

**per E-Mail:**  
**ROV\_ABS\_NBS\_ULM\_AUGSBURG@reg-schw.bayern.de**

Regierung von Schwaben  
Fronhof 10  
86152 Augsburg

**Ihre Ansprechpartner**  
Peter Stöferle  
Franziska Behrenz

**E-Mail**  
peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de  
franziska.behrenz@schwaben.ihk.de

**Tel.**  
0821 3162-206/-158

**Fax**  
0821 3162-13206

27. Oktober 2023

## **Bahnprojekt Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Ulm–Augsburg, Raumordnungsverfahren**

Ihr Geschäftszeichen: 24-8257-1/4

Sehr geehrter Herr Weigand,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum vorliegenden Raumordnungsverfahren für die Bahn-Aus- und Neubaustrecke Ulm–Augsburg. Die IHK Schwaben äußert sich wie folgt:

### **Aufgabe der IHK und Ermittlung der Position**

Die IHK Schwaben vertritt die Interessen von rund 140 000 Mitgliedsunternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung. Ihr gesetzlicher Auftrag ist die Vertretung eines Gesamtinteresses der Wirtschaft im Regierungsbezirk Bayerisch-Schwaben. Sie vertritt dieses als Träger öffentlicher Belange in der Bauleitplanung, damit eben auch im vorliegenden Raumordnungsverfahren.

Uns ist bewusst, dass weder durch fachliche Beurteilung alleine noch durch Mehrheitsbeschluss eine Position gefunden werden kann, die *sämtliche* Anliegen und Betroffenheiten *aller* Unternehmen entlang der vier möglichen Trasse aufnehmen bzw. vollumfänglich berücksichtigen kann. Maßstab dieser Stellungnahme ist deshalb, eine begründete Einschätzung zu liefern, warum die IHK Schwaben

1. das Neu- und Ausbauprojekt aus der Perspektive der Gesamtwirtschaft befürwortet bzw. für erforderlich hält und
2. welche Variante(n) die geringsten negativen Auswirkungen auf Unternehmen und die größte Verbesserung der Standortqualität Schwabens insgesamt erwarten lassen.

Vor allem zur Bewertung der Trassenvarianten haben die von der Regierung von Schwaben ausgelegten Raumordnungsunterlagen der DB Netz AG erstmals eine hinreichend konkrete

Beschreibung der Projektvarianten einschließlich ihrer Auswirkungen geliefert. Auf dieser Grundlage hat die IHK Schwaben die für die Belange der Wirtschaft relevanten Einzelfaktoren bewertet. Kriterien wie Naturschutz oder Landschaftsbild bewertet die IHK Schwaben nicht.

Diese Einschätzungen zu den wirtschaftlichen Kriterien wurden den Mitgliedern des IHK-Ausschusses für Verkehr und Logistik sowie Vertreter/innen der IHK-Regionalversammlungen Neu-Ulm, Günzburg, Augsburg-Land und Aichach-Friedberg in einer Sitzung am 11.10.2023 vorgestellt und erläutert. Am Ende stand eine einhellige Empfehlung der Unternehmer/innen im IHK-Ehrenamt sowie des IHK-Hauptamtes.

### **Notwendigkeit des Bahnprojekts Ulm–Augsburg/Vorteile für alle Varianten**

Die IHK Schwaben hält das Neu- und Ausbauprojekt Ulm–Augsburg für unabdingbar und hat es aus diesem Grund öffentlich unterstützt, seit die ersten Überlegungen im Jahr 2015 im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch die DB Netz AG vorgelegt worden sind. Nach dem offiziellen Projektstart und der Vorstellung der möglichen Trassierungsräume im Jahr 2019 hat sie das Vorhaben – im Hinblick auf die Auswahl der Trasse – „ergebnisoffen“ befürwortet, abgestützt durch jeweils einstimmige Beschlüsse von Vollversammlung, der vier Regionalversammlungen entlang der Strecke sowie des Ausschusses für Verkehr und Mobilität, letzteres in einem gemeinsamen Beschluss mit dem Ausschuss der IHK Ulm.

Der Einsatz der IHK Schwaben für eine Neu- und Ausbaustrecke Ulm–Augsburg als ein prioritäres Anliegen der schwäbischen Wirtschaft fußt auf folgenden maßgeblichen Argumenten:

- Einbindung Schwabens in die „Magistrale für Europa“ als letztes noch fehlendes größeres Teilstück zwischen Paris und München;
- Stärkung des innerdeutschen Korridors Rhein/Ruhr–Rhein/Main–Stuttgart–München und damit der Achse zwischen den beiden Landeshauptstädten Stuttgart und München („Südschiene“);
- Ergänzung und „In-Wert-Setzung“ des Bahnprojekts „Stuttgart 21“/Stuttgart–Ulm;
- Beseitigung von Kapazitätsdefiziten zwischen Ulm und Augsburg, insbesondere im westlichen Vorortverkehr von Augsburg. Nur mit zusätzlichen Kapazitäten lässt sich das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, die Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr sowie innerstädtischem Verkehr am Hauptbahnhof Augsburg, rechtfertigen, weil andernfalls drohende Angebotsreduzierungen im Regionalverkehr (wegen zunehmenden Bedarfs des Fernverkehrs) die Sinnhaftigkeit dieser Investition von mehr als 200 Millionen Euro in Frage stellen würden;
- Umsetzung des „Deutschland-Taktes“ der Bahn;
- Optimierungen der Anschlüsse in den Großraum Allgäu/Bodensee, insbesondere durch bessere/häufigere Bedienung der ICE-Bahnhöfe Ulm und Augsburg.

Das Aus- und Neubauprojekt verbessert durch die Verkürzung der Fahrzeiten und die zu erwartende Angebotsverbesserungen nicht nur die Standortqualität an sowie zwischen den beiden „Endpunkten“ Ulm und Augsburg, sondern auch auf den dort angebotenen Regionalstrecken. Auch Züge oder Umsteige-Verbindungen, die ganz oder teilweise die künftige Neubaustrecke nutzen, oder die von Ulm und Augsburg über die Neubaustrecke hinausführen, werden damit schneller. Einige wenige Beispiele für solche Relationen sind: Ulm–München und weiter Richtung

Österreich, Rhein/Ruhr–Köln–Frankfurt–Baden-Württemberg–Augsburg–München, Ulm–Nürnberg „über Eck“ in Augsburg, Ulm–Füssen (über Augsburg), Friedrichshafen–München (über Ulm).

Das Neubauprojekt Ulm–Augsburg entfaltet also einen hohen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen nicht nur für Ulm und Augsburg, sondern weit darüber hinaus für einen großen Raum zwischen den Metropolregionen Stuttgart und München einschließlich Allgäu und Bodensee-Region. Dieser Raum zählt zu den wirtschafts- und innovationsstärksten Regionen Europas außerhalb der Metropolen (Quelle: Prognos-Gutachten „Technologieachse Süd“ für mehrere süddeutsche IHKs, 2017). Die Bahnachse Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Salzburg bildet zusammen mit der Autobahn A 8 das Infrastruktur-Rückgrat der „Technologieachse Süd“. Der gesamte beschriebene Raum Allgäu/Bodensee ist in Ulm und Augsburg an das Fernverkehrsnetz der Bahn angeschlossen.

Für Günzburg ist in allen vier Varianten – durch die Festlegung einer künftig stündlichen Fernverkehrsbindung im Bundesverkehrswegeplan und eine entsprechende Konzeption im „Deutschland-Takt“ – eine „Ausfädelung“ aus einer Neubaustrecke im Raum Burgau/Jettingen vorgesehen. Dies bedeutet nahezu eine Verdoppelung des Fernverkehrsangebots in Günzburg gegenüber heute und eine entsprechende Verbesserung der Standortqualität auch dort. Analog zu den oben beschriebenen Wirkungen von Fahrzeitverkürzungen über eine reine Neubaustrecke hinaus profitieren von einem verbesserten Angebot in Günzburg vor allem die Städte und Gemeinden an der Donautalbahn (Ulm–) Günzburg–Donauwörth–Ingolstadt (–Regensburg).

Die Konzeption des „Deutschland-Takts“ und die zu einem erheblichen Teil daraus abgeleiteten Projektvorgaben, insbesondere die Fahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg, sind nicht Gegenstand der Raumordnung. Es ist gleichwohl absehbar, dass diese Prämissen von Gegnern des Projekts auch im Raumordnungsverfahren zur Diskussion gestellt werden. Die beschriebenen positiven Wirkungen des Projektes auf den Standort treten in diesem Umfang nur ein, wenn das Vorhaben in der von der DB Netz AG geplanten Form mit einer signifikanten Fahrzeitverkürzung (um rund ein Drittel) verwirklicht wird. Varianten mit längerer Fahrzeit würden überdies nicht den Planungsauftrag des Bundes erfüllen und würden von der DB Netz AG nach früheren Ankündigungen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht gebaut werden. Aus diesem Grund sollten Versuche, in der Raumordnung zu Varianten mit „abgeschwächten“ Vorgaben oder weniger leistungsfähigen Trassen zu kommen, zum Beispiel mit einem höheren Anteil des Ausbaus entlang des Bestandes und entsprechend längerer Fahrzeit, in der Raumordnung nicht nur aus Verfahrensgründen, sondern auch aus inhaltlichen Argumenten zurückgewiesen werden.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass (verkehrliche) Auswirkungen aller vier vorliegenden Varianten bekannt sind, die außerhalb des Umgriffs des ROV auftreten:

- Kapazitätsengpässe in den Knoten Ulm, Neu-Ulm und Augsburg: Laut den von der DB Netz AG im Projektkoordinierungsrat und im Dialogforum vorgelegten Untersuchungen sind die Herausforderungen in Ulm und Neu-Ulm lösbar, in Augsburg „verbleiben kapazitive Engpässe im Knoten Augsburg, die einen weitergehenden infrastrukturellen Ausbaubedarf nach sich ziehen“ (vgl. Unterlagen zum 10. Dialogforum vom 26.06.2023 auf der Projekt-Homepage der DB).  
→ Vor diesem Hintergrund erscheint eine Ausweitung des künftigen Projektumfangs mit Blick auf die Beseitigung der genannten Engpässe über den Umgriff dieses Raumordnungsverfahrens hinaus sinnvoll.

- ein Kapazitätsengpass im Bereich Augsburg Hbf–Augsburg-Hochzoll, wo die Züge der Strecke Augsburg–Ingolstadt die Fernverkehrsgleise in Richtung München (und umgekehrt) mitbenutzen; dies soll laut Planungen für den „Deutschland-Takt“ zu einer „Halbierung“ des 15-Minuten-Taktes zwischen Augsburg und Friedberg führen. Hier entsteht ein schwerwiegender Nachteil außerhalb des eigentlichen Projekts Ulm–Augsburg.  
→ Hier sollte versucht werden, mit allen zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten eine Lösung zu finden, die den 15-Minuten-Takt weiterhin ermöglicht (zum Beispiel denkbar: Elektrifizierung Augsburg–Friedberg und Einsatz spurtstärkerer Züge). Sollte dies nicht machbar sein, so reichen diese negativen Folgen für Friedberg bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung allerdings nicht aus, das Projekt Ulm–Augsburg in Frage zu stellen.  
Es sei angemerkt, dass die IHK Schwaben im Planverfahren für die Ausbaustrecke Augsburg–München der später realisierten Einfädelung bei Augsburg-Hochzoll unter Hinweis auf möglicherweise künftig drohende Kapazitätsengpässe nicht zugestimmt hatte. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass aus städtebaulichen Gründen eine Neuordnung des Anschlusses heute nahezu ausgeschlossen erscheint.

### **Bewertung der Einzelvarianten aus Sicht der Wirtschaft/Unternehmen**

Im Folgenden werden die Varianten im Hinblick auf die aus Sicht der Wirtschaft besonders relevanten Argumente einzeln bewertet.

Für **alle Varianten** gilt dabei:

- Ein hoher Anteil einer neuen Trassenführung, die nicht parallel zur Bestandstrasse verläuft, gewährleistet eine höhere Redundanz bei Störungen (z.B. „Unbefugte Personen im Gleis“) und damit eine höhere Verfügbarkeit der Strecke zwischen Ulm und Augsburg.
- Die Errichtung einer Neubaustrecke außerhalb des Bestandes ist nach Erfahrungen mit Projekten andernorts erheblich schneller möglich als im Bestand. Dort ist dies zusätzlich mit Baustellenfahrplänen und sogenanntem Schienenersatzverkehr verbunden.
- Grundsätzlich ist eine siedlungsferne Trassenführung für den Lärmschutz vorteilhafter, weil dies die Zahl der Betroffenen verringert, die Lärmeinwirkungen auf gewerbliche und private Grundstücke und Immobilien reduziert und damit einen etwaigen Wertverlust minimiert und außerdem die Aufwendungen für den Lärmschutz – und damit die Baukosten – reduziert. Der Aspekt des „Menschenschutzes“ spricht stärker für eine siedlungsferne Neubaustrecke als für einen Bestandsausbau.
- Wenn die erforderlichen Überholbahnhöfe als Regionalzughalt genutzt werden, so verbessert dies die räumliche Erschließungswirkung einer Neubaustrecke. Bislang wird dies nur in Zusmarshausen gefordert (vgl. unten: Variante „orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“); grundsätzlich denkbar wäre dies aber auch an anderen Stellen.

*Methodische Anmerkung:* Im Folgenden wird auf mittelbare oder unmittelbare Betroffenheit von (gewerblichen) Grundstücken verwiesen, wo sich dies aus dem Erläuterungsbericht oder den Planunterlagen zum Raumordnungsverfahren ergibt. Es ist klar und liegt offenkundig in der Natur einer Neubaustrecke, dass darüber hinaus eine Betroffenheit von Grundstücken an *jeder* Stelle der Trasse entstehen wird. Neben privater und gewerblicher Bebauung sind vor allem landwirtschaftliche Flächen, Wälder und Naturräume direkt oder indirekt betroffen, auch wenn dies in dieser Stellungnahme nicht einzeln thematisiert wird.

Für die einzelnen Varianten, in der Beschreibung jeweils von West (Neu-Ulm) nach Ost (Augsburg), ist aus Sicht der IHK Schwaben anzumerken:

### **Variante „türkis“**

Betroffenheit von Unternehmen:

- Die Variante „türkis“ ist die einzige Trasse, die keine unmittelbare Betroffenheit von Unternehmensgebäuden auslöst.
- Jettingen: Die Querung des Mindeltals nördlich des Burgauer Sees erleichtert eine künftige Erweiterung des Gewerbegebietes Scheppach-Nord-West auf der Nordseite der Autobahn A 8, da die bereits vorhandene Trennwirkung der Autobahn nicht zusätzlich erhöht wird.

Verfügbarkeit von Bodenschätzen:

- Das Vorranggebiet Kötz/Kleinkötz wird direkt gequert, daher wird ein Abbau künftig voraussichtlich nicht mehr möglich bzw. wirtschaftlich sein. Derzeit wird vor Ort jedoch noch kein Kies abgebaut, sodass es nicht zu einer direkten Einschränkung von Unternehmen kommt.

Als abwägungsrelevant erscheint außerdem:

- Die Variante „türkis“ ist die kürzeste Trasse mit der höchsten Fahrzeitreserve.
- Diese Trasse lässt fast durchgehend die Geschwindigkeit von 300 km/h zu.
- Ein Überholbahnhof im Wald nordöstlich von Zusmarshausen, fast fünf Kilometer außerhalb des Ortes, erscheint für eine Nutzung als Regionalbahnhof kaum geeignet.

### **Varianten „orange“**

Betroffenheit von Unternehmen:

- Neu-Ulm-Burlafingen: Kfz-Betrieb (Zeh)
- Günzburg: sehr enge Bündelung mit Industriebetrieb (Peri) an der Anschlussstelle der A 8
- Zusmarshausen: Betroffenheit „Chefs Culinar“ (Lagerhalle), vor allem unmittelbare Betroffenheit (Lagerhalle) bei Untervariante „orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“

Bodenschätze:

- Trassenvarianten verlaufen zwar in der Nähe von vier Vorranggebieten, ein Abbau sollte aber weiterhin möglich sein. Dem Entwurf des künftigen Regionalplans Donau-Iller zufolge besteht somit keine direkte Betroffenheit von Vorranggebieten.

Für die einzelnen Unter-Varianten von „orange“ sind folgende Argumente für die Abwägung relevant:

**„orange/Tunnel Mindeltal“:**

Laut Erläuterungsbericht wird die Mindel nördlich des Burgauer Sees in großer Tiefe unterquert (wegen des Grundwasserstroms), was ein entsprechend langes Tunnelbauwerk (ca. 13 km) erforderlich macht. Dies wirkt sich sehr negativ auf die Baukosten und damit die Wirtschaftlichkeit, die nötigen Massebewegungen (Tunnelausbruch) sowie auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz (Betonmenge) aus.

**„orange/enge Bündelung A 8“:**

Bei dieser Variante würde das Zusamtal unmittelbar nördlich der A 8 mit einer Talbrücke gequert, die aber niedriger und kürzer ausfällt als jene bei der Variante „türkis“, dafür rückt sie jedoch deutlich näher an Siedlungen (Wohnen und Gewerbe) heran.

**„orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“:**

Dies ist die einzige Variante, die einen Regionalbahnhof zwischen Ulm und Augsburg ermöglicht bzw. für die aktuell eine solche Option diskutiert wird. Damit würde eine zusätzliche, heute nicht vorhandene verkehrliche Erschließung auch zwischen den beiden Strecken-Endpunkten Ulm und Augsburg möglich werden – vorausgesetzt, der Freistaat Bayern als Aufgabenträger des Bahn-Regionalverkehrs gibt eine solche Verbindung in Auftrag.

Aus diesem Grund ist ein Regionalzughalt nur dann bewertungsrelevant, wenn die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) tatsächlich einen Regionalverkehr „bestellt“. Ansonsten böte diese Untervariante im Hinblick auf die Erschließungswirkung keine Vorzüge gegenüber allen anderen Farbvarianten, aber den Nachteil, dass für den Bau des Überholbahnhofs in Tallage im Vergleich jeweils längere Tunnelstrecken erforderlich werden, mit entsprechend höheren Baukosten, höheren Massebewegungen und schlechterer CO<sub>2</sub>-Bilanz.

Eine politische Entscheidung darüber, ob es einen Regionalzughalt in Zusmarshausen geben kann, muss aus Sicht der IHK Schwaben deshalb sehr schnell getroffen werden. Insofern ist zu begrüßen, dass die Marktgemeinde Zusmarshausen und der Landkreis Augsburg die entsprechenden Beschlüsse gefasst haben und eine Untersuchung durch die BEG beantragt haben.

Zu den Erschließungs- und Folgewirkungen eines Regionalzug-Haltes an einer ICE-Neubaustrecke für das jeweilige Umland verweisen wir auf die Erfahrungen aus Allersberg und Kinding (NBS Nürnberg–Ingolstadt–München, seit 2006) sowie aus Merklingen/Schwäbische Alb (NBS Stuttgart–Wendlingen–Ulm, seit Dezember 2022).

Die Frage, ob ein Regionalzug in Zusmarshausen hält, ist nicht Gegenstand der Raumordnung; die Möglichkeit der Erschließung eines bislang nicht an die Bahn angebundenen Raumes sollte aus Sicht der IHK Schwaben aber für sich betrachtet durchaus ein bedeutendes Bewertungskriterium für die Auswahl einer „Vorzugstrasse“ sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese und andere Varianten im Abgleich auch der sonstigen Punkte in etwa gleichauf liegen. Zum Einzugsbereich eines Regionalbahnhofs Zusmarshausen könnten auch Gemeinden nördlich von Zusmarshausen gehören, bei einer geeigneten Express-Bus-Anbindung ggf. auch die Städte Dillingen und Lauingen.

In der Untersuchung eines Regionalzug-Halts wäre zu prüfen, welche Auswirkungen bzw. Wechselwirkungen mit dem Angebot auf der Bestandsstrecke bzw. mit politisch in Aussicht gestellten Angebotserweiterungen (30-Minuten-Takt bis Günzburg) entstehen würden. Dies gilt vor allem für Verlagerungen der Nachfrage an den Stationen westlich von Jettingen auf jene (schnelleren) Züge, die zwischen Burgau und Augsburg die Neubaustrecke nutzen. Indessen ist davon auszugehen, dass es kaum Nachfrageverlagerungen an den Stationen zwischen Dinkelscherben und Augsburg geben wird, weil es die Reisezeit verlängern würde, wenn Fahrgäste von dort aus erst per Bus oder Pkw einen Regionalbahnhof in Zusmarshausen ansteuern, um nach Augsburg oder München zu fahren. Das heutige Fahrplanangebot in diesem Bereich wäre deshalb durch einen Regionalbahnhof Zusmarshausen deshalb kaum als gefährdet anzusehen.

Grundsätzlich wäre ein 30-Minuten-Takt zwischen Günzburg und Augsburg auch dann möglich, wenn ein Zug pro Stunde ab dem Verknüpfungspunkt bei Jettingen die Neubaustrecke nutzt und ein Zug die Bestandsstrecke. Durch das Bestandsangebot ist zwischen Dinkelscherben und Augsburg ein 30-Minuten-Takt bereits vorhanden. Lediglich für die Stationen Jettingen und Freihalden bliebe es bei diesem Modell bei stündlichen Verbindungen (über die bestehende Strecke) von und nach Augsburg.

Aus Sicht der Wirtschaft ist weiterhin zu betrachten, dass ein Überholbahnhof in Tallage – unabhängig davon, ob er als Regionalbahnhof genutzt wird – bei entsprechendem Bedarf auch die Möglichkeit eines Gleisanschlusses bzw. Zugangspunktes im Bahn-Güterverkehr für Unternehmen in Zusmarshausen eröffnen könnte.

Sollte die Variante „orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“ realisiert werden, so ist den Interessen des unmittelbar betroffenen Unternehmens „Chefs Culinar“ durch Entschädigung bzw. einen geeigneten Ersatzbau oder eine Erweiterung der „angeschnittenen“ Lagerhalle auf einer anderen Seite Rechnung zu tragen.

## Varianten „violett“

### „violett/Durchfahrt Burlafingen“:

#### Betroffenheit von Unternehmen:

- Unmittelbare Betroffenheit für das Gebäude eines Lebensmittelmarktes (Aldi). Das Unternehmen hat hierzu über Rechtsanwälte eine eigene Stellungnahme bei der Regierung von Schwaben eingereicht.
- Betroffenheit außerdem für einen östlich angrenzenden Getränkemarkt (Finkbeiner).

#### Bodenschätze:

- nur mittelbare Beeinträchtigungen, der Abbau sollte künftig weiterhin möglich sein.

### „violett/Umfahrung Burlafingen“:

#### Betroffenheit von Unternehmen:

- Kfz-Betrieb (Zeh)

#### Bodenschätze:

- keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Für den weiteren Verlauf **beider Varianten „violett“** gilt:

#### Betroffenheit von Unternehmen:

- Leipheim: Unmittelbare Betroffenheit der Flächen der Baumschule (Haage) südlich des „Waldvogel“, trotz der in diesem Bereich gegenüber früheren Entwürfen optimierten und näher an die Autobahn gelegten Trasse.
- Günzburg: sehr enge Bündelung mit Industriebetrieb (Peri) an der Anschlussstelle der A 8.
- Jettingen-Scheppach: Trotz enger Bündelung mit der Autobahn A 8 verläuft die Trasse im Gewerbegebiet Scheppach-Nord-West in unmittelbarer Nähe des architektonisch markanten Verwaltungsbaus eines Industriebetriebs (Robatherm). Zumindest eine mittelbare Betroffenheit ist anzunehmen.
- Neusäß und Westheim: trotz Optimierung des Bestands im Sinne einer „verträglichsten“ Trasse für die „anliegenden Wohn- und Gewerbegrundstücke ... ist es nicht möglich, ohne Betroffenheiten an Gebäuden durch diesen Bereich zu kommen“ (Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.2.2.2).

Als abwägungsrelevant erscheint außerdem:

- Zwischen Zusmarshausen/Gabelbach und Diedorf/Westheim liegen die Varianten „violett“ als zusätzlicher Korridor zwischen der Autobahn A 8 und der Bestandsstrecke. Hierdurch tritt eine zusätzliche, aus raumordnerischen Gründen nicht wünschenswerte Trennwirkung in der Landschaft ein. Diese sollte vermieden werden, wenn es andere geeignete Varianten gibt um die gleichen verkehrlichen Zielsetzungen zu erfüllen.

- Ein Umbau der bestehenden Durchfahrt durch Neusäß und Westheim, der erforderlich ist, um den Platz für zwei zusätzliche Gleise zu gewinnen, ist mit einem hohen baulichen Aufwand (Kosten) und einer absehbar viele Jahre langen Bauzeit „unter rollendem Rad“ (mit Einschränkungen im Regional- und Fernverkehr) verbunden.

### **Variante „blau-grün“:**

#### Betroffenheit von Unternehmen:

- Neu-Ulm-Burlafingen: Kfz-Betrieb Zeh
- Dinkelscherben: mögliche Betroffenheit von Gewerbegebieten auf der Südseite der Bestandsstrecke
- Diedorf: Betroffenheiten auch von Unternehmen auf der nordwestlichen Seite der Bestandstrasse
- Westheim und Neusäß: Es ist davon auszugehen, dass auch der optimierte Ausbau der Strecke im Bestand von zwei auf vier Gleise aufgrund der engen Bebauung zu mittelbaren und unmittelbaren Betroffenheiten von Gebäuden bei angrenzenden Unternehmen und in der Wohnbebauung führen werden. Schallschutzwände könnten überdies die optische Qualität verschlechtern (vgl. Variante „violett“).

#### Bodenschätze:

- Die Trasse verläuft in der Nähe des geplanten Vorranggebiets Scheppacher Mühle, ein Abbau sollte aber wohl möglich bleiben.
- Das Vorranggebiet Kötz/Kleinkötz wird mittels einer 240 Meter langen Brücke gequert. Es ist davon auszugehen, dass ein Abbau künftig nicht mehr möglich bzw. wirtschaftlich sein wird. Derzeit wird vor Ort jedoch noch kein Kies abgebaut, sodass es nicht zu einer direkten Einschränkung von Unternehmen kommt.

#### Als abwägungsrelevant erscheint außerdem:

- Die Variante „blau-grün“ liegt mit 26 Minuten Fahrzeit Ulm–Augsburg gerade noch innerhalb der Vorgabe für das Projekt; sie hat somit eine deutlich geringere Fahrzeitreserve als andere Trassen, vor allem „türkis“ (23 Minuten) und „orange“ (25 Minuten).
- Die Variante „blau-grün“ ist in Jettingen-Scheppach nicht mit den anderen Varianten kombinierbar, da sie als einzige südlich des Ortsteils Scheppach verläuft. Sie könnte ausschließlich westlich von Wettenhausen mit „türkis“ bzw. westlich von Nersingen/Straß mit „orange“ verknüpft werden.

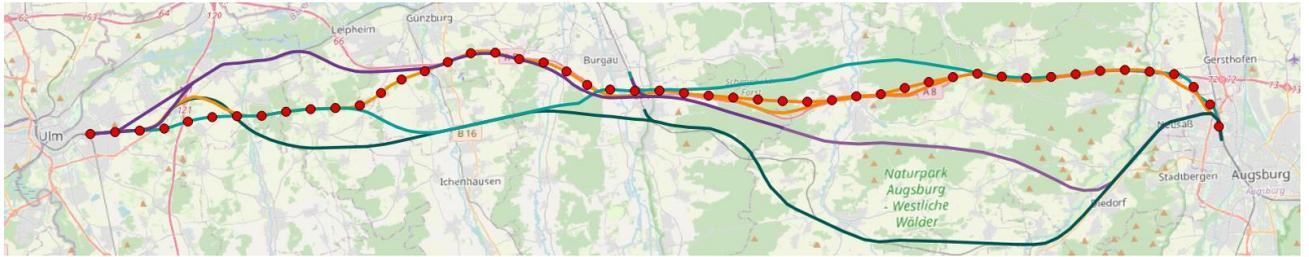
## Fazit/Empfehlung

Mit Blick auf die o.g. wirtschaftlich relevanten Argumente ist eine *durchgehende* „Idealtrasse“, die sich ganz klar von allen anderen Optionen abhebt, nicht zu finden. Aus Sicht der IHK Schwaben bietet sich deshalb eine Kombinationslösung als wirtschaftlich sinnvollste an.

Herleitung der Trassenempfehlung der IHK Schwaben von West nach Ost:

- An der Übergangsstelle Bestand/Neubau am östlichen Ende des „Bahntrogs“ in Neu-Ulm ist – für alle Trassenvarianten gleichermaßen – sicherzustellen, dass der im unmittelbaren Verknüpfungsbereich liegende, nach Süden abzweigende Gleisanschluss (Firma EvoBus/Daimler Buses und Spedition Honold) erhalten bleibt.
- Beide Varianten „violett“ sind in den Bereichen Neu-Ulm/Burlafingen und Nersingen wegen der Betroffenheit von Unternehmen, aber außerdem auch wegen ihrer städtebaulichen Trennwirkung (vor allem in Burlafingen und Nersingen) sowie wegen des tangierten „Natura 2000“-/FFH-Gebiets bei Unterfahlheim sehr kritisch zu sehen bzw. abzulehnen. Dies gilt insbesondere für die Durchfahrt Burlafingen.  
**=> Ab Neu-Ulm ist in diesem Bereich ist „türkis“ zu bevorzugen.**
- Südlich von Günzburg bis Burgau erscheint eine Bündelung mit der Autobahn A 8 als raumverträglicher.  
**=> Ab Nersingen/Straß wäre deshalb die Variante „orange“ zu bevorzugen**, die sich ab der Anschlussstelle Günzburg an die A 8 anlehnt. – Nur falls dieser Variante andere raumordnerische Gründe entgegenstehen, böte sich ab Nersingen/Straß (bis nordwestlich von Schneckenhofen deckungsgleich mit „orange“) die Variante „türkis“ an, welche dann erst südlich von Burgau die A 8 erreicht.
- Östlich von Burgau bzw. Jettingen bis Augsburg erscheint eine möglichst weitgehende Bündelung mit der Autobahn A 8 raumordnerisch sinnvoll.  
 „Violett“ ist in diesem Bereich wegen der Raumzerschneidung zwischen Zusmarshausen und Diedorf sowie wegen der Betroffenheiten in Neusäß und Westheim und außerdem wegen der zu erwartenden Bauzeit äußerst kritisch zu sehen bzw. abzulehnen. All dies gilt von Diedorf bis Neusäß auch für die Variante „blau-grün“, die zudem für die Gesamtstrecke Ulm–Augsburg nur minimale Fahrzeitreserven lässt. Die Variante „orange“ mit einem Überholbahnhof in Tallage nördlich von Zusmarshausen ermöglicht eine zusätzliche Erschließung eines bislang nicht an die Bahn angebundenes Raumes, sofern der Freistaat Bayern ein Regionalverkehrsangebot in Auftrag gibt. Zugleich wäre sie optisch für das Landschaftsbild „verträglicher“ als eine Lösung mit einer Talbrücke in diesem Bereich.  
**=> Zwischen Jettingen und Hirblingen plädiert die IHK Schwaben aus diesen Gründen für die Variante „orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“.** Sollte dies raumordnerisch nicht möglich sein bzw. der Freistaat einen Regionalverkehr auf der Neubaustrecke auf Dauer ablehnen, so wäre mit Blick auf den Fahrzeitleistungsaspekt „türkis“ zu bevorzugen.  
**=> Östlich von Hirblingen bis zur Einfädelung in den Bestand in Augsburg-Oberhausen** wird wegen der geringeren Zerschneidungswirkung die Variante „türkis“ mit Anlehnung an das Güterverkehrszentrum Augsburg (GVZ) bevorzugt.

*Schematische Darstellung der nach Ansicht der IHK Schwaben geeignetsten Trassenvariante:*



Sollten das Raumordnungsverfahren und die Auswahl einer „Vorzugstrasse“ ergeben, dass ein Überholbahnhof in Zusmarshausen in Tallage gebaut wird („orange“), der Freistaat aber nach Abwägung aller Argumente einen Regionalverkehr derzeit nicht in Auftrag geben wollen, so plädiert die IHK Schwaben mit Nachdruck dafür, die Anlagen in Zusmarshausen von vorneherein so zu errichten, dass ein solcher Regionalzughalt (Außenbahnsteige) in späteren Jahren mit möglichst geringem Aufwand und baulichen Eingriffen „nachrüstbar“ ist.

Die IHK Schwaben befürwortet und unterstützt das Bahnprojekt Ulm–Augsburg aus den dargelegten ganz grundsätzlichen, standortpolitischen Überlegungen und fordert seine möglichst unverzügliche Realisierung. Ein Verzicht auf dieses Vorhaben würde die Standortqualität Schwabens absolut und in Relation zu anderen Regionen auf Jahrzehnte hinaus verschlechtern.

Auch wenn aus Sicht der Wirtschaft sowie der Regionalentwicklung die beschriebene Kombinationslösung aus „türkis“ und „orange“ mit einem Tiefbahnhof in Zusmarshausen aus den genannten Gründen sehr klar als die Vorteilhafteste erscheint, wird die IHK Schwaben auch jede andere Variante unterstützen, falls die Abwägung der übrigen Argumente im Raumordnungsverfahren oder im parallelen Trassenauswahlverfahren der DB Netz AG eine andere „Vorzugstrasse“ ergeben sollte. Alles in allem ist aus Sicht der Wirtschaft die Umsetzung des Gesamtvorhabens von höherer Bedeutung für Schwaben als die Auswahl der Variante.

Die IHK Schwaben setzt sich dafür ein, in den weiteren Planungen – unabhängig von der raumgeordneten Variante – die Interessen betroffener Unternehmen so frühzeitig und so weit wie möglich zu berücksichtigen bzw. zu wahren.

### **Anmerkung zum Ausbau der Bestandsstrecke**

Überdies fordert auch die IHK Schwaben, die Bestandsstrecke im Rahmen der von der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2030 angekündigten „Generalsanierung“ zu modernisieren; neben den Verkehrsanlagen (Gleise, Technik) zählen dazu auch die Stationen (inkl. Barrierefreiheit) sowie der Schallschutz. Dieses Vorhaben ist nicht Teil des vorliegenden Raumordnungsverfahrens. Die Modernisierung der Bestandsstrecke muss unabhängig von der ausgewählten Neubau-Variante und in jedem Fall erfolgen. Sie muss an den Berührungspunkten „verzahnt“ mit der Planung der Neubaustrecke sein, sie darf aber nicht Auswahlkriterium für die Entscheidung über eine „Vorzugstrasse“ sein. Die IHK Schwaben begrüßt, dass es gelungen ist, durch die Aufnahme der Bestandsstrecke Ulm–Augsburg in das bundesweite Programm der „Generalsanierungen“ die Themen Modernisierung der alten Strecke und Auswahl einer Neubaustrecke politisch voneinander zu entkoppeln.

Für weitere Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Marc Lucassen  
Hauptgeschäftsführer

Peter Stöferle  
Leiter Abteilung Infrastruktur  
und Mobilität

Franziska Behrenz  
Fachbereich Handel,  
Bauleitplanung, Stadtentwicklung