziellem Aufwand aus der beengten Ortslage am Kirchplatz ausgesiedelt.
An diesem Standort betreibt unsere Familie als Vater – Sohn GbR einen Marktfrucht – Veredelungsbetrieb. Im Veredelungsbereich werden ca. 100 Muttersauen zur Ferkelerzeugung mit angeschlossener, im Jahr 1995-1996 immissionsschutzrechtlich genehmigter Mast mit eigener Futtergrundlage gehalten und als GQ-Schweine über die Erzeugergemeinschaft regional an die Schlachtstätte nach Ulm vermarktet. Als Marktfrüchte werden neben der eigenen Futtergrundlage

Abbildung 193_Nr. 132

DB InfraGO

ferner Backweizen für regionale Mühlen sowie Zuckerrüben als Spezialkultur mit entsprechendem betriebseigenem Zuckerrübenlieferrecht auf unseren guten Lösslehmstandorten für die Südzucker am Standort Rain am Lech angebaut. Für ein deutsches Saatzuchtunternehmen werden exakt-Versuche zur Saatgutzüchtung angelegt.
Aktuell bewirtschaftet unsere Familie ca. 90 Hektar LF sowie 5,5 Hektar Forst. Ungefähr 50% der bewirtschafteten Flächen befinden sich im Eigentum unserer Familie, die weiteren Flächen sind seit langen Jahren von örtlichen Nachbarn gepachtet. Unsere Betriebsfläche befindet sich daher zum größten Teil in der Gemarkung Großkissendorf und ist abgesehen von Feldwegen oder Straßen getrennt- überwiegend als Feldblöcke oder Bewirtschaftungseinheiten arrondiert.
Die Betriebsleiter sind als Landwirtschaftsmeister bzw. Diplom- Agraringenieur den Anforderungen an eine komplexe und zukunftsfähige Betriebsleitung entsprechend gut ausgebildet.
All diese guten Voraussetzungen werden durch die aktuellen Planungen einer potentiellen Neubaustrecke in unserer Gemarkung, und speziell quer durch unser Hofgrundstück „Breite" Fl.Nr 163, Gemarkung Großkissendorf extrem gefährdet!

Die Betroffenheit insbesondere durch die Trassierungsvariante „Grün" möchten wir wie folgt darstellen:
Der potentielle Trassierungskorridor betrifft uns voraussichtlich an den selbstbewirtschafteten Eigentumsflächen Fl.Nr. 81/1, 88, 163 und 212 in der Gemarkung Großkissendorf auf einer Fläche von 9,13 Hektar, hiervon entfallen alleine 5,5 Hektar auf das Hofgrundstück Auf der Breite. Weitere 8,19 Hektar hofnahe Pachtflächen liegen ebenfalls im potentiellen Trassierungsraum. Beziehen wir die Flächen am nördlichen Rand der möglichen Trassenführung mit ein, so kommen weitere 3,6 Hektar Eigentums- mit anliegenden 2,96 Hektar Pachtflächen hinzu.
Bei den Trassenvarianten Türkis und Dunkelblau im Gemeindegebiet Bibertal sind wir nur in untergeordneter Weise mit Eigentumsflächen (ca. 4,5 Hektar) betroffen.
Inwieweit an anderer Stelle Betroffenheit durch weitere Infrastruktur und Ausgleichsflächen im Zusammenhang der Neubautrasse entstehen ist noch nicht abschätzbar.

Neben den allgemeinen Ihnen sicherlich bekannten Auswirkungen auf den Flächenverbrauch von hochwertigen landwirtschaftlichen Produktionsflächen, insbesondere unseren kleinräumig vorhandenen Lösslehm-Gäulagen auf den Hochriedelflächen zwischen den Flusstälern führt die Grüne Trassierung im speziellen durch ihren asymmetrischen Verlauf zu den vorhandenen Verkehrswegen in der Gemarkung Großkissendorf zu einer erheblichen Zerschneidung der vorhandenen Flurstücke. Die Bewirtschaftung vieler verbleibender Restflächen würde selbst nach einer Flurneuordnung auf Grund des vorhandenen Straßennetzes nur mit hohem finanziellem Mehraufwand möglich sein. Selbst zukunftsweisende modernste Landtechnik zur teilflächenspezifischen Bewirtschaftung benötigt eine gewisse Grund – und Mindeststruktur um kosteneffizient zu arbeiten.

Bei der Bewirtschaftung von sogenannten Bewirtschaftungseinheiten mehrerer Feldstücke innerhalb einer Gemarkung entstehen durch eine neue naturraumunabhängige Trassierung erhebliche Bewirtschaftungsbehinderungen die sich vor allem in dauerhaft erhöhten Rüstzeiten der Arbeitserledigung beiderseits der Bahntrasse wiederspiegeln. Dies ist ein eindeutiger dauerhafter betriebswirtschaftlicher Nachteil für unseren Betrieb.

Abbildung 194_Nr. 132

DB InfraGO

Ebenfalls ist eine starke Konkurrenzsituation auf dem Flächenmarkt, speziell an Pachtflächen, aber auch zur Beschaffung von verlorenen Eigentumsflächen zu befürchten, sofern diese nicht durch adäquate Tauschflächen ersetzt werden können, was wiederum einer nachhaltigen Betriebsentwicklung entgegen steht.

Am schwersten wiegt jedoch die drohende Zerschneidung unseres Hofgrundstückes „Auf der Breite" Fl.Nr. 163 Gemarkung Großkissendorf.
Dieser 5,5 Hektar große Hofstandort gliedert sich in ca. 11.000 m² Hof- und Gebäudefläche samt Betriebsleiterwohnung sowie weiteren 44.000 m² potentieller Entwicklungsfläche.
Die Auswahl des Aussiedlungsstandortes wurde 1973 nach ausführlicher Staatlicher Beratung und im Einvernehmen der Träger öffentlicher Belange gewählt. Neben immissionsschutzrechtlichen und weiteren Standortfaktoren betreffenden Überlegungen fiel die Wahl auf Grund der potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten auf das größte im Eigentum der Familie befindliche Grundstück, um spätere kostspielige Erweiterungsarrondierungen oder weitere Erschließungskosten an weiteren Standorten zu vermeiden. Eine Zerschneidung unseres Hofgrundstückes durch die Bahn-Neubautrasse würde nicht nur den Verlust einer potentiellen nach §35 Abs.1 BauGB bebaubaren Fläche bedeuten, sondern auch eine weitere aktuell von der Gesellschaft und Politik geforderten Betriebsentwicklung verhindern. Wird unsere Hofstelle nun von Ihren Flächen getrennt, ist der zukunftsfähige Bestand dieses Standortes im Hinblick auf Erweiterungsfähigkeit (z.B. gesellschaftlichen Anforderungen in der Tierhaltung/ Aktuelle Pläne der „Borchert Kommission" mit einhergehendem Umbau der Nutztierhaltung / erhöhter Platzbedarf / Außenklima / Weidehaltung) gefährdet, bzw. eine Weiterentwicklung beispielsweise im Bereich Sonderkulturen im geschützten Anbau erschwert.
Weiter wird befürchtet, dass bestehende Erschließungsinfrastruktur beeinträchtigt wird. Unser Hofstandort verfügt über eine hochwertige, bei der Aussiedlung genehmigte Nutz- und Trinkwasserversorgung. Diese Grundwasserversorgung wird aus dem Bereich des potentiellen Grünen Trassierungsraumes gespeist. Es ist zu befürchten, dass es durch Baumaßnahmen in diesem Bereich sowohl zu Beeinträchtigungen der Wasserqualität kommen kann, als auch zur Störung des Wasserhaushaltes und dem damit einhergehenden Verlust der Trinkwasserinfrastruktur.

Wir fordern, dass die Belange unseres landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes und somit die Existenzgrundlage und das Eigentum unserer Familie bei der Bewertung des Raumwiderstandes berücksichtigt wird. Aus den Anforderungen aus dem BVWP geht unter anderem die Beachtung volkswirtschaftlicher Grundsätze hervor. Es kann nicht sein, dass beim Bau und Betrieb einer neuen Infrastruktur bei der Zeit – und somit Kostenersparnis (für Bahnreisende / Manager / Industriegüter / Pendler des Industriestandortes Deutschland) im Vordergrund stehen, aber dauerhaft wirtschaftliche Nachteile für eine Orts- und Standortgebundene Landbewirtschaftung entstehen. Diese Behinderungen müssen durch Trassierung und Bauausführung auf ein Minimum reduziert werden.

Bitte bestätigen Sie uns kurz den Eingang unseres Schreibens und leiten dieses gegebenenfalls an die zuständigen Stellen weiter.

Mit freundlichen Grüßen [redacted]

Abbildung 195_Nr. 132

DB InfraGO

An die
DB Netz AG
Herr Markus Baumann, Projektleiter
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

Großkissendorf, 02.05.2021

Neubau Bahnprojekt Ulm-Augsburg, Betroffenheit unseres landwirtschaftlichen Betriebes und Hofstandortes, Berücksichtigung als Teil des Raumwiderstandes

Sehr geehrte Damen und Herren,

Oben benanntes Schreiben an die DB Netz AG, vertreten durch Herrn Projektleiter Markus Baumann, zur Kenntnisnahme an die an der Planung involvierten, seriösen, regionalen Bundestagsabgeordneten im Landkreis Günzburg, in Ermangelung selbiger, stellvertretend an Herrn [redacted] sowie die betroffene Gemeinde Bibertal, Herrn Bürgermeister Roman Gepperth.
In Kopie ebenfalls an die BBV-Geschäftsstelle Günzburg.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 196_Nr. 132

DB InfraGO

5 Unterlagen zu Untersuchungen, welche nicht zum Projektauftrag gehören

5.1 Forderung Nr. 10

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 21. Mai 2022 12:36
An: ulm-augsburg
Betreff: AW: Frage

Sehr geehrter Herr Baumann,

Danke für Ihre ausführliche Rückantwort.
Ist dann bei einer Vorprüfung auf der Südseite auch geplant, zu prüfen, ob es möglich ist hier einen Bahnhalt/Überholbahnhof auf Höhe der Autobahnkirche zu machen, dass die Region auch etwas von der Schnellbahntrasse in Zusammenarbeit mit der BEG, hat?
Adelsried wurde ja schon mehrmals beim Thema Bahnhof vorgeschlagen... Der Überholbahnhof im Streitheimer Forst wird nie zu einem echten Bahnhof werden? Die Gründe sind bekannt....Zuwegung und Infrastruktur....usw.

Sie kennen ja meine Meinung zum Thema Autobahntrasse, falls dies jetzt doch ein Thema auf der Südseite werden sollte, muss der evtl. wieder nötige Wechsel zur Nordseite im Adelsrieder Berg gemacht werden und nicht auf dem Kamm
vor Streitheim! **Trotzdem bin ich weiterhin ein Befürworter des Ausbaus der Bestandsstrecke!**

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 197_Nr. 10

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 20. Mai 2022 09:36
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff: Frage
Priorität: Hoch

Sehr geehrte Frau Geyer, sehr geehrter Herr Baumann,

am Dienstag war anscheinend eine Zusammenkunft in Burgau, bei der auch die bischt und Sie anwesend waren. Leider war es mit nicht möglich als örtlicher Vertreter für Streitheim/Zusmarshausen an dieser Zusammenkunft teilzunehmen.

Abbildung 198_Nr. 10

An diesem Abend wurde auch das Thema Abstand zur A8 besprochen, also welchen Abstand muss die DB zur A8 mind. einhalten. Habe da etwas gehört von 30 – 40 mtr. und der Aussage, dass Sie zur Zeit prüfen, auf Höhe Adelsried auf die Südseite der A8, bei der Autobahnkirche zu wechseln.

Heißt das, dass sie bei der Trasse Orange/Türkis von Augsburg aus auf der Nordseite fahren würden, vor Adelsried dann auf die Südseite, hinter der Autobahnkapelle wechseln
und dann auf der Südseite bleiben?
Oder dann im Adelsriederberg (Tunnel) wieder auf die Nordseite wechseln?

Denn wenn Sie auf der Südseite bleiben würden, müssten Sie ein immenses Brückenbauwerk über Streitheim planen, was ich mir ganz und gar nicht vorstellen kann!

Über eine detaillierte Stellungnahme meiner dargestellten Informationen, wäre ich sehr dankbar, bevor es irgendwelche Gerüchte und
Unwahrheiten geben sollte, darum die Anfrage an die direkte Quelle.

Vielen herzlichen Dank und ein schönes Wochenende

[redacted]
Mitglied der bischt und MGR Zusmarshausen

Abbildung 199_Nr. 10

DB InfraGO

5.2 Forderung Nr. 17

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 7. Dezember 2022 11:54
An: ulm-augsburg
Betreff: Fernverkehr zwischen Augsburg und Ulm

Kategorien: Jakob

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [redacted] Erfahren Sie, warum dies wichtig ist

Hallo,

ich bin sehr begeistert davon, wie viel in puncto Neubaustrecken unternommen wird, habe jedoch eine grundsätzliche Verständnisfrage.
Wieso wird immer als gegeben hingenommen, dass jeder ICE zwischen Stuttgart und München in Ulm und in Augsburg halten muss?
Die Durchfahrt und insbesondere der Halt in jeder Stadt kostet viel Zeit. Es wäre doch ausreichend, wenn jeder zweite Zug in Ulm und jeder andere zweite in Augsburg hielte. Das würde die Reisezeiten München - Ulm, München - Stuttgart sowie Ausgsburg - Stuttgart deutlich verkürzen. Lediglich denjenigen Passagieren, die von Augsburg nach Ulm im ICE fahren möchten, stehen dann weniger Verbindungen zur Verfügung. Da aber auch der Nahverkehr zwischen diesen beiden Städten beschleunigt wird, werden hierfür ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen.
Dann ließe sich auch eine zusammenhängende Schnellfahrstrecke planen, die die Stadtzentren von Augsburg und Ulm umfährt, Bahnhöfe allerdings durch Abzweigungen einbinden könnte. Konkret: aus München kommend noch vor dem Augsburger Hauptbahnhof aus der Bestandsstrecke ausfädeln, an der A8 entlang und hinter dem Albaufstiegstunnel in die Strecke Ulm-Wendlingen einfädeln. In Frankreich ist dieses Vorgehen Gang und Gäbe, sogar Millionenstädte wie Lyon haben eine Umfahrung. Nicht jeder Zug muss überall halten, das verlangsamt nur die großen Verbindungen, bringt aber kaum jemandem Vorteile.

Ich würde mich sehr freuen, eine Rückmeldung dazu zu bekommen, warum in unserem konkreten Fall JEDER Fernverkehrszug in Augsburg UND Ulm halten muss, und die Bahnhöfe nicht abwechselnd angefahren werden.

Vielen Dank und viele Grüße,
[redacted]

Abbildung 200_Nr. 17

DB InfraGO

5.3 Forderung Nr. 20

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 30. März 2023 08:59
An: Jakob Neumann <Jakob.Neumann@deutschebahn.com>
Betreff: Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Hallo Hr. Neumann,
ich habe Ihnen unser Statement zur geplanten Trasse im Anhang angehängt. Ich hoffe es werden diese Wünsche auch gesammelt und in die Planungen mit einbezogen. Ich möchte mich noch einmal bei Ihren Kollegen und Ihnen bedanken, für die ausführliche Information zur geplanten Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 201_Nr. 20

An
DB Netze
Hr. Neumann

[redacted]

. Bahnprojekt Ulm Augsburg

Die im Vereinsring Pfuhl organisierten Mitgliedsvereine haben im Rahmen der Information - und Diskussionsveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 23.03.2023 im Pfuhler Museumsstadel folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vereinsring Pfuhl begrüßt die Umsetzung des Bahnprojekt Ulm-Augsburg grundsätzlich, weil damit ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet wird.

2. Aufgrund der bisher vorliegenden Informationen und Fakten sprechen wir uns für die sogenannte Bestandsstrecke aus, weil wir das Pfuhler Ried als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet schützen und erhalten wollen.

3. Bei der Umsetzung des Projektes erachten wir als wünschenswert nicht nur für Pfuhl sondern auch für die Stadtteile Offenhausen und Burlafingen:
- einen vierspurigen Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke
- eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen; eine mögliche Lärmschutzwand muss sich ins Orts- bzw. Landschaftsbild einfügen
- eine Untertunnelung für den Nah- und Fernverkehr, sollte die Bestandsstrecke nicht zum Zuge kommen
- in Burlafingen eine neue Haltestelle mit P+R
- ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen im Stadtgebiet
- bei Ausbau der Bestandsstrecke eine Tieferlegung der Bahnstrecke in Burlafingen mit Sicherstellung der Anzahl der bestehenden Querungshilfen unter Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs
- die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn Betrieb
- eine Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg, so das neben den geplanten Fern- und Güterverkehren, der in der Region geforderte 15 Minuten Takt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen gefahren werden kann, wie ebenfalls eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio S-Bahn Konzepts im Raum Ulm/ Neu-Ulm
- eine frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase für die Anwohner möglichst gering zu halten

Pfuhl, den 29.03.2023

Abbildung 202_Nr. 20

DB InfraGO

5.4 Forderung Nr. 30

---Ursprüngliche Nachricht---
Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de <kontaktformular@ulm-augsburg.de>
Gesendet: Sonntag, 12. Januar 2020 11:19
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: Bahnprojekt Ulm–Augsburg: Anbindung des Regional-Verkehrs an die Hauptstrecke
Nachricht: Sehr geehrte Damen und Herrn, sehr geehrter Herr Baumann,

ich bin Kandidat für den Gemeinderat der Marktgemeinde Welden. Durch den Abbau der Bahnlinie Augsburg-Welden, und den stark zugenommenen Verkehr (Ausbau A8) dessen Entwicklung noch nicht am Ende ist, stellt sich die Frage wie meine Region am Verkehsnetz angebunden wird.
Die Antwort auf diese Frage ist dringlich, da zu Zeit Flächen bebaut werden sollen, wie die ehemalige Bahnlinie, welche dann für Entwicklungen nicht mehr zur verfügung stehen.
Ich denke hier durchaus wieder an eine Bahnlinie (Augsburg-Markt Wald), oder an P&R Platz für einen Zubringer an die Hauptstrecke. Denn auch wir wollen weg von 60 min. Fahrzeit zur Stadtmitte Augsburg, sondern vielmehr auch schneller durch Augsburg hindurch, oder nach Ulm.

Ich bin mir bewusst, dass dies eine sehr weitreichende Frage ist, würde mich aber über eine Einschätzung sehr freuen, da Sie auch die Haltung der Landespolitik kennen.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 203_Nr. 30

DB InfraGO

5.5 Forderung Nr. 32

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Mittwoch, 11. März 2020 00:26
An: ulm-augsburg
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: keine Anrede
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: NBS Ulm - Augsburg
Nachricht: Sehr geehrte Damen und Herren,

im Hinblick auf die künftige Betriebsabwicklung halte ich es als Vielbahnfahrer für geboten, bereits bei der Planung auf eine maximale betriebliche Flexibilität zu achten, damit einerseits die Betriebsstabilität erhalten bleibt und andererseits im Störungs- oder Wartungsfall der Betrieb nur unwesentlich beeinträchtigt wird.

Aus unserer Sicht wäre sehr sinnvoll aus der Strecke NBS Wendlingen - Ulm (Streckennummer 4813) bei Streckenkilometer 81 höhenfrei auszufädeln, um dann stets entlang der Südseite der A8 zu folgen. In Gersthofen würde die NBS Ulm - Augsburg dann die A8 verlassen um danach bei Streckenkilometer 6 in die Bahnstrecke Donauwörth - Augsburg (Strecke 5300) einfädeln, die dann zwischen Gersthofen und Augsburg-Oberhausen viergleisig ausgebaut würde.

Um die maximale betriebliche Flexibilität und Redundanz zu ermöglichen, würde die NBS Ulm - Augsburg idealerweise mit der Bestandstrecke 5302 mit vier jeweils zweigleisigen Zwischenverbindungsstrecken komplett höhenfrei verknüpft, also Leipheim West 5302 mit Leipheim West NBS, Leipheim Ost NBS mit Leipheim Ost 5302, Burgau West 5302 mit Burgau West NBS und Burgau Ost NBS mit Burgau Ost 5302.

Alle 8 Abzweigungen sollten vollständig höhenfrei mit Überwerfungsbauwerken ausgeführt werden, um eine maximale betriebliche Flexibilität zu ermöglichen. In Italien werden diese Verbindungsstrecken auf der Direttissima Firenze - Roma Interconnessione genannt.

Die Vorteile für die Deutsche Bahn liegen auf der Hand. Es entscheidet der Markt, ob und wenn ja welche Fernzüge in Ulm oder Günzburg halten. Gleichzeitig sind fliegende Überholungen möglich und bei Bauarbeiten auf der NBS oder Bestandsstrecke sind die betrieblichen Einschränkungen verhältnismäßig gering. Als die Österreichischen Bundesbahnen die Westbahn Linz - Wien planten, entschied man sich bewusst gegen eine viergleisige Strecke, sondern für zwei zweigleisige Strecken, die etwa alle 30 - 50 km verbunden sind, um bei Störungen auf der einen Strecke betrieblich sehr flexibel reagieren zu können. Bei Sturmschäden ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine viergleisige Strecke komplett gesperrt ist, ungleich höher, als dass zwei zweigleisige Strecken komplett gesperrt sind, wenn z.B. ein Baum ins Gleis fällt. Auch in Italien bieten die Interconnessione zwischen Firenze und Roma eine sehr gute betriebliche Flexibilität.

Hinzu kommt, dass sich ein kompletter Neubau entlang der A8 einfacher darstellt, als ein Ausbau der Bestandsstrecke.

Gleichzeitig kann die Deutsche Bahn mit diesem Konzept die unterschiedlichen Marktbedürfnisse der Bahnkunden bei weitem besser befriedigen. Beispielsweise wird so ein Geschwindigkeitseinbruch des ICE-Sprinters bei der Durchfahrt durch Ulm Hbf vermieden.

Mit freundlichen Grüßen,
[redacted]

Abbildung 204_Nr. 32

DB InfraGO

5.6 Forderung Nr. 34

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Mittwoch, 11. März 2020 12:11
An: ulm-augsburg
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: heutiger AZ Bericht über künftigen Ausbau
Nachricht: Sehr geehrte Damen u. Herren, man muß dem Bürger mal klar machen, daß der best. Schienenausbau u. eventuelle Erweiterung um ein 3.Gleis auf der Bestandstrasse nichts mit einer notw. zukunftfähigen internationalen leistungsfähigen neuen Hochgeschwindigkeitstrasse entlang der BAB zu tun hat. Beide Vorhaben sind zwingend notwendig. Eine neue leistungsfähige Hochgeschwindigkeitstrasse geht auch nicht von Ulm nur bis Augsburg, sondern bis zum Hbf in München. Augsburg muß natürlich auch an diese neue ICE Trasse entlang der BAB angeschloßen werden. Zwingend für diese neue Trasse für Schnellfahrten ist kein Flickwerk zu planen.
mfg [redacted]

Abbildung 205_Nr. 34

5.7 Forderung Nr. 36

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

ulm-augsburg.de@worldwartweb.com

Frage

Wenn man eine der blauen Varianten realisiert würde es sich nicht anbieten, die alte kurvige Strecke zwischen Dinkelscherben-Freihalden-Jettingen stillzulegen und diese durch eine kurz Neubauspange von der blauen Trasse bei Oberwaldbach bis Jettingen zu ersetzen. Somit liesse sich eine geradlinige Streckenführung von Oberwaldbach bis Offingen realisieren und die Züge nach Günzburg könnten von Augsburg bis Offingen mit 200km/h verkehren.
Die Raumwiderstände im Raum Oberwaldbach sind ja gering.

Thema

Die interaktive Karte

Abbildung 206_Nr. 36

DB InfraGO

5.8 Forderung Nr. 37

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

ulm-augsburg.de@worldwartweb.com

Frage

Die Einbindung der grünen Trasse in Augsburg sieht ja in der Kartenansicht naheliegend aus. Aber wie lassen sich die Gleise im Bahnhof Augsburg-Oberhausen sinnvoll für alle Fahrbeziehungen einbinden? Wäre hier nicht eine Neuordnung des Bahnhofs Augsburg notwendig, wie z.B. ein Richtungsbetrieb mit einem neuen Überwerfungsbauwerk südlich von Augsburg Hbf?
Wäre eine solche Neuordnung des Knotens Augsburg vom Planungsauftrag abgedeckt?

Thema

Die interaktive Karte

Abbildung 207_Nr. 37

5.9 Forderung Nr. 38

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

[redacted]

Frage

Sehr geehrte Damen und Herren,
wird es an bei einem neuen Trassenverlauf z. B. am Kreuzungspunkt mit der BAB A8 und der Bestandsstrecke bei Burgau einen neuen Haltepunkt geben, an dem z. B. Regionale Expresszüge halten und wo man somit auch vom Land aus schnell zu den Fernverkehrshaltepunkten in Ulm und Augsburg kommen kann, ohne mit dem normalen Zug immer lange Fahrzeiten einplanen zu müssen? Und das direkt fast von der Autobahn aus!

Mit bestem Dank für Ihre Antwort.

Thema

Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Abbildung 208_Nr. 38

DB InfraGO

5.10 Forderung Nr. 40

Anfrage Kontaktformular

Vor- und Nachname

[redacted]

E-Mail-Adresse

[redacted]

Frage

Hallo,
falls die Strecke in Neu-Ulm schon in Offenhausen ausfädelt, kann dann in Burlafingen (dann ohne durchfahrende ICEs etc.) ein Regionalhalt wiederhergestellt werden? Da gab es schonmal einen...
MfG,
[redacted]

Thema

Die Trassierungsräume

Abbildung 209_Nr. 40

5.11 Forderung Nr. 43

Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de
Gesendet: Samstag, 16. Januar 2021 23:35
An: ulm-augsburg
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Herr
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: Offinger Schleife
Nachricht: Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anbetracht der hoch schützenswerten Donauaue wird die Neubaustrecke nach Süden verlegt. Auch wenn es vor Ort sicher hoch kontrovers verhandelt würde, so würde ich gerne als Teil des Projekts den gleichzeitigen Bau der Offinger Schleife vorschlagen, um die Strecke nach Höchstätt/Dillingen über Burgau direkt anzuschließen. Damit schafft man die Grundlage, die Gleise an der Donau komplett rückzubauen. Günzburg wäre über Ichenhausen und theoretisch Leipheim als Ring (jedoch auch in der Aue, eigentlich auch zu durchtrennen) weiter angeschlossen an die Schiene. Ohne diese Schleife und die Stilllegung wäre die Herauslegung der Neubaustrecke von der Donau relativ unlogisch (sehr teuer, nur um den Taktfahrplan zu halten). Ich würde mich herzlich über eine Prüfung freuen.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 210_Nr. 43

DB InfraGO

5.12 Forderung Nr. 47

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 30. Juni 2021 01:46
An: ulm-augsburg
Betreff: Trassenführung alternatives Konzept
Anlagen: Bahn rund um Augsburg.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

aktuell stellen einige Kommunen fest, dass ein Fernverkehrsprojekt und der Ausbau des Nahverkehrs zwar zusammen gedacht werden müssen, aber nicht dasselbe sind. Der Widerstand wird nun wachsen. Allerdings war das erwartbar. Ich habe diese Punkte, die nun eintreten bereits 2014 mal in einem Konzept zusammengetragen. Anläßlich einer Veranstaltung des Landkreises in Neusäß 2015 zum dritten Gleis habe isch das Konzept auf die unten angehängte Version gebracht, die ich seinerzeit einigen Bürgermeistern und auch der Vertreterin der Bahn per mail zur Verfügung gestellt hatte. Ich bekam sehr positives mündliches Feedback und positive allgemeine Reaktionen..... aber ob es Sie erreicht hat, weiss ich nicht.

Ich empfand die Einstellung „ drittes Gleis gut- Neubaustrecke schlecht" schon seinerzeit für nicht sachgerecht. Die Argumente "drittes Gleis" gelten gleich für die „blauen" Varianten. die anderen Trassen haben deutlichen Schwächen im westlichen Abschnitt. die schnurgerade Strecke an der Donau, die Sie auch für die Präsentationen verwenden, dürft bis Günzburg der geeignetste Korridor sein.

Die Einschränkung des Planungsbereichs stellt Sie vor die von Ihnen dargestellten Probleme:

- Günzburg soll IC Halt bleiben, ist aber in keiner neuen Trasse mehr enthalten!
- insbesondere im Bereich „ Einführung in das vorhandene Schienensystem HBF Augsburg" gibt es keine befriedigenden Lösungen, da die Raumwiderstände extrem hoch sind.
- in ursprünglichen Überlegungen zum Netzknoten Augsburg /S-Bahn war auch von einer Verbesserung der Situation in den Norden gesprochen worden.
- Ausbau auf 300km/h aber ständige Bahnhofs Durch- oder Vorbeifahrten mit maximal 200km/h (was wohl auch nur gehen würde, wenn die Bahnsteige dann gesperrt sind.)

Einige dieser Punkte sehe ich als sehr schwerwiegend an, dass sie das Projekt um Jahr(zehnte) verzögern oder sogar zum Scheitern bringen können. Auch Sie schreiben, einzelne Korridore könnten ausscheiden. Hoffentlich nicht alle.

Die gewünschten Ziele (Präsentationen von Ihrer homepage) lassen sich jedoch mit der 2015 vorgestellten Trassenführung unter weitgehender Vermeidung der genannten Probleme lösen.
Darüber hinaus gibt es den Zusatznutzen für die Anbindung nach Norden.
Der komplett neue Abschnitt ist deutlich kürzer, damit ist mit weniger Bauzeit zu rechnen, der Deutschland Takt kann Jahre früher erreicht werden.

Das Projekt ist, wie Sie darstellen zu wichtig, um es durch eine zu frühe Festlegung auf Lösungen zu gefährden.

Es wäre auch schade, wenn sämtliche Nahverkehrsprojekte und Bahnhofsausbauten auf die Weise auch in die Ferne Zukunft verschoben würden.

Bitte schauen Sie sich das Konzept an. Ich würde mich freuen, wenn Sie das auch ernsthaft prüfen und sich auch die Handskitzze auf der Karte (ich hatte damals nix andres) mal ansehen.
Ich denke, dass mit diesem Konzept die chance auf Konsens in der Bürgerbeteiligung am höchsten ist.

Ich freue mich von Ihnen zu hören. Wenn es Sinn macht, würde ich das Dokument auch mal auf den Stand 2021 bringen. (z.B. Kostenschätzung war von der Strecke Frankfurt Köln, das wird nicht mehr passen.)

Abbildung 211_Nr. 47

DB InfraGO

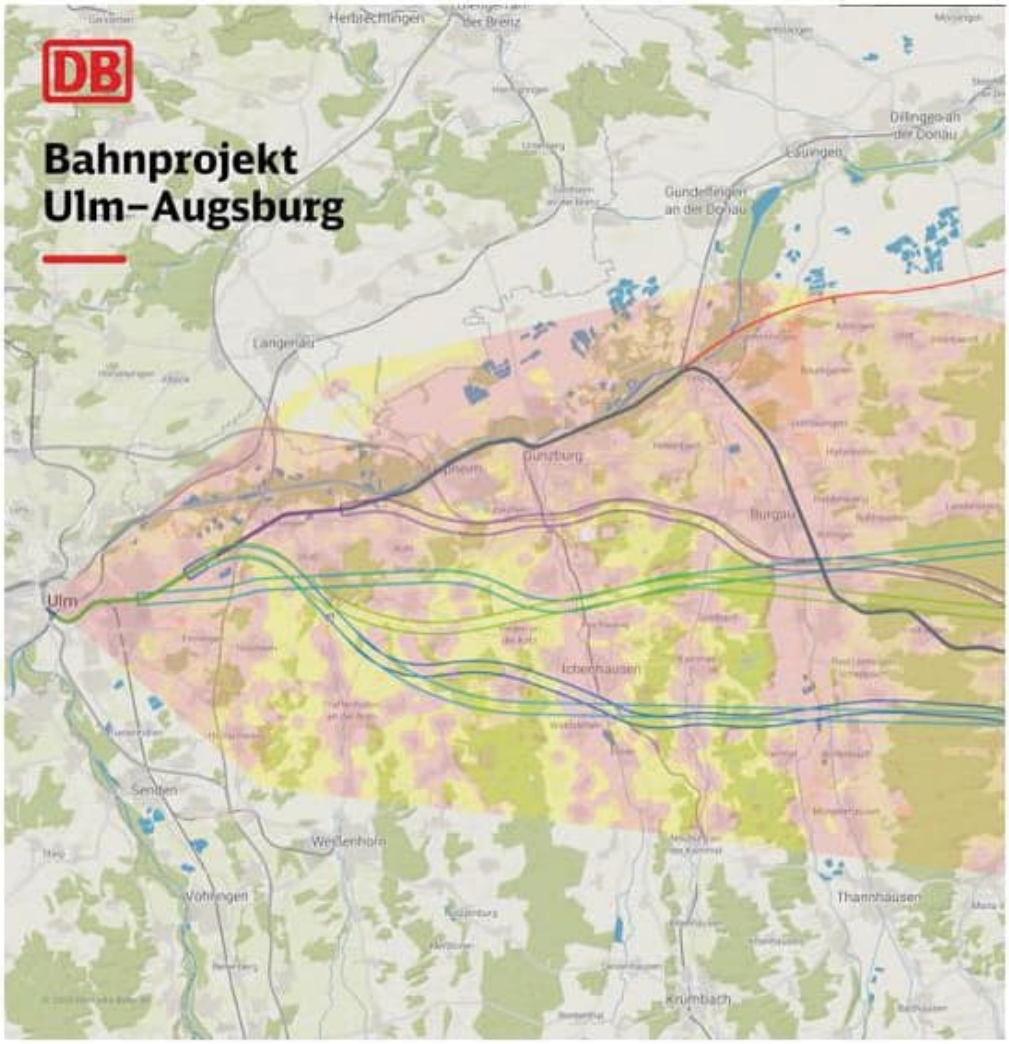


Abbildung 212_Nr. 47

DB InfraGO

Mail an die Bürgermeister vom Juni 2015:

Sehr geehrter Herr [redacted] ehr geehrter Herr [redacted]

Der Streit Nord- gegen Westtrasse be der Frage des dritten Gleises war vorhersehbar. Es wird erfahrungsgemäß zunächst nur eine realisiert werden und die Bürgermeister der „anderen" Trasse wäre schlecht beraten, da zuzustimmen. Da sehe ich insbesondere für die Westtrasse Gefahr, da an der Nordtrasse mehr Menschen leben.

Die jetzt verfolgten Pläne haben deutliche Nachteile:
Es heißt zwar „drittes Gleis", aber es handelt sich um einen Neubau des Bahnkörpers in der vorhandenen Ortslage.
Es klingt für mich so, als ob man gegen eine Umgehungsstrasse votiert, weil man Angst hat, dann kein Geld mehr für den Ausbau der Ortsstrasse zu bekommen.

Es geht beim dritten Gleis nicht um Sanierung der Bahnsteige, das ginge nur bei meinem alternativen Konzept, es geht um einen kompletten Neubau.
Keine Weiternutzung der alten Bahnhöfe, da dann auf der „falschen" Seite.
Wollen Sie das wirklich?
Einmauerung der Bahnstrecke wie in Hochzoll mit 3-4 m hohen Mauern, die dennoch nur Linderung gegen den „zusätzlichen"(!) Lärm bringen.
Wollen Sie das wirklich?
Realisierung in „Teilabschnitten" mit unbekanntem zeitlichen Ausgang für diejenigen, die dann noch warten müssen.
Wollen Sie das wirklich?

Es muss jetzt schnell Einigkeit her!

Das ist der größte Vorteil meines Konzeptes, das es für ALLE eine Verbesserung bietet, und daher für alle in den betroffenen Landkreisen konsensfähig ist. Weiterhhin gilt:
- Verbesserung der Fernverkehrsanbindung, nach Westen UND nach Norden, denn auch in Zukunft ist eine gute Infrastrukturanbindung lebenswichtig.
- Realisierung des Taktverkehrs auf den vorhandenen Strecken nach Norden UND Westen und Nutzung der VORHANDENEN Bahnhöfe und Infrastruktur für den Nahverkehr.
- Möglichkeit der Regionalisierung, z.B. Anbindung der Staudenbahn.
- Möglichkeit der Finanzierung über verschiedene weitere Töpfe, denn die Verbindung Augsburg Ulm ist ein Nadelöhr im europäischen Fernverkehrsnetz
-Planung wegen Konsens schneller und unabhängiger möglich.

Die von mir vorgeschlagene Trassenführung beeinträchtigt deutlich weniger Menschen, wäre komplett im Einschnitt möglich.
Die Idee die Trasse mit der Autobahn zu bündeln halte ich für falsch. Neben den fehlenden baulichen Vorraussetzungen, das Gelände ist ungleich schwieriger, bringt die Lösungen auch nur Verbesserungen nach Westen.

Dieses Konzept bietet die Möglichkeit, die aktuelle Sackgasse zu verlassen. Sprechen Sie doch mal mit Ihren Kollegen.
Das Festhalten an einem schlechten Vorschlag kann auch Lösungen verhindern.

CC: in veränderter Form auch an [redacted]

————————————————————Zitat ende
Zitat Anfang:

Abbildung 213_Nr. 47

DB InfraGO

Betreff Modernisierungsprogramm für kleine Bahnhöfe (August 2015) an den BMG von Neusäß:
Hallo [redacted]

mit diesem Modernisierungsprogramm würde sich bis 2018 eine Verbesserung der beiden Neusäßer Bahnhöfe realsieren lassen:
https://www.cducsu.de/presse/pressestatement/mobilitaet-im-laendlichen-raum-von-grosser-bedeutung

die Bedingungen sind erfüllt, die Bahnhöfe sind sehr alt, nicht mehr zeitgemäß, haben Verkehrsaufkommen und: die Kommune wäre bereit sich an den Kosten zu beteiligen. Also sehr hohe Chancen.
(ca. 120 Stationen bundesweit, vielleicht 20 in Bayern), so viele andere schlechte

Realisierung: Sofort, bis 2018!

Einzige Bedingung:
Verzicht auf die Kopplung von den Fernverkehrsplänen durch die einseitige Festlegung auf den „das dritte Gleis" genannten Neubau der Fernverkehrstrasse mitten durch den Ort.

Ich fahre regelmäßig die Bahnstrecke durch den Thüringer Wald. Alle Fahrgäste sind genervt und freuen sich auf die Neubaustrecke. ein regionaler Wunsch, die alte Strecke auszubauen, um auf die Weise lokale Lärmschutzmassnahmen bezahlt zu bekommen, würde kein Mensch verstehen. Ebenso hätten alle Münchner oder Frankfurter Bahnkunden Freude an einer Neubaustrecke und kein Verständnis dafür, dass weiter mit reduziertem Tempo an wartenden Schülern vorbei gefahren werden soll, damit eine Gemeinde den notwendigen Neubau für zwei Brücken nicht selbst zahlen muss.

Das „dritte Gleis" ist eine Sackgasse! Es würde nach vielen Jahren (nichts geplant, nichts planfestgestellt, nichts gekauft, damit definitiv nicht langsamer als eine Neubaustrecke mit einem 20tel der Anwohner) zu einem schlechten Kompromiss führen. Bis dahin wird es alle notwendigen und sinnvollen Maßnahmen (siehe oben) verhindern.

[redacted] derzeit hast Du ein paar Bürgermeister aus dem Westen im Boot. Noch nicht einmal Gersthofen ist dabei, geschweige denn Augsburg, Ulm oder sogar München oder Stuttgart oder Freising . Auch für die Flughafengegner ist eine gute Bahnverbindung nach Frankfurt ein Argument. mit der Neubaustrecke bekommst Du deutlich mehr!

Bitte überdenke Deine Position, sorg dafür dass Ulm-Augsburg mit beiden Varianten in den Bundesverkehrswegeplan kommt und melde unsere Bahnhöfe für das „Dobrindt" Programm an.

Nur so hast du die Chance für Neusäß in den nächsten 3 Jahren eine Verbesserung zu bekommen

————Zitat ende
Abbildung 214_Nr. 47

DB InfraGO

5.13 Forderung Nr. 56

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 12. Februar 2022 17:51
An: ulm-augsburg
Betreff: Trasse Ulm Augsburg

Sie erhalten nicht oft E-Mail von [redacted]. Weitere Informationen, warum dies wichtig ist

Sehr geehrte Damen und Herren,

ist jemals eine südliche Umfahrung von Augsburg angedacht worden?
Zur Stadt mit S-Bahnring.

Bei südlicher Umfahrung könnte die Trasse der Staudenbahn genutzt werden.

Von Ulm bis Weißenhorn gibt es auch schon eine Trasse. Zusätzlich wäre dann ein Teil der Strecke Ulm Oberstdorf zweigleisig.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

--
Diese Nachricht wurde von meinem Android Mobiltelefon mit [redacted] Mail gesendet.

Abbildung 215_Nr. 56

5.14 Forderung Nr. 59

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 18. Mai 2022 09:10
An: ulm-augsburg

Kategorien: Markus

Guten Morgen Herr Metzger,
die Überholgleisbahnhöfe bei den Trassen Türkis und Orange sind im Wald bei Streiheim geplant. Können diese Überholgleisbahnhöfe so geplant werden, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt auch als Haltebahnhöfe ausgebaut werden können?

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Abbildung 216_Nr. 59

5.15 Forderung Nr. 69

Anfrage 73 - mündlich eingegangene Forderung

5.16 Forderung Nr. 73

Anfrage 73 - mündlich eingegangene Forderung

DB InfraGO

5.17 Forderung Nr. 80

[redacted]

[redacted]

2.1.2022

Neubau der Bahnstrecke Augsburg-Ulm

Vorschlag: Tunnelvariante mit 3 neuen Bahnhöfen, Radschnellweg auf der alten Bahntrasse

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Greiner,

wir beziehen uns auf den Artikel in der AZ vom 2.1.2022 von Jana Tallevi und wollen den Vorschlag des Neusässer Stadtrats Robert Schmidt, die Neubaustrecke Augsburg-Ulm im Bereich der Stadt Neusäß teilweise als Tunnel auszuführen, aufgreifen und mit einem eigenen Vorschlag weiterentwickeln.

Insbesondere gefällt uns, das Bahnprojekt nicht als isoliertes Fahrzeitoptimierungsproblem zu betrachten, sondern auch die langfristige Entwicklung der Städte Neusäß und Augsburg und die Akzeptanz des Projekts bei den Bürgern und Anwohnern im Auge zu behalten.

Unser Vorschlag ist, die neue Bahntrasse vierspurig direkt vom Oberhauser Bahnhof nach Vogelsang zu führen und dabei den Abschnitt vom Bärenkellerbad bis einschließlich Hexenberg zu untertunneln.

Abbildung 217_Nr. 80

Die Uniklinik Augsburg wird durch einen neuen Bahnhof angebunden, der gleichzeitig als westliche Augsburger und Neusässer Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut wird. Der Fokus liegt hier auf Integration mit dem ÖPNV und Radwegenetz.

Die alte Bahnstrecke von Vogelsang bis Oberhausen wird als Radschnellweg ausgebaut. Der Radschnellweg verbindet den neuen Bahnhof Westheim-Steppach (und in der Fortsetzung das

Schmuttertalgymnasium) mit der Grundschule Westheim, der Musikschule Neusäß, dem Stadtkern von Altneusäß, Titania und dem Schulzentrum von Neusäß und könnte zu einer nördlichen Radtangente an den Lech und die Augsburger Innenstadt weitergeführt werden mit der Vision einer Ost-West-Achse für den Radverkehr im Großraum Augsburg.

Neusäß 2100 - integrierte Fahrradstadt im Schönen, sichere Wege für alle unsere Kinder und Jugendlichen zur Schule und in der Freizeit, zu Fuß, mit dem Roller und dem Fahrrad, das ist die Vision des Gesamtelternbeirats der Neusässer Grundschulen.

Mit freundlichem Gruß

Abbildung 218_Nr. 80

DB InfraGO

5.18 Forderung Nr. 83

Von [redacted]
Gesendet: Montag, 5. Oktober 2020 18:52
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff: Aw: AW: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Sehr geehrte Frau [redacted]

nachdem wir die aktuellen corona-bedingten Gegebenheiten genau beobachten, möchten wir den ursprünglich geplanten Termin am 29.10.2020 gerne verschieben.
Wir haben derzeit alle Veranstaltungen auf eher "interne" oder im kleinen Rahmen bei der Gemeinde beschränkt, hier möchten wir mit unserem Bürgertreff, der mit Sicherheit auf großes Interesse gestoßen wäre mit dem Referenten Herrn Baumann nun unter den gegebenen Umständen nicht stattfinden lassen.

Abbildung 219_Nr. 83

Ich werde zu Beginn des neuen Jahres nochmals bei Ihnen anfragen, denn uns ist das Thema Wieder-Anbindung unseres Bahnhofes sehr wichtig.

Wir verfolgen die aktuellen Planungsstände sehr genau auch heute war wieder ein Beitrag in der Augsburger Allgemeinen Zeitung zum Thema Ausbau Ulm-Augsburg, es wurde berichtet, dass Herr Baumann im Gemeinderat in Diedorf zu Gast war und den aktuellen Stand erläutert hat.

Ich hoffe Sie haben Verständnis für die Terminverschiebung und entschuldigen Sie eventuell entstandenen Unannehmlichkeiten. Wir hoffen Herrn Baumann im neuen Jahr bei uns sehr bald begrüßen zu dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

Abbildung 220_Nr. 83

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: kontaktformular@ulm-augsburg.de <kontaktformular@ulm-augsburg.de>
Gesendet: Freitag, 11. September 2020 15:43
An: ulm-augsburg <ulm-augsburg@deutschebahn.com>
Betreff: Neue Anfrage per Kontaktformular ulm-augsburg.de

Anrede: Frau
Vorname: [redacted]
Nachname: [redacted]
E-Mail-Adresse: [redacted]
Thema: Informationsveranstaltung - Anfrage erneut
Nachricht: Sehr geehrte Damen und Herren, nachdem auf meine erste Anfrage vom 27.07.2020 keinerlei Antwort erfolgt ist, übersende ich Ihnen diese erneut:

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Gemeinderätin der Gemeinde Ustersbach verfolge ich seit Langem die Planung der Strecke Ulm - Augsburg den BVWP dazu und habe Ende letzten Jahres in Neusaess eine Info Veranstaltung der DB hierzu besucht. Wie in der Gemeinde möchten im Zuge dieser Planung nicht angehängt werden und unseren Bahnhof in Mödishofen wieder reaktiviert haben. Unsere ÖPNV Anbindung ist sehr schlecht und hier kann keine Rede von der Schaffung von gleichwertigen Lebensbedingungen in Stadt und Land sein. Wir haben zwei Baugebiete erschlossen und möchten attraktiv sein für alle Bürger und Neubürger und vor allem weg vom Auto auf welches wir leider angewiesen sind. Könnten Sie sich vorstellen uns im Rahmen einer Informationsveranstaltung zur Verfügung zu stehen um hier unsere Anliegen und auch ihre Pläne abzugleichen? Ich habe parallel an die BEG geschrieben, um hier ggf. eine gemeinsame Veranstaltung organisiert zu bekommen. Uns brennt das Thema unter den Nägeln und ich würde mich über ein positives Signal freuen. Ich schreibe stellvertretend für eine sehr große Anzahl an Bürgern und unserer Fraktion ABU - Aktive Bürger Ustersbach Mit freundlichen Grüßen, [redacted]
:

Abbildung 221_Nr. 83

5.19 Forderung Nr. 84

Anfrage 84 - mündlich eingegangene Forderung

DB InfraGO

ABS/NBS Augsburg - Ulm

Anlage 4

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB InfraGO AG

Region Süd

V.II-S-U

Kernforderungen:

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1		übergreifend	Lärmschutz an der Vorzugstrasse	Umfassende Lärmvorsorge unter Berücksichtigung einer Gesamtschallbetrachtung (unabhängig von Gebietswidmung max. 60 dB(A) sowie ohne Verschlechterung des aktuellen Zustands) mittels Tunnel sowie abgedeckten Trögen.	Nicht ermittelt, da Gesamtschallbetrachtung beider Verkehrsträger erforderlich.	Bauliche Maßnahmen von Tunnel und Trögen zur punktuellen Verbesserung Schallsituation sind unter Punkt 7 in dieser Tabelle zu finden. In dieser Forderung geht es um die Dimensionierung von Schallschutzwänden. Gemeinden leiden unter dem aktuellen Lärm der Autobahn.
2		übergreifend	Knoten Ulm und Augsburg	Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte verbessern, um reibungslose Übergänge, ohne Wartezeiten vor den Einfahrbereichen in die Knoten oder Umpriorisierung von Verkehren, sicherzustellen.	Nicht bewertbar, da erforderliche Maßnahmen erst untersucht werden müssen.	Einbeziehung der Knotenpunkte in das Projekt ist wichtig, um zukunftsfähige Infrastruktur zu erhalten, welche die Verkehre abwickeln kann.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3		übergreifend	Generalsanierung Bestandsstrecke	Modernisierung der Schieneninfrastruktur, barrierefreier Ausbau aller aktiven bzw. reaktivierten sowie neu gebauten Bahnhöfe, Lärmschutzerneuerung und vorbereitende Maßnahmen für Neubaustrecke zur Sicherstellung der späteren Baufreiheit.	Nicht ermittelt, da sich das eigenstehende Projekt der Generalsanierung erst in der Grundlagenermittlung befindet.	Projekt Generalsanierung ist kein Bestandteil des Bedarfsplanprojektes ABS/NBS Augsburg-Ulm, jedoch ein sehr wichtiges Vorlaufprojekt zur später Umsetzung
4		übergreifend	Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke	Freiwerdende Kapazitäten aus der Entlastung der Bestandsstrecke vom überregionalen Verkehr für zusätzliche SPNV-Haltpunkte nutzen, welche derzeit von den Landkreisen u. Kommunen gefordert und von der BEG auf Realisierbarkeit überprüft werden.	Nicht ermittelt, da keine Planungen vorhanden und Zuständigkeit bei BEG.	Durch Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm kann in den Ausbaubereichen lediglich der Platz für Personenverkehrsstationen freigehalten werden.
5		übergreifend	Verkehre Bestandsstrecke	Einrichtung eines 15-minütigen Regio-Schienen-Takts als S-Bahn-ähnlicher Verkehr zwischen Augsburg und Dinkelscherben mit Verlängerung eines jeden zweiten Zuges bis Ulm (=30-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Ulm); Regio-S-Bahn Donau-Iller zwischen Ulm und Günzburg im 15-Minuten-Takt.	Nicht ermittelt, da Zuständigkeit bei BEG.	Bestellung der Verkehre obliegt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
6		übergreifend	Regionalverkehr auf Neubautrasse	Stündlich verkehrender Regionalzug über NBS mit Halt in Zusmarshausen (via Verbindungskurve im Mindeltal).	Nicht ermittelt, da Zuständigkeit bei BEG.	Bahnprojekt ABS/NBS Augsburg-Ulm kann nur die Infrastruktur (Personenverkehrsstation) für diesen Verkehr bereitstellen, wenn die Finanzierung gegeben ist.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)

Konkrete Kernforderungen, welche die spezifischen Bedürfnisse einzelner Regionen adressieren:

Die Kernforderungen 1-7 wurden mit dem Projektkoordinierungsrat abgestimmt und beschlossen.

Anmerkung: Alle angegebenen Mehrkosten, welche unter diesem Punkt aufgelistet sind, wurden mit den Kosten der Vorschlagstrasse aus der Planung verglichen.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
7	1	Augsburg-Bärenkeller	Untertunnelung B17	Untertunnelung der B17 (Dayton Ring) zum Schutz des Landschaftsbilds sowie vor Lärmemissionen. Anschluss an Augsburger Hbf aufgrund Trassierungsgeometrie und diversen Unterquerungen mit Tunnel jedoch nicht möglich.	Nicht ermittelt	Technisch nicht lösbar, aufgrund der Höhenlagen bei den vorgegebenen Trassierungsparametern, wenn der Fernverkehr in Augsburg am Hauptbahnhof halten soll.
7	2	Gersthofen	Trogbauwerk und Tunnelverlängerung im Ortsteil Hirblingen	Tunnelverlängerung der bereits geplanten Unterquerung der A8 als Lärmschutzmaßnahme im Ortsteil Hirblingen.	374 Mio. Euro	Sinnvoller ist es, wenn beim Schallschutz auch den Schall der Autobahn berücksichtigt wird. (Gesamtlärmbetrachtung!)

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
7	3	Adelsried	Unterquerung der Laugna mit Tunnelverbindung statt Überführung mit Talbrücke	Statt einer Talbrücke mit 10m ü. Tiefpunkt der A8 - zur Einhaltung deren Lichtraumprofile – soll eine durchgehende Tunnellösung durch unterirdische Verbindung der beiden Tunnel östl. u. westl. des Laugnatals vor Lärmbelastungen schützen.	705 Mio. Euro	Sinnvoller ist es, wenn beim Schallschutz auch den Schall der Autobahn berücksichtigt wird. (Gesamtlärmbetrachtung!)
7	4	Zusmarshausen	Personenbahnhof statt Überholbahnhof	Der aufgrund des Mischverkehrs (Fern- u. Güterverkehr) erforderliche Überholbahnhofs soll für die, im Rahmen einer Potentialanalyse ermittelten, täglich rund 1800 Ein- und Aussteigenden, zu einem pro Richtung stündlichem Regionalhalt für den Personenverkehr ausgebaut werden.	59 Mio. Euro	Haltepunkt muss im Zuge des Projektes ABS/NBS Augsburg-Ulm mit errichtet werden. Eine Sicherstellung der Finanzierung ist Voraussetzung.
7	5	Burgau	Tunnelverbindung im Kronbachtal	Eine Verlängerung bzw. unterirdische Verbindung von Tunnel Wannenberg und Tunnel Limbach soll die angrenzenden Gemeindeteile vor zusätzlichem Schall schützen.	152 Mio. Euro	Wichtig ist es beim Schallschutz auch den Schall der Autobahn zu berücksichtigen und hierzu Untersuchungen durchzuführen. (Gesamtlärmbetrachtung!)

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
7	6a	Burlafingen, Nersingen	Untertunnelung statt geländegleicher Trassenführung	Eine aufgrund von hoch anstehendem Grundwasser erforderliche geländegleiche Trassenführung würde hohe Lärmschutzwände erfordern; die damit einhergehende optische Zerschneidung der beiden Ortsteile soll durch eine komplette Untertunnelung in diesen Gebieten vermieden werden.	3.996 Mio. Euro	Schließt sich gegenseitig mit anderen Lösungen im Bereich Nersingen / Burlafingen aus. Sehr teure Lösung verursacht Schwierigkeiten bei Bau und Betrieb.
7	6b	Burlafingen	Im halbhohen Trog	Statt einer geländegleichen Trassenführung, könnte eine halbhohe Trog-Lösung eine optische Zerschneidung von Burlafingen vermindern, sofern die Lärmschutzwände auf eine Höhe reduziert werden können, dass sie lediglich als Absturzsicherung in den Trog dienen.	280 Mio. Euro	Schließt sich gegenseitig mit anderen Lösungen im Bereich Nersingen / Burlafingen aus. Optische Zerschneidungswirkung aber weiterhin gegeben, aufgrund der Anforderungen an die Höhe der Schallschutzwände.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
7	6c	Burlafingen	Adenauerstraße Kreuzung unter Bahnstrecke	Statt einer bisher geplanten Überführung soll die Adenauer Straße die vier Gleise von Neubau- u. Bestandsstrecke im Kreuzungsbereich unterqueren, um die ohnehin schon bestehende optische Teilung der Ortschaft nicht noch durch, mit der Überführung einhergehenden, Lärmschutzwände zu verstärken.	154 Mio. Euro	Schließt sich gegenseitig mit anderen Lösungen im Bereich Nersingen / Burlafingen aus. Würde optische Zerschneidungswirkung deutlich verringern.
7	7	Burlafingen, Nersingen	Im tiefen Trog statt geländegleicher Trassenführung	Statt einer geländegleichen Trassenführung, könnte eine tiefe Trog-Lösung eine optische Zerschneidung der beiden Ortsteile Burlafingen u. Nersingen vermindern, da somit auch keine Lärmschutzwände erforderlich wären.	Nicht ermittelt, da Tunnellösung in Punkt 7.6.a) gleichwertig.	Lösung nicht sinnvoll, da eine Tunnellösung gleiche Kosten verursacht, aber die besseren Effekte auf die städtebauliche Entwicklung hätte.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)

Weitere Forderungen Dritter, welche nicht im Projektkoordinierungsrat beschlossen wurden:

Anmerkungen: Alle angegebenen Mehrkosten, welche unter diesem Punkt aufgelistet sind, wurden immer zum Zeitpunkt der Einreichung der Forderung mit dem aktuellen Planungsstand verglichen.
Die verwendete Nummerierung der Forderungen folgt keinem Muster. Diese entstammt aus einer vom Projektteam intern angelegten Forderungssammlung und wurde zur einfacheren Zuordnung übernommen.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	1	Zusmarshausen	Verlauf der NBS mittig zwischen Wörleschwang u. Wollbach	Verlegung der türkisen Variante bei Wollbach um ca. 200 Meter in Richtung Norden auf den nächsten Talkamm, sodass die Trasse mittig zwischen Wörleschwang und Wollbach verläuft.	keine	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurde.
8	2	Adelsried	Verlauf südlich der A8	Verlegung der Trasse südlich der Autobahn im Bereich von Adelsried.	keine	Umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse
8	3	Adelsried	Verlauf südlich des A8 Kreisverkehr	Verlegung der Trasse südlich des Kreisverkehres der Autobahnauffahrt in Richtung Augsburg/München.	32 Mio. Euro	Nicht umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse, aufgrund von Mehrkosten durch Änderungen in der Bauwerksdimensionierung und wegen Verletzung des Bündelungsgebotes
8	4	Adelsried	Tunnelverlängerung	Tunnelverlängerung bei Adelsried von Gersthofen kommend bis Streitheim.	705 Mio. Euro	→*siehe Kernforderung 7.3*

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	5	Neusäß	Ausnutzung Platzbedarf	Ausnutzung des Platzbedarfes neben der Bestandsstrecke im Bereich Neusäß - Westheim, um die Betroffenheiten zu minimieren.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	6	Variante Orange / Türkis	Geschwindigkeitserhöhung	Trassierungsgeschwindigkeit bei Orange und Türkis auf max. 300km/h auslegen, wie bei Violett auch.	Nicht ermittelt	Türkis ist für 300 km/h ausgelegt. Die Idee der orange Variante ist eine enge Bündelung mit der Autobahn. Da die Straße wesentlich engere Radien hat, ist dies nur bei 250 km/h möglich.
8	7	Entlang NBS	Bündelung mit A8	Bündelungen mit der Autobahn A8 über lange Strecken.	Nicht ermittelt	Umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse. Aus dieser Forderung entstand die Variante Orange.
8	8	Burgau	Direkte Verbindung der Talränder	Streckenführung in gerader Linie vom östlichen zum westlichen Talrand nördlich des Autobahnsees	Nicht ermittelt	Vorgeschlagene Trassenführung führt Großteiles durch das Planfestgestelltes Hochwasserrückhaltebecken bei Burgau.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	9		Einbeziehung landwirtschaftlicher Betrieb	Landwirtschaftlicher Betrieb mit seinen Belangen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen/ Grobtrassierungen in die Bewertung des Raumwiderstandes einbeziehen.	Nicht ermittelt	Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.
8	10	Adelsried	Regionalhalt	Prüfung der Möglichkeit eines Bahnhalt/Überholbahnhofs auf Höhe der Autobahnkirche.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	11	Neu-Ulm	Verlaufsanpassungen der NBS	Trasse orange mit violett verbinden, um dann durch Burlafingen durchzufahren, da Kurvenradius größer. Umgehung der Felder südlich von Pfuhl und Burlafingen, vermeidet die neugebaute B10 und meidet ebenso den weiteren violetten Verlauf durch Nersingen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	12	Neu-Ulm	Geschwindigkeit im Bereich der Ausfädelung	Bei Geschwindigkeitsrückfall auf 130 km/h sollte das Stück zwischen der Ausfädelung von der Bestandsstrecke bis zur Bundesstraße 10 auf 160 km/h, ggf. unter Verlängerung der Strecke (leichte S-Kurve) als Planungsvariante untersucht werden.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	14	Zusmarshausen	Vermeidung Überhohlbahnhof Streitheimer Forst u. Talbrücke Zusmarshausen	Überprüfen, ob technisch die Möglichkeit besteht, die türkise Trasse ohne Überhohlbahnhof im Wald von Streitheim und ohne hohe Brücke bei Zusmarshausen zu planen; vgl. Überholbahnhof bei der orangen Trasse (Neu) in Zusmarshausen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	15	Landkreis Augsburg	Anpassung Trassenverlauf	Trassenvorschlag basierend auf Nutzung der Schneise der Freilandstromleitung westlich von Augsburg.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	17	Augsburg / Ulm	Anfahrung Bahnhöfe Augsburg u. Ulm	Es gilt zu untersuchen, ob jeder Fernverkehrszug in Augsburg und Ulm halten muss oder die Bahnhöfe nicht abwechselnd angefahren werden könnten.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	18	Augsburg	Verschiebung in den Norden	Vorschlag zur leichten Verlaufsänderung der Trasse Türkis. Verschiebung der Trasse in den Norden.	Keine	In Teilen umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse.
8	19	Entlang Variante Orange	Regionalexpresslinie	Im Rahmen der Trassenauswahl sollte auch eine Regionalexpresslinie auf der Neubaustrecke Augsburg-Ulm untersucht werden.	Nicht ermittelt	BEG sichert Bestellung der Regionalexpresslinie (mit Haltepunkt in Zusmarshausen) zu. Siehe Pressemitteilung in Anlage 1.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	20	Neu-Ulm	Diverse regionale Forderungen	1.) viergleisiger Ausbau Bestandsstrecke durch Burlafingen; 2.) Verbesserung des Lärmschutzes der Anwohner über dem gesetzlichen Standard; 3.) Untertunnelung wenn Bestandsstrecke nicht kommt; 4.) Haltepunkt in Burlafingen mit P&R Platz; 5.) Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen im Stadtgebiet Neu-Ulm; 6.) Tieferlegung der Bestandsstrecke in Burlafingen in einen Trog, Sicherstellung der Querungen dieses Troges für landwirtschaftlichen Verkehr; 7.) Errichtung eines S-Bahn Betriebes; 8.) Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm und Augsburg, so dass ein 15 Min.-Takt für den Regionalverkehr sichergestellt werden kann und auch der Güter- und Fernverkehr Platz hat; 9.) frühzeitige Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm, um Beeinträchtigungen während der Bauphase gering zu halten.	Zu 6.: 280 Mio. Euro Zu 3.: 1.190 Mio. Euro	(1) Umgesetzte Forderungen zur Vorzugstrasse (2, 7, 8, 9) entsprechen Kernforderungen (6) Regionale Kernforderungen (3)→*siehe Kernforderung 7.6a* (4, 5) Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	22	Kombination	Trassenverknüpfung	Trassenvorschlag der „Purpurnen Variante“ (einer Verknüpfung von Orange mit Violett)	Nicht ermittelt	Weitestgehende umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse
8	26	Variante Orange	Geschwindigkeitserhöhung	Hochgeschwindigkeitsstrecke zw. Augsburg und Günzburg soll für eine max. Geschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt werden und nicht für 250 km/h.	Nicht ermittelt	Die Idee der orangen Variante ist eine enge Bündelung mit der Autobahn. Da die Straße wesentlich engere Radien hat ist dies nur bei 250 km/h möglich.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	27	Kombination	Vorschlag für Verlauf der NBS	Strecke vor den Bahnhof Nersingen abzweigen und kurz nach der Brücke der BAB 7 nördlich von Strass, Opferstetten und Bühl verlaufen kann. Kurz vor Kleinkötz soll die Strecke in einem kurzen Tunnel unter der Firma ALKO und der Bundesstraße 16 führen. Der weitere Verlauf wäre südlich von Hammerstetten und südlich der Brücke Spitzstraße in Burgau über eine Talbrücke die BAB 8 überführen und dann weiter südlich von Röfingen in die Westliche Wälder Augsburg. Kurz vor Vallried soll sie die Autobahn unterführen und südlich von Zusmarshausen, Horgau, Aystetten führen. Danach soll sie in einem langen Tunnel Ottmarshausen, den nördlichen Teil von Neusäß und den nördlichen Teil von Bärenkeller auf die Strecke zum Hbf treffen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	28		Vorschlag für Verlauf der NBS	Statt den Verlauf des Ausbauvorhaben an der BAB 8 zu orientieren, ist vielmehr der Abschnitt Ulm-Günzburg auszubauen und neben der NBS Jettingen-Dinkelscherben, bei der die geschilderte Problematik nicht mehr aufträte, da auf diesem Abschnitt auch die in Günzburg haltenden Züge verkehren würden, alternativ zwischen Burgau und Günzburg Linienverbesserungen vorsehen, d.h. z.B. in Form einer zweigleisigen NBS Günzburg-Burgau in einem 5km-Radius-Bogen die enge Kurve bei Offingen hochgeschwindigkeitstauglich zu umgehen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	29		Vorschlag für Verlauf NBS	Trasse an der BAB entlang als Neubau; bei Gersthofen zurück auf die Bestandsstrecke.	Nicht ermittelt	Umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse
8	30	Landkreis Augsburg	Bahnlinie oder Zubringer an NBS	Bahnlinie (Augsburg-Markt Wald), oder an P&R Platz für einen Zubringer an die Hauptstrecke. Weg von 60 min. Fahrzeit zur Stadtmitte Augsburg, sondern vielmehr auch schneller durch Augsburg hindurch, oder nach Ulm.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	31		Zwei neue statt ein drittes Gleis	„Sparlösung und Dorfverschönerung“ an dieser Stelle nachrangig. Deutschland und auch die Region braucht eine zusätzliche zweigleisige Hauptstrecke zwischen Augsburg und Ulm. So geradlinig, schnell und kurz wie möglich. Es werden zwei Gleise statt ein drittes Gleis gefordert.	Nicht ermittelt	Zwei Gleise wurden im Projektverlauf im Planungsauftrag konkretisiert.
8	32	Ulm	Umfahrung Hbf Ulm	Umfahrung des Ulmer Hauptbahnhofes entlang der A8 in Richtung Augsburg	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	34	Kombination	Durchgängigkeit von Hbf Ulm nach München	Eine neue leistungsfähige Hochgeschwindigkeitstrasse geht auch nicht von Ulm nur bis Augsburg, sondern bis zum Hbf in München. Augsburg soll an diese neue ICE-Trasse entlang der BAB angeschlossen werden. Zwingend für diese neue Trasse für Schnellfahrten ist kein „Flickwerk“ zu planen.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	36		Geradlinige Streckenverbindung von Oberwaldbach bis Offingen	Wenn eine der blauen Varianten realisiert werden würde, könnte ggf. die alte kurvige Strecke zwischen Dinkelscherben-Freihalden-Jettingen stillgelegt und diese durch eine kurze Neubauspange von der blauen Trasse bei Oberwaldbach bis Jettingen ersetzt werden. Somit ließe sich eine geradlinige Streckenführung von Oberwaldbach bis Offingen realisieren und die Züge nach Günzburg könnten von Augsburg bis Offingen mit 200km/h verkehren.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	37	Augsburg	Neuordnung Knoten Augsburg	Die Einbindung der grünen Trasse in Augsburg sähe in der Kartenansicht naheliegend aus. Eine sinnvolle Einbindung der Gleise für alle Fahrbeziehungen in den Bahnhof Augsburg-Oberhausen ist zu realisieren; d.h. Neuordnung des Bahnhofs Augsburg, durch z.B. ein Richtungsbetrieb mit einem neuen Überwerfungsbauwerk südlich von Augsburg Hbf.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	38	Burgau	Regionalhalt	Es gilt zu überprüfen, ob es bei einem neuen Trassenverlauf z. B. am Kreuzungspunkt mit der BAB A8 und der Bestandsstrecke bei Burgau ein neuer Haltepunkt geben könnte, an dem z. B. Regionale Expresszüge halten und man somit auch vom Land aus schnell zu den Fernverkehrshaltepunkten in Ulm und Augsburg kommen kann, ohne mit dem „normalen“ Zug immer lange Fahrzeiten einplanen zu müssen.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	39		Autobahnausbau als NBS-Vorzugstrasse	Den Autobahn-Ausbau als neue Streckenverbindung heranziehen, da die Varianten weiter südlich auf massiven Widerstand der betroffenen Kommunen und Bürger*innen stoßen würden.	Nicht ermittelt	Umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse
8	40	Burlafingen	Reaktivierung Regionalhalt Burlafingen	Falls die Strecke in Neu-Ulm schon in Offenhausen ausfädelt, könnte ggf. dann in Burlafingen (dann ohne durchfahrende ICEs etc.) ein Regionalhalt wiederhergestellt werden. Hier gab es bereits eine Haltestelle.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	41	Kombination	Trassenkombination	Es gilt zu überprüfen, ob eine Kombination von verschiedenen Trassen möglich ist; z.B. die violette Trasse von Ulm bis Jettingen und die türkise Trasse von Jettingen bis Augsburg; Warum gibt es keine Trasse von Jettingen nach Dinkelscherben, z.B. auf der grünen, türkisen oder violetten Trasse bis Jettingen, eine neu Trasse nach Dinkelscherben und auf einer der blauen Trassen nach Augsburg.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden. Blau-Grüne Verbindung ist im Projektverlauf entstanden und wurde weiter untersucht.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	43	Offingen	Bau der Offinger Schleife zum Schutz der Donauaue	In Anbetracht der hoch schützenswerten Donauauen wird die Neubaustrecke nach Süden verlegt. Auch wenn es vor Ort kontrovers verhandelt werden würde, wird hier – als Teil des Projekts – die Überprüfung eines gleichzeitigen Baus der Offinger Schleife vorgeschlagen, um die Strecke nach Höchstätt/Dillingen über Burgau direkt anzuschließen. Damit würde die Grundlage geschaffen werden, die Gleise an der Donau komplett rückzubauen. Günzburg wäre über Ichenhausen und theoretisch Leipheim als Ring (jedoch auch in der Aue, eigentlich auch zu durchtrennen) weiter angeschlossen an die Schiene. Ohne diese Schleife und die Stilllegung wäre die Herauslegung der Neubaustrecke von der Donau nicht sinnvoll (sehr teuer, nur um den Taktfahrplan zu halten).	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	45	Limbach (Burgau)	Violette Variante bei Limbach	Unterschriftenliste zur Einstellung der Planung der violetten Variante bei Limbach	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderung

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	46	Kadeltshofen	Erhalt Bauernhof	Forderungsschreiben zum Erhalt des Bauernhofes per Mail	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	47		NBS abschnittsweise entlang Bestandsstrecke	Trassenverlauf über Herbertshofen, Wertingen Gundremmingen und Günzburg entlang der Bestandsstrecke bis Ulm	Nicht ermittelt	Forderung welche die Projektziele nicht erreicht. Umweltfachlich aufgrund der Betroffenheit des Natura-2000 Gebiet der Donauauen nicht genehmigungsfähig.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	48	Bibertal	Tunnellösung zum Schutz des Naherholungswald	Die türkise Trassenvariante würde in der Gemeinde durch einen Naherholungsmischwald führen; östliches Waldstück zwischen Kissendorf und Bühl. Hier wäre für viele Spaziergänger, Jogger und Fahrradfahrer die Wegführung abgeschnitten und sei von den Bürgern nicht gewünscht. Falls diese Variante in die Auswahl käme, gilt zu prüfen, ob hier eine Tunnelführung möglich wäre.	431 Mio. Euro	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	49	Kombination	Kombinationsvariante	Kombinationsvariante Gelb aus den Varianten Türkis, Orange und Violett	Nicht ermittelt	Variantenvorschlag entspricht in Teilen der Vorzugstrasse.
8	50	Kombination	Verlauf der Vorzugstrasse	Von Ulm kommend auf der Bestandsstrecke bis Unterfahlheim, dann auf der violetten Variante (südlich der Autobahn) bis Burgau, ab hier weiterführend auf der grünen oder orangen Variante bis Augsburg.	Nicht ermittelt	Variantenvorschlag entspricht in Teilen der Vorzugstrasse.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	51	Kombination	Variantenkombination damit weniger NBS-Abschnitte	Es gilt die Verbindung Augsburg-Ulm auch eine mögliche Verbindung „Blau-Grüne-Linie Augsburg bis Jettingen, dann eine Verbindung zur Violett-Linie Richtung Ulm“ zu untersuchen. Pot. Vorteile: Die Strecke Ulm bis Nersingen kann verwendet werden und die Strecke Augsburg bis Dinkelscherben ebenfalls.	Nicht ermittelt	Untersuchung ergab, dass Fahrzeitziele nicht eingehalten werden können.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	52	Kombination	Vorschlag weiterer kombinierter Trassenvariante	Von Augsburg anfangend mit der Orangen Streckenführung oder der Türkisen Strecke bis Scheppach; dann weiter mit Violett oder Orange bis Leinheim. Folgende neue Idee ist zu prüfen: Die Stecke östlich oder westlich von Leinheim weiterführen bis westlich an Nornheim vorbei. Dann zwischen Reisensburg und dem Günzburger Krankenhaus hindurch, bis zur Bestandsstrecke. Von dort weiter über die Alte Strecke, welche dann natürlich erweitert wird. Eine Begradigung zwischen Leipheim und Günzburg wäre ebenfalls vorstellbar. Das Hauptaugenmerk liegt im Bau des Tunnels am Günzburger Krankenhaus, der die Alte Strecke mit der neuen verbindet. Durch die Geographischen Höhenunterschiede sollte die Möglichkeit bestehen TBMs zu benützen, da der Unterschied um die 20-25 Höhenmeter beträgt.	Nicht ermittelt	Natura-2000 Gebiet der Donauauen stark beeinträchtigt. Tunnel müsste unter bestehenden Gebäuden gebaut werden. Radien nicht für eine Hochgeschwindigkeitstrecke auslegbar.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	53		30-Minuten-Takt	Wünschenswert wäre, wenn es zukünftig zwischen Ulm und Augsburg einen halbstündigen Regionalverkehr gäbe.	Nicht ermittelt	Verkehre müssen durch die BEG bestellt werden. →*siehe Kernforderung 5*
8	54	Kombination	Kombination Violett-Orange	Zu prüfen ist, ob eine Kombination von erst Violett und ab der Einfädelung von Günzburg die Variante Orange möglich wäre. (Kombination Violett-Orange) Mit dieser Kombination würde die Strecke sehr lang den Einschnitt der A8 mitnutzen und somit zu keinen gröberen Einschnitten im Gelände oder in Ökosysteme kommen.	Nicht ermittelt	Variantenvorschlag entspricht in Teilen der Vorzugstrasse.
8	55	Kombination	Kombination Türkis-Violett mit Trassenbündelung	Es könnte eine Möglichkeit sein, die türkise und violette Trassierung zu kombinieren und sie in der "Osthälfte" des Projekts direkt entlang der A8 und in der "Westhälfte" vor Ulm entlang der Bestandsbahntrasse zu führen. Pot. Vorteil: Bestehende Trassen bündeln, anstatt der Landschaftszerschneidung und Zersiedelung Vorschub zu leisten; v.a. im Bereich Straß, Nersingen, Bühl starke Zerschneidungen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden. Entspricht für den Westteil teilweise der Vorzugstrasse.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	56	Augsburg	Südliche Umfahrung Augsburg	Eine mögliche Umfahrung der Stadt Augsburg ist zu überprüfen. (Zur Stadt mit S-Bahnring.) Bei südlicher Umfahrung könnte die Trasse der Staudenbahn genutzt werden; von Ulm bis Weißenhorn würde es bereits eine Trasse geben. Zusätzlich wäre dann ein Teil der Strecke Ulm - Oberstdorf zweigleisig.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	57	Dinkelscherben	Vermeidung großes Kreuzungsbauwerk	Zu prüfen gilt, ob eine Kreuzung Neubau-Bestandsstrecke auch westlich von Dinkelscherben möglich wäre; ggf. wäre hier eine Kreuzung unter der Bestandsstrecke möglich, um großes Bauwerk östlich von Dinkelscherben zu verhindern.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	58	Jettingen-Scheppach	Tunnel durch Mindeltal und Anbindung der NBS östlich von Bestandstrecke	Bei Planungen berücksichtigen, dass bei der orangen und türkisenen Variante die Verbindung von der Neubaustrecke zur Bestandsstrecke auf der westlichen Seite der Bestandsstrecke geplant ist und dadurch im Hochwassergebiet (planfestgestellt) von Burgau liegt; daher ggf. die Verbindung von Neu- zu Bestandsstrecke auf der östlichen Seite der Bestandsstrecke und einen Tunnel von der Ostseite der Bestandsstrecke bis westlich der Mindel.	Nicht ermittelt	Tunnel Mindeltal im Raumordnungsverfahren ausgeschieden. Forderung östliche Anbindung beruht auf älterem Planungsstand und wurde zwischenzeitlich angepasst.
8	59	Zusmarshausen	Halte- statt nur Überholbahnhöfe	Die Überholgleisbahnhöfe bei den Trassen Türkis und Orange sind im Wald bei Streitheim geplant. Es gilt zu überprüfen, ob sie zu einem späteren Zeitpunkt auch als Haltebahnhöfe ausgebaut werden könnten.	Nicht ermittelt	Forderung beruht auf älterem Planungsstand. Personenbahnhof wurde ins Zusamtal verlegt wegen Personenhalt.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	64	Limbach	Nördlicher Verlauf u. Tunnelverlängerung	Nördlich der Autobahn bei Limbach und Verlängerung des Tunnels bei Limbach in Richtung Osten	Nicht ermittelt	Forderung nach nördlicher Trassenführung bei Limbach hätte eine lange und hohe Talbrücke bei Großanhausen zur Folge. Aufgrund des Deffinger Baches wurde der Tunnel bei Limbach im Projektverlauf bereits verlängert.
8	65	Bibertal	Begradigung	Orange Variante bei Bibertal Bogen begradigen	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	66	Neu-Ulm	Kombination Blau-Grün u. Violett	Verbindung von Blau-Grün zu Violett im Bereich östlich von Burlafingen	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	67	Leipheim	Tunnel	Tunnellage durch Rühmerteiche und Baumschule Haage	449 Mio. Euro	Nicht umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse, aufgrund von Mehrkosten.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	68	Burgau	Engere BAB-Bündelung im Mindeltal	Orange Variante im Westen des Mindeltales näher an Autobahn verlegen, um möglichst wenig tote Fläche zwischen Autobahn und Neubaustrecke zu erhalten.	Nicht ermittelt	Umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse
8	69	Zusmarshausen	Umfahrung Augsburg Hbf	Umfahrung des Augsburger Hauptbahnhofes und Einbindung bei Mering	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	70	Gablingen	NBS über Gablingen	Trassenführung über Gablingen bis Offingen	Nicht ermittelt	Untersuchung ergab, dass Fahrzeitziele nicht eingehalten werden können.
8	71	Neusäß	Verlauf südlich A8	Verlauf südlich der Autobahn bei Hirblingen	Nicht ermittelt	Trassenverlauf muss in diesem Bereich nördlich der Autobahn sein, da südlich das FFH-Gebiet der Schmutter ist.
8	72	Neusäß	Untertunnelung Bestandsstrecke	Gleise der NBS in Tunnellage unter Bestandsstrecke im Bereich Neusäß mit gleichem Verlauf wie die heutige Strecke; Verlauf auf zwei Ebenen	587 Mio. Euro	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	73	Kutzenhausen	Umverlegung Bestandsstrecke	Zwischen Kutzenhausen und Dinkelscherben eine Umverlegung der Bestandsstrecke zu den NBS-Gleisen	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	74	Jettingen-Scheppach	Kombination Blau-Grün u. Violett	Verbindung von Blau-Grün zu Violett im Bereich von Jettingen-Scheppach	Nicht ermittelt	Untersuchung ergab, dass Fahrzeitziele nicht eingehalten werden können.
8	75	Burgau	Trassenverlauf mit enger BAB-Bündelung	Trassenführung durch das Mindeltal sollte westlich des Burgauer See so tief wie möglich und so nah wie möglich an die Autobahn sein.	Nicht ermittelt	Umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse
8	76	Adelsried	Trassenverlauf zwischen A8 u. St2024	Trassenverlauf der Trassierung von Türkis/Orange bei Adelsried zwischen Autobahn A8 und St2024 (Ortsumfahrung Adelsried) legen, da diese weiter von den Wohnbebauungen entfernt wäre.	Nicht ermittelt	Ausgeschieden, da Staatsstraße 2024 verlegt hätte werden müssen.
8	77	Bubesheim	Verschiebung Überholbahnhof nach Leipheim	Verschiebung Überholbahnhof 2 Richtung Westen zwischen Rühmerteiche und Fa. Haage in die Gemarkung Leipheim, da dort weniger Bebauung ist und somit weniger Zwangspunkte als in Bubesheim.	Nicht ermittelt	Nicht umgesetzte Forderung zur Vorzugstrasse, aufgrund von bahnbetrieblichen Gründen.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	78	Günzburg	Verschiebung Überholbahnhof	Verschiebung Überholbahnhof 2 Richtung Osten zwischen BAB 8 und Fa. Peri um später evtl. einen Regionalhalt „Legoland“ schaffen zu können.	Nicht ermittelt	Zu Verfügung stehender Platz reicht nicht aus, um einen Personenhalt zu realisieren.
8	79	Neu-Ulm / Nersingen	Tunnel für ABS u. Bestandsstrecke	Tunnel/Einhausung der ABS und Bestandsstrecke im Bereich Burlafingen und Nersingen	3.996 Mio. Euro	→*siehe Kernforderungen 7.6a*
8	80	Neusäß	Personenbahnhof für neues Universitätsklinikum und Radwegausbau	Trassenverlauf aus dem Augsburger Hauptbahnhof heraus unter das neu zu errichtende Universitätsklinikum Augsburg und anschließend bei Westheim auf Ausbaustrecke anbinden, um das Universitätsklinikum mit einem Personenbahnhof ausrüsten zu können. Zusätzlich soll die Bestandsstrecke Oberhausen-Neusäß zum Radweg ausgebaut werden.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	82	Neusäß	Zwei Varianten für Regional- und Güterverkehr	Zwei Varianten für den Regionalverkehr und den Güterverkehr auf Grundlage der ursprünglichen Grünen Variante, welche mittels Tunnel durch das Stadtgebiet Neusäß führen.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	83	Kutzenhausen	Reaktivierung Haltestelle Mödishofen	Wiederherstellung des in den 1980er Jahren stillgelegten Bahnhaltes Mödishofen an der Bestandsstrecke.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	84	Neusäß	Reaktivierung Haltestelle Vogelsang	Wiederherstellung des in den 1980er Jahren stillgelegten Bahnhaltes Vogelsang an der Bestandsstrecke.	Nicht ermittelt	Forderung welche nicht zum Umfang des Bedarfsplanprojektes gehören, somit keine Finanzierung gegeben.
8	85	Nersingen	Diverse lokale Forderungen bzgl. Schutz und Unterstützung der Anwohner	Beschluss des Gemeinderates: Verbesserung Querungsmöglichkeiten, Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner, Personennahverkehrsanbindung, Beeinträchtigungen während der Bauphase.	Nicht ermittelt	Querungsmöglichkeiten werden in Abstimmung mit der Stadt geplant. Lärmschutz und Personennahverkehrsanbindung →*siehe Kernforderungen 1 und 5* Kommunikation zu Beeinträchtigungen in Bauphase wird zu späterem Zeitpunkt stattfinden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	86	Jettingen-Scheppach	Vermeidung von Beeinträchtigung weiterer Bauvorhaben; Erhalt Autobahnbrücke	Keine Beeinträchtigungen der Bauvorhaben von Robatherm in Jettingen-Scheppach mit der neuen Bahnstrecke und Übergabe des Bebauungsplans für dieses neue Gewerbegebiet zwischen nördliche Seite der A8 zwischen Bahnlinie im Osten, des Feldwegs im Norden und der Rastanlage Burgauer See im Westen. Autobahnbrücke der John-F-Kennedy-Straße soll erhalten bleiben.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt. Erweiterung Firma Robatherm wird in Planungen berücksichtigt.
8	87	Burgau	Diverse lokale Forderungen bzgl. Schutz und Unterstützung der Anwohner	Stadtratssitzung Burgau: Verbesserung der Lärmsituation der betroffenen Anwohner mit Tunnellösung sowie barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe, sowie Nahverkehr im 30-Minuten-Takt.	Nicht ermittelt	30-Minuten-Takt und Lärmschutzmaßnahmen in Kernforderungen enthalten. →*siehe Kernforderungen 1 und 5*

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	88	Röfingen	Diverse lokale Forderungen bzgl. Schutz und Unterstützung der Anwohner	Beeinträchtigung des interkommunalen Gewerbegebiets, der Hochwasserbetroffenheit und des Lärms sowie Haltepunkt Legoland	Nicht ermittelt	Hochwasserrückhaltebecken Burgau in Planungen und Raumordnung berücksichtigt. Interkommunales Gewerbegebiet in Planungen berücksichtigt. Haltepunkt Legoland gehört nicht zum Auftrag des Bedarfsplanvorhaben.
8	89	Dinkelscherben	Diverse lokale Forderungen bzgl. Schutz und Unterstützung der Anwohner u. Natur	Forderung des Gemeinderates: Schnelle Erreichbarkeit der Haltepunkte der Ausbaustrecke; Barrierefreie Bahnhöfe, adäquaten Lärmschutz, Minimum an Flächenverbrauch, wenige Eingriffe in die Natur	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	90	Pfaffenhofen	Keine Zerschneidung des Jagdgebiets	Belange sollen bei den vorgesehenen Trassierungsräumen in die Bewertung des Raumwiderstandes miteinbezogen werden. Jagdgebiet wird in zwei Teile geteilt. Einschnitt in Natur und Tierreiche.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	91	Kammeltal	Keine Talbrücke zum Schutz der Umwelt	Gegen Brücke wegen Flächenverbrauch, Schäden für Tier und Vogelwelt, Schädigung der Moorflächen, zerschnittene Natur bei Grüner und Türkiser Trasse.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	92	Kammeltal	Keine Talbrücke zum Schutz der Umwelt	Gegen Brücke wegen Flächenverbrauch, Schäden für Tier und Vogelwelt, Schädigung der Moorflächen, zerschnittene Natur bei Grüner und Türkiser Trasse.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	93	Kammeltal	Keine Talbrücke zum Schutz der Umwelt	Gegen Brücke wegen Flächenverbrauch, Schäden für Tier und Vogelwelt, Schädigung der Moorflächen, zerschnittene Natur bei Grüner und Türkiser Trasse.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	94	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen bei Bau der violetten Strecke	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	95	Neusäß	Kein Kreuzen des Friedhofs	Den Westheimer Friedhof auf der derzeitigen Trassierung weiterfahren lassen und nicht durch den Friedhof hindurch, da u.a. Familie des Betroffenen dort beerdigt.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.
8	96	Kutzenhausen	Keine Abholzung	Zerstörung des kompletten Waldbestandes, auf drei Flurstücken	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	97	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Verpachtete Grundstücke, in privatem Besitz werden zerschnitten	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	98	Leipheim	Existenzsicherung Baumschule u. Schutz der Natur	Existenzielle Beeinträchtigung der Baumschule Haage und deren Mitarbeiter sowie die darunter leidende Natur.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.
8	99	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung forstwirtschaftlicher Flächen	Forstwirtschaftliche Fläche in Privatbesitz würde durchschnitten werden - hoher Wertverlust	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	101	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	102	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	103	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	104	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Landwirtschaftliches Grundstück ist betroffen, Eigentum und Existenzgrundlage sind bedroht.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	105	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	106	Jettingen-Scheppach	Diverse lokale Forderungen bzgl. Schutz und Unterstützung der Bürger	Resolution: Bürger müssen schnell zu den Haltepunkten gelangen, barrierefreie Bahnhöfe, Haltepunkte Jettingen und Freihalden sollen im Nahverkehr erhalten bleiben. Um Lärmbelästigung gering zu halten muss der Güteverkehr auf die Neubaustecke, keine zusätzliche Lärmbelastung.	Nicht ermittelt	Forderung zu Blau-Grün und Violett sind weitere untersuchte Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden. Forderung zu Orange entspricht weitestgehend der Vorzugstrasse.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	107	Zusmarshausen	Anpassung Trassenverlauf; Tunnelverlängerung statt Talbrücke	Resolution: Fernbahnhof für die Stadt Augsburg, Begradigung der entstehenden Bahnlinie bei Gabelsbachergreut mit der BEG, Ausbau blau-grün mit Modifizierungen in den Landkreisen Günzburg und Neu-Ulm, statt Brücken längere Tunnel bei Variante Orange im Bereich Wollbach.	Nicht ermittelt	Fernbahnhof Augsburg entspricht nicht dem Projektauftrag. Begradigung Bestandsstrecke und Verbesserungen bei Blau-Grün im Landkreis Günzburg und Neu-Ulm sind Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden. Tieferlegung der Trasse Orange bei Wollbach ist durch den Regionalbahnhof Zusmarshausen in Vorzugstrasse enthalten.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	108	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	109	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	110	Kutzenhausen	Existenzsicherung	Grundbesitzer, Landwirtschaft	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	111	Leipheim	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen; Existenzsicherung Baumschule; Lärmschutz	Resolution: Ablehnung der violetten Variante. Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen mit hoher Bonität und künftigen Entwicklungsflächen der Stadt Leipheim, Existenz der Baumschule Haage ist betroffen, Lärmbelästigung durch Autobahn und Trasse.	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderung zur Trassenauswahl. Diese wurde im Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren entschieden.
8	112	Neu-Ulm	Zwei regionale Forderungen	Statt Tunnel mögliche Verlegung der Staatstraße 2023 (Adenauerstraße) in Burlafingen. Aldi und Finkbeiner sind betroffene Unternehmen; Überprüfung Verbindung der Trassen Violett und Blau-Grün bei Autobahn A7 (siehe Skizze).	Nicht ermittelt	Verlegung der Staatsstraße 2023 als Ortsumfahrung wurde geprüft. Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	113	Kutzenhausen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Pachtflächen sind betroffen von der Variante Violett. Landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten werden und würde die Flächen unwirtschaftlich machen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	114	Dinkelscherben	Existenzsicherung	Existenzgrundlage wird entzogen	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	115	Günztal	Tunnellösung	Forderung auf die örtlichen topographischen Gegebenheiten zu nutzen und die Planung der Trasse in einer geschlossenen Tunnelvariante umzusetzen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Betroffenheiten werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.
8	116	Diedorf	Ausbau Bestandsstrecke	Ausschließlicher Umbau der Bestandstrecke, da dies die beste Lösung sei.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	117	Bibertal	Existenzsicherung	Nährstoffreiche Böden für Zuckerrübenanbau werden zerstört, Infrastruktur wird benachteiligt, Ernteverluste, Vorschlag der Untertunnelung.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	118	Bubesheim	Existenzsicherung	Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Anlagen	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	119	Großkissendorf	Existenzsicherung	Existenzbeeinträchtigung von Hof und Acker, Vorschlag der Tunnelführung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	120	Kötz	Bündelung mit BAB	Resolution: Forderung eines zweigleisigen Ausbaus entlang der Autobahn.	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderung zur Trassenauswahl. Diese wurde im Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren entschieden.
8	121	Burlafingen	Keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen	Alternative Streckenführung mit Umfahrung bei Burlafingen, da sonst Betroffenheiten bei privaten landwirtschaftlichen Grundstücken entstehen.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	122	Jettingen-Scheppach	Bündelung mit BAB	Ausbau entlang der Bestandsstrecke und der Autobahn	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderungezur Trassenauswahl. Diese wurde im Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren entschieden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	123	Ichenhausen	Bündelung mit BAB	Resolution: Im Landkreis Günzburg kann nur im violetten Trassenraum entlang der Autobahn, der nördlichen Variante verlaufen.	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderung zur Trassenauswahl. Diese wurde im Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren entschieden.
8	125	Zusmarshausen	Projektbündelung	Schreiben aus dem Bundesverkehrsministerium mit einer der geplanten Neubautrassen verbinden, Ausbau der Bestandsstrecke.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	126	Kammeltal	Existenzsicherung	Landwirtschaftlicher Betrieb mit Milchvieh, Arbeitskräfte, Bodennutzung, Existenzgefährdung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	127	Burtenbach	Existenzsicherung	Landwirtschaftlicher Betrieb, Arbeitskräfte, Bodennutzung, Existenzgefährdung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	128	Steinheim	Existenzsicherung	Landwirtschaftlicher Betrieb, Bodennutzung, Existenzgefährdung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	129	Kötz	Existenzsicherung	Historischer Gutshof, Existenzgefährdung, Denkmal-geschützter Hof	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	130	Burlafingen	Keine Zerteilung forstwirtschaftlicher Flächen	Zerteilung des Waldgebietes mit ältesten Eichen der Gemarkung Burlafingen und Neuanpflanzungen vor 20 Jahren mit besonderen Bäumen	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt.
8	131	Burlafingen	Existenzsicherung	Landwirtschaftlicher Betrieb, Bodennutzung, Existenzgefährdung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt
8	132	Kissendorf	Existenzsicherung	Landwirtschaftlicher Betrieb, Bodennutzung, Existenzgefährdung	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf die private Betroffenheit derzeit nicht abschätzbar. Die Belange der Landwirtschaft wurden im Trassenauswahlverfahren sowie der Raumordnung berücksichtigt

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	133	Diedorf	Kombination Bahnausbau u. Ortsumfahrung	Forderung einer vernünftigen Lösung, welche Bahnausbau und Ortsumfahrung B300 möglich macht.	Nicht ermittelt	Forderung zu weiter untersuchten Trassenvarianten, welche nicht Vorzugstrasse wurden.
8	134	Adelsried	Nur Ausbau der Bestandsstrecke	Resolution: Kein Ausbau entlang der Autobahn, sondern Ausbau der Bestandsstrecke wird gefordert.	Nicht ermittelt	Allgemeine Forderung zur Trassenauswahl. Diese wurde im Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren entschieden.
8	135	Burgau	Tunnelverbindung	Tunnel durchziehen/verbinden zwischen Tunnel Wannenberg und Tunnel Limbach. Lärm würde immer von Westen kommend nach Großanhausen hineinblasen.	152 Mio. Euro	→*siehe Kernforderung 7.5*
8	136	Neu-Ulm	Ortsumfahrung Burlafingen	Alternative zur Ortsumfahrung Burlafingen mit direktem Anschluss an B10 im Süden und nicht süd-östlich von Burlafingen wieder an St2023.	Nicht ermittelt	Entspricht nicht den Richtlinien für eine Bundesstraße.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	137	Bubesheim	Bündelung mit BAB	Bündelung mit der BAB nördlich des Betriebsgeländes einer Firma, welche südlich der Autobahn gelegen ist.	Nicht ermittelt	Wird in weiterer Planung geprüft, wenn niedrigere Geschwindigkeiten in diesem Bereich ausreichen sollten. Bereich aktuell mit Radien für 300 km/h trassiert.
8	138	Neu-Ulm	Untertunnelung St2023	Die Bahn verläuft nach derzeitiger Planung geländegleich durch Burlafingen. Die Adenauerstraße soll dabei über die Bahn geführt werden. Dies sorgt für eine optische Zerschneidung des Ortsteiles. Deshalb wird gefordert die Adenauerstraße unter der Bahn durchzuführen.	154 Mio. Euro	→*siehe Kernforderung 7.6c*
8	139	Gersthofen	Tunnel	Tunnel Hirblingen	374 Mio. Euro	→*siehe Kernforderung 7.2*
8	140	Bibertal	Umverlegung und Talbrücke	Naturschutzgebiet Biberhacken soll unberührt bleiben.	Nicht ermittelt	Auswirkungen auf das Natura-2000 Gebiet werden in den weiteren Umweltplanungen geprüft. Eine Verlegung der Trasse wird bei zu erwartenden Genehmigungsrisiken geplant.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)

Eisenbahn-Bundesamt

Der Präsident

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn
Das Schreiben wird nur elektronisch versendet.
Ein Postversand findet nicht statt.

Bundesministerium für Verkehr

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bearbeitung: [redacted]
Telefon: +49 (228) 9826-[redacted]
Telefax: +49 (228) 9826-[redacted]
E-Mail: [redacted]
Ref44@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 23.01.2026

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
[redacted]-4F09B0297/003-4103#002-004

Betreff: **ABS/NBS Augsburg - Ulm**
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 22.07.2025

Anlagen: - Prüfbericht
- Einzelvorstellung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB InfraGO AG hat dem Eisenbahn-Bundesamt die Einzelvorstellung zum Vorhaben „ABS/NBS Augsburg – Ulm“ gemäß § 5 Abs. 1 BUV vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat auf der Grundlage des § 16 Abs. 1 BUV den geforderten Prüfbericht mit der Empfehlung der zu realisierende Varianten erstellt. Die mit dem oben genannten Vorhaben verbundene Aus- und Neubaustrecke Augsburg – Ulm ist erforderlich, um die Schieneninfrastruktur leistungsfähig und zukunftssicher zu gestalten.

Zur Verkürzung der Reisezeit zwischen Augsburg und Ulm auf 26 min bzw. 40 min mit Halt in Günzburg soll die Strecke durchgehend viergleisig und in weitgehender Bündelung mit bestehenden Verkehrswegen neu- bzw. ausgebaut werden. Darüber hinaus soll die Strecke aber auch durch den Güterverkehr genutzt werden, woraus sich trassierungsrelevante Vorgaben wie eine maximale Längsneigung von 8 ‰ und die Berücksichtigung 740 m langer Züge ergeben.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Die detaillierte Empfehlung entnehmen Sie bitte dem Prüfbericht in der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Dernbach
(elektronisch)

Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Prüfbericht
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bearbeitung: [redacted]
Telefon: +49 (228) 9826-[redacted]
Telefax: +49 (228) 9826-[redacted]
E-Mail: [redacted]
Ref44@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 23.01.2026

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
[redacted]-4F09B0297/003-4103#002-001

Betreff: **ABS/NBS Augsburg – Ulm**
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 22.07.2025

1. Anlass

Mit E-Mail vom 22.07.2025 hat die DB InfraGO AG dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Einzelvorstellung des Bedarfsplanvorhabens „ABS/NBS Augsburg – Ulm“ vorgelegt. Das Vorhaben „ABS/NBS Augsburg – Ulm“ ist im aktuellen BSWAG (zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 3.7.2024 I Nr. 224) in Anlage zu § 1 Absatz 1 unter Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf, lfd. Nr. 6 im Projektbündel 6 unter ABS/NBS München – Augsburg – Ulm gelistet. Die Projektnummer gemäß PRINS ist 2-041-V02.

Gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben mit dem Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) eine Befassung im Deutschen Bundestag. Inhalt des Berichts ist die Unterrichtung über die empfohlene Vorzugsvariante (wirtschaftlichste Variante), die ermittelten Kosten, Alternativvarianten mit Erläuterungen, insbesondere zur Öffentlichkeitsbeteiligung, sowie eine Darstellung der möglichen Auswirkungen der Varianten auf die Haushalts- und Finanzplanung.

Gemäß § 16 BUV erarbeitet das EBA eine entsprechende Empfehlung an das BMV.

2. Projektziel

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) enthält als Maßnahmenbeschreibung eine Aus- und Neubaustrecke im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben – Augsburg mit Vmax 250/200 km/h sowie einen Fernverkehrshalt in Günzburg und ein 3. Gleis

...

Dinkelscherben – Augsburg mit Vmax = 200 km/h. Für die Bewertung des Projektes im BVWP 2030 wurde eine Variante als Konzeptentwurf herangezogen, deren Verlauf jedoch keine Vorfestlegung im weiteren Planungsprozess oder für den Verlauf des Dialogs mit der Bevölkerung darstellte.

Mit dem Zielfahrplan Deutschlandtakt wurden weitere Aspekte definiert. Die Anschlüsse in den Knoten Ulm und Augsburg sollen mit dem Deutschlandtakt verbessert werden. Es wurde eine Zielfahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg festgelegt. Berechnungsgrundlage ist die Fahrtzeit eines Hochgeschwindigkeitszugs mit mindestens Vmax = 300 km/h.

Darüber hinaus soll Günzburg weiter an das Fernverkehrsnetz angebunden bleiben. Hierfür wurde eine Zielfahrzeit von 40 Minuten zwischen Ulm und Augsburg mit Halt in Günzburg festgelegt.

Weitere wesentliche Projektziele, welche im Zuge des Deutschlandtaktes konkretisiert wurden, sind eine durchgängige Viergleisigkeit zwischen den Knoten Augsburg und Ulm sowie die Tauglichkeit für den Güterverkehr.

3. Verkehrliche und betriebliche Ziele

Aus verkehrlicher Sicht soll mit der ABS/NBS Augsburg – Ulm eine Reisezeitverkürzung für den Personenfernverkehr erreicht werden. Eine Nonstop-Verbindung zwischen Ulm und Augsburg hat eine Zielfahrzeit von 26 Minuten, was einer Verringerung von ca. 12 – 14 Minuten gegenüber der heutigen Fahrzeit entspricht. Schnelle und langsame Verkehre sollen mit der ABS/NBS Augsburg – Ulm entmischt und die Kapazität sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr soll gesteigert werden.

Die Zugzahlenprognose, welche bisher der Planung zugrunde gelegt wurde, entspricht der Prognose 2030 Deutschlandtakt (2030 DT). Die Bemessungsgrundlage wird nach Vorlage der Zugzahlenprognose 2040 für die Strecke Augsburg – Ulm überprüft und gegebenenfalls angepasst.

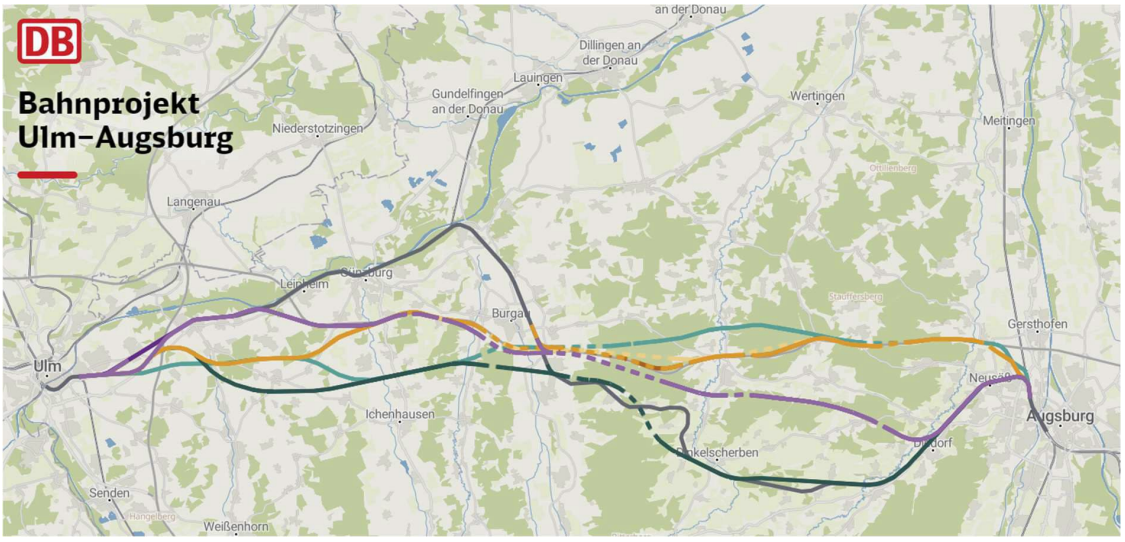
Die Infrastruktur wird mit einer maximalen Längsneigung von 8 ‰ und für eine maximale Länge der Züge von 740 Metern geplant, so dass diese auch für den Güterverkehr nutzbar ist.

Betrieblich sind für die Neubauabschnitte Überleit- und Überholmöglichkeiten vorgesehen, die mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden können. Die Überholgleise für den Güterverkehr werden mit mindestens 740 m Nutzlänge geplant. Für die Leit- und Sicherungstechnik ist DSTW-Technik und ETCS Level 2 ohne Signale vorgesehen.

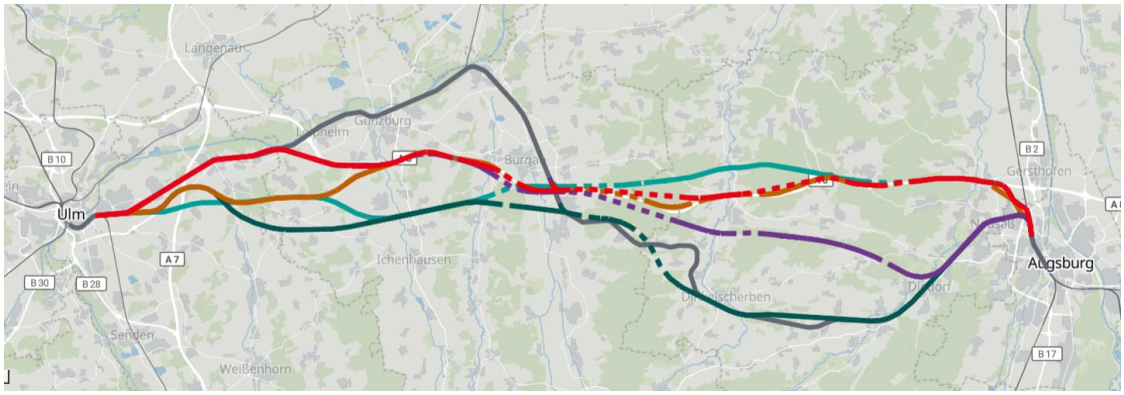
4. Beschreibung Vorzugsvariante

Die Trassenfindung für die ABS/NBS Augsburg – Ulm sollte ohne jegliche Vorfestlegung erfolgen. Somit wurde hinsichtlich der Varianten ergebnisoffen geplant, so dass im Planungsprozess vier mögliche Trassenführungen entstanden sind:

- Variante „Blau-Grün“ als längste Bündelung mit der Bestandsstrecke,
- Variante „Violett“ als Bündelung mit der Autobahn A8 im Landkreis Günzburg und Bündelung mit der Bestandsstrecke im Landkreis Neu-Ulm,
- Variante „Türkis“ als kürzeste Verbindung zwischen Augsburg und Ulm sowie
- Variante „Orange“ als Variante mit der längsten Bündelung mit der vorhandenen Infrastruktur.



Aus diesen 4 Trassenvarianten wurde mit Hilfe eines Trassenauswahlverfahrens, das von der Universität Innsbruck durchgeführt wurde, und den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens in der Zuständigkeit der Regierung von Schwaben die Vorzugsvariante generiert. Die Vorzugsvariante ist eine „Mischung“ aus den drei Varianten „Türkis“, „Orange“ und „Violett“, mit der eine durchgängige Viergleisigkeit zwischen Ulm und Augsburg entsteht. Die Vorzugsvariante – im unteren Bild rot dargestellt – verläuft weitgehend in enger Bündelung mit der Autobahn A8 und der Bestandsstrecke und zerschneidet somit kaum neue Landschaften. Um die Fahrzeitziele des Deutschlandtaktes zu erreichen, wurde eine Streckengeschwindigkeit von 265 km/h ermittelt, so dass die Fahrzeitziele auch bei Einsatz des ICE 4 (Baureihe 412) erreicht werden können.



Die Vorzugsvariante verläuft im westlichen Teil von Ulm kommend zunächst parallel der Bestandsstrecke von Neu-Ulm bis Unterfahlheim. Der östliche Einfahrbereich von Neu Ulm ist teilweise mit Weichen mit höherer Abzweiggeschwindigkeit auszurüsten, um die neuen Streckengleise ohne Geschwindigkeitseinbußen an die Bestandsinfrastruktur anzubinden. Nach Unterfahlheim in Richtung Osten verlässt sie den parallelen Verlauf zur Bestandsstrecke 5302 und führt in Richtung Süd-Osten zur Autobahn A8. Etwa ab Leipheim bis kurz vor Augsburg verläuft die Trasse gebündelt mit der Autobahn. Im Mindeltal bei Burgau verläuft die Vorzugsvariante in so enger Bündelung mit der Autobahn A8, dass die dort vorhandene Autobahnraststätte teilweise umgebaut werden muss. In diesem Bereich wird auch eine Verbindung zur Bestandsstrecke hergestellt. In Fahrtrichtung Ulm ermöglicht eine Abzweiggeschwindigkeit von 130 km/h in Verbindung mit dem Umbau des Südkopfes des Bf Burgau das Einhalten der Fahrzeitziele mit Halt in Günzburg. Aufgrund der Topologie der Landschaft sind in diesem Bereich einige, teilweise lange, Tunnel erforderlich. In Zusmarshausen wird ein Überholbahnhof für den Mischbetrieb von Fern- und Güterverkehr errichtet. Nachdem in einer Potentialanalyse des Freistaats Bayern täglich rund 1.800 Ein- und Aussteigende ermitteltet wurden, kann dieser Überholbahnhof perspektivisch auch für den Personenverkehr ausgebaut werden. Da die Trassierung den vergleichsweise engen Radien der Autobahn nicht überall folgen kann, wird in Adelsried jeweils östlich und westlich des Lagnatales die Autobahn A8 mittels (ohnehin erforderlicher) Tunnel unterquert, wodurch die Bündelung kurzfristig auf die südliche Seite verlagert wird. Das Laugnatal in Adelsried wird dabei mittels einer Talbrücke überquert. Im Bereich Hirblingen wird die Autobahn A8 mit einem kurzen Tunnel unterquert und die Neubaustrecke schwenkt anschließend nach Süden in Richtung Augsburg-Bärenkeller in enger Bündelung mit den Ausgleichsflächen des Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg /Neusäß/Gersthofen ab, um die landwirtschaftlich genutzten Flächen bestmöglich zu schonen. In Höhe des Postfrachtzentrums wird die Bahnstrecke 5300 Augsburg-Donauwörth überquert und auf der östlichen Seite der bestehenden Bahnanlagen zum Bahnhof Augsburg geführt. Im Bereich des Knotens Augsburg ist punktuell die Änderung der Bestandanlagen durch den Einbau schneller zu befahrender Weichen erforderlich.

5. Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die zuvor beschriebene Vorzugsvariante stellt die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Schutzgüter gemäß § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und einer optimalen Betriebsqualität dar.

Die Einzelbetrachtung des Vorhabens im Rahmen des BVWP 2030 hat ein NKV von 2,7 ergeben. Die durch das BMV im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführten volkswirtschaftlichen Untersuchung für das Projektbündel 6 hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,1 ergeben.

Die Gesamtwertprognose (GWP) vom Oktober 2024 für die ABS/NBS Augsburg – Ulm hat bei Realkosten von 7.607 Mio. Euro nominalisierte Kosten 13.288 Mio. Euro ergeben. Die Prognose beinhaltet einen nominalen Risikozuschlag von 2.844 Mio. Euro auf die nominalen Basiskosten, welche sich aus Bau- und Planungskosten zusammensetzen. Die Kostenzusammenstellung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

In Mio. €	Kosten real	Kosten nominal
Basiskosten	6.085	10.444
Risikozuschlag	1.522	2.844
GWP	7.607	13.288

6. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Der planungsbegleitende Dialog erfolgt seit 2019. Das Projektteam nutzt hierfür verschiedene Kommunikationsformate und -kanäle, um die interessierte Öffentlichkeit sowie relevante Stakeholder umfassend zu informieren und in den Planungsprozess einzubeziehen.

In diesem Rahmen wurden vielfältige Forderungen an das Projekt gestellt, die sich in übergeordnete Kernforderungen und konkrete regionale Forderungen unterteilen lassen:

- Kernforderung 1: Lärmschutz an der Vorzugsvariante
- Kernforderung 2: Knoten Augsburg und Ulm
- Kernforderung 3: Generalsanierung Bestandsstrecke
- Kernforderung 4: Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke
- Kernforderung 5: Verkehre Bestandsstrecke
- Kernforderung 6: Regionalverkehr auf Neubautrasse
- Kernforderung 7: Konkrete, regionale Forderungen
- Kernforderung 8: Sammlung weiterer eingegangener Forderungen Dritter

6.1 Kernforderung 1: Lärmschutz an der Vorzugsvariante

Forderung

Um die bestmögliche Lärmvorsorge zu erreichen, müsste die Schallemission unter Berücksichtigung der Autobahn A8 und der Bestandsstrecke berücksichtigt werden. Der Projektkoordinierungsrat – an dem das EBA nicht beteiligt ist – hat beschlossen, dass eine Gesamtschallbelastung von 60 dB(A) nicht überschritten werden darf.

Stellungnahme Projekt:

Für die Umsetzung der Forderung ist nach Auffassung des Projekts eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich, bei der auch aktuelle Verkehrszahlen der Autobahn herangezogen werden. In Bereichen, in denen der festgelegte Schallpegel überschritten wird, „müssen neue Schall-

schutzwände für die Autobahn (welche auch die bestehenden ersetzen) und neue Schallschutzwände für die Eisenbahn errichtet werden“.

Wertung und Votum EBA:

Der Wunsch nach bestmöglicher Lärmvorsorge für die betroffenen Gemeinden an der Neubaustrecke ist grundsätzlich nachvollziehbar. Ebenso nachvollziehbar ist der Wunsch nach einer Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen. Die verkehrsträgerübergreifende Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen aufgrund bestehender Verkehre, insbesondere der gestiegenen Individualverkehre nach dem sechsstreifigen Ausbau der A8, darf jedoch nicht ausschließlich zu Lasten des Projekts ABS/NBS Ulm – Augsburg gehen. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen. Es erscheint geboten, einen adäquaten Kostenteiler vorzusehen.

6.2 Kernforderung 2: Knoten Ulm und Augsburg

Forderung

Die beiden Knotenpunkte Augsburg und Ulm sowie die Einbindung des Güterverkehrszentrums Augsburg/Neusäß/Gersthofen sollen in das Projekt ABS/NBS Augsburg – Ulm integriert werden, um Züge zuverlässig und ohne Wartezeiten in die Hauptbahnhöfe einfahren lassen zu können.

Stellungnahme Projekt

Nach Auffassung des Projekts wird eine Anpassung der Fahrwegbeziehungen in den Knoten die Verkehrsabwicklung für die ABS/NBS aber auch weiterer Zulaufstrecken verbessern. Das Projekt verweist darauf, dass für eine Erfüllung der Forderung eine Erweiterung der Projektgrenzen in Richtung der Knoten oder alternativ die Schaffung eigener Knotenprojekte erforderlich sei.

Wertung und Votum EBA

Die Kapazitätsprobleme der Knoten resultieren insbesondere aus der starken Zunahme des Nahverkehrs, die im Deutschlandtakt auch berücksichtigt wurde.

Der Wunsch, diese Schwierigkeiten im Rahmen des Projekts aufzulösen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Eine Umsetzung im Rahmen des Bedarfsplanprojekts ABS/NBS Augsburg – Ulm wäre jedoch nicht sachgerecht und würde sich negativ auf dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

Die Schaffung separater D-Takt-Vorhaben zur Verbesserung der Knoten-Kapazitäten scheint sachgerechter und zielführender.

6.3 Kernforderung 3: Generalsanierung Bestandsstrecke

Forderung

Die Korridorsanierung (bisher Generalsanierung) der Bestandsstrecke 5302 ist für das 2. Halbjahr 2030 vorgesehen. Im Zuge dessen sollen vorbereitende Maßnahmen für die Neu-

baustrecke umgesetzt werden, um die nötige Baufreiheit zu schaffen. Derzeit ist die Finanzierung der Korridorsanierungen ab 2027 jedoch noch nicht sichergestellt.

Um die Neubaustrecke ohne Beeinträchtigungen umsetzen zu können, ist aus Sicht der Region eine verbindliche Finanzierungszusage des Bundes für die Korridorsanierung der Strecke 5302 zu geben.

Stellungnahme Projekt

Aus Sicht des Projekts würde eine Finanzierungszusage zur Korridorsanierung für Planungssicherheit für die vorbereitenden Maßnahmen sorgen.

Wertung und Votum EBA

Die Sicherstellung der Finanzierung und damit auch der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Korridorsanierung würde grundsätzlich die Planungssicherheit für die ABS/NBS Augsburg – Ulm erhöhen, da die Maßnahmen teilweise ineinandergreifen bzw. aufeinander aufbauen. Vor diesem Hintergrund wäre eine möglichst frühzeitige Sicherstellung der Finanzierung der Korridorsanierung zu befürworten. Eine direkte Abhängigkeit der Finanzierung und Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens zur Korridorsanierung besteht jedoch nicht.

Um verlorene Investitionen und verlängerte Realisierungszeiträume zu vermeiden, sollte in dem von beiden Vorhaben betroffenen Bereich Neu-Ulm – Unterfahlheim jedoch mindestens eine koordinierte, wenn nicht gleichzeitige Realisierung angestrebt werden.

6.4 Kernforderung 4: Neue oder reaktivierte Personenhalte an der Bestandsstrecke

Forderung

Die Landkreise und Kommunen fordern aktuell die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte Neu-Ulm Industrie, Burlafingen, Unterfahlheim, Mödishofen, Vogelsang und Augsburg Hirblinger Straße.

Stellungnahme Projekt

Die Bayrische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) wird nach Aussage des Projekts die Realisierbarkeit zusätzlicher Haltepunkte prüfen. Bei einem positiven Prüfergebnis wäre die Umsetzung mit separater Finanzierung weiterzuverfolgen. Dabei sind die Integrationsmöglichkeiten in den Fahrplan zu berücksichtigen, was gegebenenfalls auch erst nach der Fertigstellung der Neubaustrecke der Fall sein könne.

Aus Sicht des Projekts können Platzbedarfe für mögliche Verkehrsstationen bei der Realisierung der Neubaustrecke freigehalten werden, sofern hierdurch keine signifikanten Mehrkosten entstehen.

Wertung und Votum EBA

Die Realisierung neuer und die Reaktivierung ehemaliger Haltepunkte für den Nah- und Regionalverkehr an der Bestandsstrecke sind und werden nicht Inhalt des Bedarfsplanvorhabens.

Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, der Forderung abzulehnen.

Platzbedarfe für die Verkehrsstationen werden – soweit im Bereich des Bedarfsplanvorhabens liegend und wirtschaftlich vertretbar – freigehalten, um deren gegebenenfalls zukünftige Umsetzung nicht zu verunmöglichen.

6.5 Kernforderung 5: Verkehre Bestandsstrecke

Forderung

Zwischen Augsburg und Dinkelscherben soll ein S-Bahn-ähnlicher Verkehr eingerichtet werden, der alle 15 min verkehrt. Jeder zweite Zug soll bis Ulm weiterfahren, so dass auf der Gesamtstrecke Verkehre im 30-Minuten-Takt angeboten werden. Darüber hinaus soll auch zwischen Ulm und Günzburg ein S-Bahn-ähnlicher Verkehr im 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Stellungnahme Projekt

Diese Forderungen können aufgrund der Zuständigkeit nur von der BEG bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) umgesetzt werden.

Wertung und Votum EBA

Die Einrichtung S-Bahn-ähnlicher Verkehre sowie die Schaffung hierfür erforderlicher Infrastruktur ist und wird nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

6.6 Kernforderung 6: Regionalverkehr auf Neubautrasse

Forderung

Es soll ein Regionalzug über die Neubautrasse eingerichtet werden, der einmal in der Stunde in Zusmarshausen hält. Dieser soll über die Verbindungskurve im Mindeltal zwischen der Neubautrecke und der Bestandsstrecke verkehren.

Stellungnahme Projekt

Diese Forderung kann aufgrund der Zuständigkeit nur von der BEG bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) umgesetzt werden. Es wurde mit der Pressemitteilung der BEG vom April 2024 bereits bestätigt, dass dieser Verkehr eingerichtet wird.

Aus Sicht des Projektes ist es sinnvoll, die Errichtung des Personenbahnhofs im Zuge des Bedarfsplanprojektes gleich mit umzusetzen. Hierfür wäre es zielführend, die Finanzierung über das Bedarfsplanvorhaben abzusichern, wie dies auch unter Kernforderung 7.4 gefordert wird.

Wertung und Votum EBA

Die Bestellung eines stündlichen Regionalzuges mit Halt in Zusmarshausen sowie die Schaffung hierfür erforderlicher Infrastruktur ist und wird nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplan-

vorhabens. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Es wird daher empfohlen, diese Forderung abzulehnen.

Der Überholbahnhof Zusmarshausen wird im Rahmen des Bedarfsplanvorhaben so gestaltet, dass er zu einer Regionalzugstation ausgebaut werden kann. Dieser Ausbau kann zwar zeitgleich mit dem Bedarfsplanvorhaben realisiert werden, muss jedoch von anderer Stelle finanziert werden.

6.7 Kernforderung 7: Konkrete, regionale Forderungen

6.7.1 Forderung 7.1: Augsburg-Bärenkeller – Untertunnelung B17

Forderung

Aus Sorge vor einem großen Brückenbauwerk zur Überbrückung der in Dammlage verlaufenden Strecke 5300 Augsburg – Donauwörth besteht der Wunsch nach Untertunnelung der Bundesstraße 17. In der Folge würden keine Lärmemissionen entstehen und das Landschaftsbild würde nicht verändert.

Stellungnahme Projekt

Im Stadtbereich Augsburg befinden sich zwei die Strecke querende Flüsse sowie eine Vielzahl unterquerender Straßen. Eine Einbindung der Neubaustrecke in den Augsburger Hauptbahnhofs ist mit einer Untertunnelung der B17 und einer maximalen Längsneigung von 8 ‰ nicht herstellbar.

Aufgrund der technischen Unmöglichkeit wurde die Untertunnelung der B17 nicht monetär bewertet.

Wertung und Votum EBA

Die Untertunnelung der B17 scheidet aus trassierungstechnischen Gründen aus, da hierdurch die für den Streckenverlauf festgelegte Maximalneigung für Güterzüge überschritten würde. Die Kernforderung steht dem Erreichen der Projektziele entgegen und ist somit zwingend abzulehnen.

6.7.2 Forderung 7.2: Gersthofen – Tunnel statt Trogbauwerk im Ortsteil Hirblingen

Forderung

Gemäß Kreistagsbeschluss im Landkreis Augsburg soll im Bereich Gersthofen-Hirblingen der Tunnel zur Unterquerung der Autobahn verlängert werden, so dass im Ortsteil Hirblingen keine Lärmbeeinträchtigungen durch die Neubautrasse entstehen.

Stellungnahme Projekt

Eine betrachtete Variante mit Untertunnelung des Flusses Schmutter würde bedingen, dass die Trasse der Neubaustrecke insgesamt 27 m tiefer zu legen ist als in der aktuellen Planung vorgesehen. Aufgrund der zu beachtenden güterzugtauglichen Längsneigung von 8 ‰ ist eine erforderliche Überquerung der Strecke 5300 Augsburg – Donauwörth nicht möglich, weshalb diese Variante aus trassierungstechnischen Gründen ausscheidet.

Die Variante zur Untertunnelung der B17 bei Augsburg-Bärenkeller (Forderung 7.1) scheidet ebenfalls aus trassierungstechnischen Gründen aus.

Eine weitere Variante stellt nach Darstellung des Projekts der Umbau des jetzigen Trogbereichs zu einem Tunnel und dessen Verlängerung bis zur Schmutter dar. Aufgrund des abfallenden Geländes würde dies die oberirdische Einhausung der Neubautrasse auf einer Länge von ca. 300 m erforderlich machen. In der Folge der Tunnelverlängerung wären umfangreiche weitere Maßnahmen, wie z.B. Rettungsschächte zwischen den Tunnelröhren, erforderlich. Diese Variante würde Mehrkosten in Höhe von 374 Mio. € verursachen.

Da die Variante der Tunnelverlängerung baulich sehr aufwendig und kostenintensiv ist, wird diese seitens des Projekts ebenfalls verworfen und stattdessen empfohlen, Investitionen in Schallschutzmaßnahmen entlang der Schiene und der Autobahn zu tätigen. Das Projekt verweist auf die Notwendigkeit einer Gesamtlärmbetrachtung wie auch schon im Zusammenhang mit der Kernforderung 1 beschrieben.

Wertung und Votum EBA

Wie seitens des Projekts beschrieben, scheiden die Varianten der Untertunnelung der Schmutter und der Untertunneldung der B17 aus trassierungstechnischen Gründen aus.

Die Variante der Tunnelverlängerung kann ebenfalls nicht empfohlen werden, da zwar eine Entlastung der Anwohner von Bahnlärm möglich ist, aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn hierdurch jedoch keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation eintritt.

Bezüglich der Gesamtlärmbetrachtung wird auf das Votum zur Kernforderung 1 (Punkt 6.1 des Prüfberichts) verwiesen.

6.7.3 Forderung 7.3: Adelsried – Unterquerung mit Tunnelverbindung statt Talbrücke

Forderung

Zur Entlastung von Lärm wird alternativ zur geplanten ca. 310 m langen Talbrücke im Ortsgebiet von Adelsried eine durchgehende Tunnellösung gefordert. Diese soll durch eine unterirdische Verbindung der Tunnel östlich und westlich des Laugnatals hergestellt werden.

Stellungnahme Projekt

Für die Umsetzung dieser Forderung müsste die Trasse der Neubaustrecke im Laugnatal um insgesamt 40 m tiefer gesetzt werden, um eine unterirdische Verbindung zu ermöglichen und die aufgrund der Geologie notwendige Deckschicht zwischen Tunnelfirste und der Sohle der Laugna von 10 m sicherzustellen. Es entstünde ein Tiefpunkt des Tunnels unterhalb der Laugna, welcher zusätzliche technische Einrichtungen für die Entwässerung, Entrauchung und Evakuierung erforderlich macht.

Die Umsetzung der Tunnellösung wäre baulich sehr aufwendig und kostenintensiv. Diese Variante wird seitens des Projekts nicht befürwortet und stattdessen empfohlen, Investitionen in Schallschutzmaßnahmen entlang der Schiene und der Autobahn zu tätigen. Das Projekt ver-

weist auf die Notwendigkeit einer Gesamtlärmbetrachtung wie auch schon im Zusammenhang mit der Kernforderung 1 beschrieben.

Wertung und Votum EBA

Die durchgehende Tunnellösung wird ebenfalls nicht empfohlen, da zwar eine Entlastung der Anwohner von Bahnlärm möglich ist, aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn hierdurch jedoch keine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation eintritt. Im Verhältnis zu den Nachteilen, etwa in Bezug auf die Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs im Tunnel, ist die Umsetzung der Kernforderung aus hiesiger Sicht abzulehnen.

Bezüglich der Gesamtlärmbetrachtung wird auf das Votum zur Kernforderung 1 (Punkt 6.1 des Prüfberichts) verwiesen.

6.7.4 Forderung 7.4: Zusmarshausen – Personenbahnhof statt Überholbahnhof

Forderung

Der in Zusmarshausen geplante Überholbahnhof für den Güter- und Fernverkehr soll gemäß Beschluss der Gemeinde Zusmarshausen und des Kreistags Augsburg-Land zur einem Regionalhalt ausgebaut werden. Eine Potentialanalyse der BEG weist ca. 1.800 Ein- und Aussteigende für einen möglichen Regionalhalt aus. Die BEG hat zugesichert, eine stündliche Personenverkehrsverbindung pro Richtung zu bestellen.

Stellungnahme Projekt

Um den Überholbahnhof zu einem Personenbahnhof auszubauen, ist der Bau von Bahnsteiganlagen, Zugangsbauwerken und einer Stützwand und weitere Anpassungen (wie z.B. Mehraufwendungen in der Leit- und Sicherungstechnik) erforderlich.

Wie bereits in Kernforderung 6 beschrieben, ist es aus Sicht des Projekts sinnvoll, die baulichen Maßnahmen zum Personenbahnhof Zusmarshausen bereits mit dem Projekt Ulm – Augsburg umzusetzen und zu finanzieren. Die Mehrkosten hierfür betragen voraussichtlich 59 Mio. €.

Wertung und Votum EBA

Die Realisierung einer Station für den Personennahverkehr ist nicht Aufgabe und Inhalt des Bedarfsplanvorhabens. Dies liegt beim Aufgabenträger für den Nahverkehr. Der Überholbahnhof Zusmarshausen wird im Rahmen des Bedarfsplanvorhaben jedoch so gestaltet, dass er zu einer Regionalzugstation ausgebaut werden kann. Dieser Ausbau kann zwar zeitgleich mit dem Bedarfsplanvorhabens realisiert werden, die Mehrkosten in Höhe von 59 Mio. € sind jedoch von anderer Stelle zu finanzieren. Es wird daher empfohlen, die Forderung abzulehnen.

6.7.5 Forderung 7.5: Burgau – Tunnelverbindung im Kronbachtal

Forderung

Um die Gemeindeteile Großanhausen, Kleinanhausen und Unterknöringen vor zusätzlichem Schall zu schützen, wird eine Verlängerung bzw. die unterirdische Verbindung der Tunnel Wannenberg (Länge 250 m) und Limbach (Länge 990 m) im Bereich des Geländeeinschnitts Kronbachtal gefordert.

Stellungnahme Projekt

Durch die Verbindung beider Tunnel und die damit einhergehende Tieferlegung der Trasse ergäbe sich eine Tunnelgesamtlänge von 1.954 m.

Die Umsetzung einer Tunnellösung wäre baulich sehr aufwendig und kostenintensiv, da bei einem Tunnel dieser Länge umfangreiche zusätzliche Maßnahmen erforderlich würden. Zwar würde dieser Tunnel die Region vor zusätzlichem Schall schützen, eine Verbesserung gegenüber der heutigen Belastung aus dem Verkehrslärm der Autobahn wäre damit jedoch nicht verbunden. Mehrkosten beliefen sich auf ca. 152 Mio. €.

Diese Variante wird daher seitens des Projekts nicht befürwortet und stattdessen empfohlen, Investitionen in Schallschutzmaßnahmen entlang der Schiene und der Autobahn zu tätigen. Das Projekt verweist auf die Notwendigkeit einer Gesamtlärmbetrachtung wie auch schon im Zusammenhang mit der Kernforderung 1 beschrieben.

Wertung und Votum EBA

Vorbemerkung: Den angesprochenen Geländeeinschnitt durchfließt der Fluss Kammel. Ein Kronbachtal lässt sich in dem Gebiet auch unter Zuhilfenahme von Google Maps nicht finden. Insofern scheint die Bezeichnung in der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG nicht korrekt zu sein.

Damit die Gemeindeteile Großanhausen, Kleinanhausen, Oberknöringen und Unterknöringen keine zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen durch die Neubautrasse erfahren, soll statt der oberirdischen Führung die Strecke in einem Tunnel verlaufen. Die Trasse müsste hierfür im Bereich des Flusses Kammel deutlich tiefer als derzeit geplant liegen. Da die Strecke zudem bereits beidseits des Kammeltals in den Tunneln Wannenberg und Limbach verläuft, ergäbe sich hier ein langer Tunnel; die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 152 Mio. €.

Aufgrund der hohen Vorbelastung durch die Autobahn geht mit einem Tunnel für die Neubautrasse keine wahrnehmbare Verbesserung der Lärmsituation einher. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

6.7.6 Forderung 7.6: Burlafingen / Nersingen – verschiedene Tieflagen

Im Bereich Burlafingen / Nersingen gibt es verschiedene Forderungen zur Trassenführung. Diese schließen sich gegenseitig aus, so dass allenfalls eine Forderung berücksichtigt werden könnte.

7.6a: Burlafingen / Nersingen – Untertunnelung statt geländegleiche Trassenführung

Forderung

Zwar wurde festgestellt, dass es sich bei der geländegleichen Trassenführung um die wirtschaftlichste Variante in diesem Streckenabschnitt handele, dennoch wurde mehrfach der Wunsch nach einer kompletten Untertunnelung der Gemeindegebiete an die DB herangetragen, um eine optische Zerschneidung insbesondere durch hohe Lärmschutzwände zu vermeiden.

Stellungnahme Projekt

Zur Herstellung eines ca. 7,5 km langen Tunnels müsste die Trasse etwa 10 m tiefer gelegt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Herstellung des Tunnels im Grundwasser erfolgen müsste, womit entsprechende konstruktive Maßnahmen einhergehen. Die Mehrkosten für diese Variante werden mit 3.996 Mio. € beziffert.

Wertung und Votum EBA

Zum einen würden derart hohe Mehrkosten das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtvorhabens gefährden. Da die Mehrkosten zudem außer Verhältnis zum hierdurch erzielten Nutzen – insbesondere Vermeidung der Geländezerschneidung – stehen würden und darüber hinaus keine bauliche Notwendigkeit für einen Tunnel im Bereich der Gemeindegebiete Burlafingen und Nersingen besteht, kann diese Variante aus hiesiger Sicht nicht empfohlen werden.

7.6b: Burlafingen – Im halbhohen Trog

Forderung

Eine weitere diskutierte Variante stellt die Trassenführung in einem halbhohen Trog dar, so dass die erforderlichen Lärmschutzwände noch überblickbar seien und so die Zerschneidungswirkung reduziert würde.

Stellungnahme Projekt

Die Trasse müsste für die Umsetzung dieser Variante ca. 3 m tiefer gelegt werden. Das herzustellende Trogbauwerk hätte eine Länge von ca. 1,8 km inklusive Rampen. Wie auch schon bei der Tunnelvariante ausgeführt, müsste die Realisierung mindestens teilweise im Grundwasser erfolgen, womit entsprechende konstruktive Maßnahmen einhergehen.

Darüber hinaus wären massive Eingriffe in privates Eigentum sowie dauerhafte Änderungen der inner- und überörtlichen Verkehrsführung unvermeidbar. Das gewünschte Ziel einer überblickbaren Höhe der Schallschutzwände ließe sich auch bei einer Troglage nicht erreichen.

Die Mehrkosten dieser Variante würden sich auf ca. 280 Mio. € belaufen.

Wertung und Votum EBA

Wie bereits in der Stellungnahme des Projekts beschrieben, lässt sich mit der Troglage das gewünschte Ziel nicht erreichen. Die Höhe der Schallschutzwände kann nicht in dem Umfang reduziert werden, dass die verbleibenden Wände überblickbar wären.

Die Höhe der Mehrkosten steht damit außer Verhältnis zum Nutzen, so dass die Variante nicht empfohlen werden kann.

7.6c: Burlafingen – Adenauerstraße Kreuzung unter Bahnstrecke

Forderung

Nach aktueller Planung ist vorgesehen, dass die Neubaustreckengleise parallel zu den Gleisen der Bestandsstrecke durch den Ortsteil Burlafingen geführt werden. Die Adenauerstraße wird über die Bestandsgleise und die beiden neu hinzukommenden NBS-Gleise geführt.

Da dies neben den hohen Schallschutzwänden zu einer Verstärkung der optischen Trennung der Ortschaft führen würde, besteht seitens der Stadtverwaltung Neu-Ulm die Forderung nach einer Unterführung der Adenauerstraße.

Stellungnahme Projekt

Für Teile der Unterführung bzw. der Adenauerstraße müsste eine Grundwasserwanne hergestellt werden, was zu Mehrkosten für diese Variante in Höhe von 154 Mio. € führen würde.

Aus Sicht des Projekts bringt die Unterführung der Adenauerstraße dem Ortsteil einen Mehrwert durch die Vermeidung einer zusätzlichen optischen Zerschneidung in einen nördlichen und einen südlichen Teil.

Wertung und Votum EBA

Aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse in Burlafingen wurde mit der Vorschlagstrasse für die parallel zu den Bahngleisen verlaufende Adenauerstraße zunächst eine Ortsumgehung geplant. Die Adenauerstraße sollte westlich von Burlafingen über die beiden bestehenden Streckengleise sowie die beiden hinzukommenden Neubaustreckengleise und im weiteren Verlauf südlich von Burlafingen geführt und an den Bestand angeschlossen werden. Diese Variante ist noch im Vorplanungsheft dargestellt.

Diese Lösung hätte jedoch eine weiträumige Umfahrung von Burlafingen zur Folge gehabt und die Trennung durch die Bahntrasse in einen nördlichen und südlichen Ortsteil verstärkt. Deshalb wurde unter Berücksichtigung regionaler Forderungen parallel eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in deren Ergebnis die Beibehaltung des Straßenverlauf durch Burlafingen und der Erhalt einer SÜ Adenauerstraße in angepasster Lage und Abmessung möglich ist. Eingriffe in Eigentum Dritter sind nicht erforderlich. Diese Variante wird in der Einzelvorstellung zur Parlamentarischen Befassung der Diskussion der Forderung 7.6c zugrunde gelegt.

Zu dieser Änderung gegenüber der Vorplanung erfolgten umfangreiche Abstimmungen zwischen dem EBA und der DB InfraGO AG. Es besteht Einvernehmen zur Weiterführung der Planung unter Beibehaltung der Ortsdurchfahrt.

Eine Unterführung der Adenauerstraße, wie seitens der Stadtverwaltung Neu-Ulm gefordert, hätte die Herstellung einer umfangreichen Grundwasserwanne für die Adenauerstraße zur Folge, die Mehrkosten von ca. 154 Mio. Euro verursachen würden. Da aber auch bei einer Führung der Adenauerstraße in einem Trog unter der Bahn die Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke gleich hoch ausfallen würden und die Lärmschutzwände durch die Straßenüberführung (SÜ) zumindest teilweise verdeckt würden, entstünde dem Ortsteil Burlafingen durch eine derartige Lösung aus Sicht des EBA kein Mehrwert. Diese Variante kann daher nicht empfohlen werden.

6.7.7 Forderung 7.7: Burlafingen / Nersingen – Im tiefen Trog statt geländegleich

Forderung

Zwar wurde festgestellt, dass es sich bei der geländegleichen Trassenführung um die wirtschaftlichste Variante in diesem Streckenabschnitt handele, dennoch wurde in der Vergangenheit mehrfach der Wunsch nach einer kompletten Troglösung an die DB herangetragen, um eine optische Zerschneidung insbesondere durch hohe Lärmschutzwände zu vermeiden

Stellungnahme Projekt

Wie auch bei der geforderten Tunnelvariante (vgl. Forderung 7.6a) wäre die Trasse um ca. 10m tiefer zu legen. Da die Mehrkosten für diese Variante nicht wesentlich geringer wären als für die Tunnelvariante (3.996 Mio. €), wurde diese nicht weiterverfolgt.

Wertung und Votum EBA

Ein tiefer Trog mit einer Länge von 7,5 km würde voraussichtlich Mehrkosten in Milliardenhöhe verursachen. Die Variante wurde bereits seitens des Projekts nicht weiterverfolgt und kann ebenso wenig vom EBA empfohlen werden, da die Mehrkosten außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen stünden.

Zudem kann davon ausgegangen werden, dass derartig hohe Mehrkosten das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtvorhabens gefährden.

6.8 Forderung 8: Sammlung weiterer eingegangener Forderungen Dritter

Unter diesem Punkt sind weitere Forderungen Dritter zusammengefasst, die nicht als Kernforderungen formuliert wurden. Teilweise handelt es sich hierbei um Forderungen, die nicht im Bereich der Vorzugsvariante liegen oder mit der gewählten Vorzugsvariante bereits weitgehend Berücksichtigung fanden bzw. in weiteren Planungsphasen erst umgesetzt werden können. Einige der hier erfasste Einzelforderungen decken sich inhaltlich zum Teil mit den Kernforderungen 1 – 7 und wurden dort bereits grundsätzlich behandelt.

In Anlage 4 zur Einzelvorstellung der DB InfraGO AG sind neben den Kernforderungen 1 bis 7.7 auch insgesamt 140 Einzelforderungen gelistet und kommentiert. Auf die Anlage 4 wird verwiesen, eine Wiederholung an dieser Stelle scheint nicht erforderlich.

Eine Umsetzung der Einzelforderungen wird – soweit nicht im Zusammenhang mit einer der Kernforderungen abweichend votiert – etwa mangels Sachzusammenhang nicht empfohlen.

7. Zusammenfassung und Empfehlung

Das EBA befürwortet unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Planungsbegleitung und den Abstimmungsgesprächen zur parlamentarischen Befassung insgesamt die im Rahmen der Vorplanung ausgearbeitete Vorzugsvariante.

Einzelne im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachte Forderungen wurden – soweit technisch und wirtschaftlich sinnvoll – bereits eingearbeitet. Die Umsetzung weiterer Forderungen, die unter Punkt 6. im Einzelnen aufgeführt und nachfolgend tabellarisch zusammengefasst wurden, ist aus Sicht des EBA nicht zu befürworten. Die wesentlichen Gründe hierfür sind:

- fehlende trassierungstechnische Umsetzbarkeit und Widerspruch zu Projektzielen,
- mangelnde wirtschaftliche Rechtfertigung; d.h. Mehrkosten stehen außer Verhältnis zum Nutzen,
- grundsätzliche Gefährdung des Projekts, da hohe Mehrkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts gefährden,
- fehlender unmittelbarer Zusammenhang zum Bedarfsplanvorhaben,
- Zuständigkeit für die Umsetzung beim Aufgabenträger für den Nahverkehr.

Hinsichtlich der mehrfach, auch alternativ, in Erwägung gezogenen Gesamtlärmbetrachtung unter Berücksichtigung aller Verkehre (Bestandsstrecke, Neubaustrecke, Autobahn 8) bestehen seitens des EBA keine grundsätzlichen Bedenken. Jedoch darf eine verkehrsträgerübergreifende Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen nicht einseitig zu Lasten des Projekts „ABS/NBS Ulm – Augsburg“ erfolgen. Das bedeutet, dass für die Finanzierung eine gemeinsame verkehrsträgerübergreifende Lösung zu finden ist.

Unter Würdigung der vorstehenden Ausführungen ergeben sich nominale Gesamtkosten für das Projekt in Höhe von 13.288 Mio. €.

In Mio. €	**Kosten real**	**Kosten nominal**
Basiskosten	6.085	10.444
Risikozuschlag	1.522	2.844
GWP	7.607	13.288

gez. U. Hippe (4410)

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333