



ICE-Neubaustrecke Ulm–Augsburg

Positionspapier

[Stand: November 2023]

IHK Schwaben plädiert für Trassenkombination „türkis/orange“

Auf einen Blick

- Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg stellt einen wichtigen und notwendigen **Lückenschluss** im deutschen und europäischen **Hochgeschwindigkeitsnetz** dar. Für Bayerisch-Schwaben bedeutet es eine **Steigerung der Standortqualität**, aus verkehrlicher Sicht eine Ausweitung der Kapazitäten, die neue und mehr Angebote im **Fern-, Regional- und Güterverkehr** ermöglicht.
- Unter den vier von der DB Netz AG vorgelegten Trassenvarianten erscheint aus Sicht der Wirtschaft und aus regionalplanerischen Aspekten eine **Kombination** aus „**türkis**“ (im Raum Neu-Ulm) sowie „**orange**“ mit einem möglichen **Regionalbahnhof** in Tallage in **Zusmarshausen** als vorteilhafteste Lösung.
- Die IHK Schwaben wird auch einen anderen Verlauf der Neubaustrecke unterstützen, falls dieser sich im Raumordnungsverfahren wegen anderer Argumente durchsetzen sollte. **Entscheidend** ist eine **Realisierung des Gesamtprojekts** Ulm–Augsburg, und dies möglichst unverzüglich.

Hintergrund

Straßen, Schienen und Wasserwege sind die Grundlage von Mobilität – sowohl von Personen als auch von Gütern. Eine moderne Infrastruktur und die Einbindung in überregionale und internationale Hauptverkehrsachsen sind Voraussetzungen für erfolgreiches Wirtschaften, ökonomisches Wachstum und gesellschaftlichen Wohlstand. Eine Bahn-Neubaustrecke leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung und damit zum Erreichen der Klimaziele, aber vor allem zur Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Bayerisch-Schwaben.

Der Aus- und Neubau der ICE-Strecke von Ulm nach Augsburg ist aus folgenden Gründen essentiell für die regionale Wirtschaft und den gesamten Kammerbezirk:

- Einbindung Bayerisch-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 und „**Lückenschluss**“ zu der seit 2011 fertiggestellten Ausbaustrecke Augsburg–München;
- Beseitigung von Kapazitätsdefiziten zwischen Ulm und Augsburg: Nur mit **zusätzlichen Kapazitäten** insbesondere im westlichen Vorortverkehr von Augsburg lässt sich das Projekt „**Mobilitätsdrehscheibe Augsburg**“, die Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr sowie innerstädtischem Verkehr am Hauptbahnhof Augsburg, rechtfertigen. Andernfalls drohende Angebotsreduzierungen im Regionalverkehr (wegen zunehmenden Bedarfs des Fernverkehrs) würden die Sinnhaftigkeit dieser Investition von mehr als 200 Millionen Euro in Frage stellen. Eine Aus-/Neubaustrecke schafft überdies zusätzliche Kapazitäten für den **Güterverkehr**: bei entsprechenden Standards auf der Neubaustrecke selbst oder aber auf der Bestandsstrecke durch Verlagerung der ICE auf die neue Strecke. Dies stärkt auch die Funktion des künftigen KV-Terminals („Güterbahnhofs“) im Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg, das auch mit einer Neubaustrecke optimal verknüpft werden sollte;
- Umsetzung des „**Deutschland-Taktes**“ der Bahn. Hierzu zählt auch die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene stündliche Fernverkehrsanbindung des bestehenden Bahnhofs Günzburgs über eine „Ausfädelung“ aus einer Neubaustrecke im Raum Burgau/Jettingen, was das heutige ICE-/IC-Angebot nahezu verdoppelt. Dies wertet den Standort Günzburg auf; außerdem profitieren hiervon die dort angebotenen Städte und Gemeinden an der Donautalbahn (Ulm–) Günzburg–Donauwörth–Ingolstadt (–Regensburg).
- Verkürzung der **Fahrzeit**: Hiervon und von den zu erwartenden Angebotsverbesserungen profitieren nicht allein die beiden „Endpunkte“ Ulm und Augsburg, sondern auch die dort und in Günzburg angebotenen Regionalstrecken. Das gilt in besonderer Weise für Anschlüsse in den Großraum Allgäu/Bodensee, der im Wesentlichen über die ICE-Bahnhöfe Ulm und Augsburg an das Fernverkehrsnetz angebunden ist. Alle Verbindungen, die ganz oder teilweise die künftige Neubaustrecke nutzen, oder die von Ulm und Augsburg über die Neubaustrecke hinausführen, werden damit schneller.

Von der Idee zur Trassenwahl

Schon in den 1970-er Jahren suchte die damalige Deutsche Bundesbahn nach Möglichkeiten, die Landeshauptstädte Stuttgart und München auf einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zu verbinden. Mit der Aufstellung und Verabschiedung des „Bundverkehrswegeplans 2030“ in den Jahren 2015/16 haben sich die Überlegungen konkretisiert. Im Jahr 2019 startete die Deutsche Bahn AG das Projekt und stellte zunächst vier „Trassensuchräume“ vor.

Die IHK Schwaben hat sich immer für das Aus- und Neubauvorhaben eingesetzt und die Planungsphase seit 2019 „ergebnisoffen“ begleitet, das heißt, ohne Vorfestlegung für oder auch gegen bestimmte Varianten. Abgestützt worden ist diese Position durch jeweils einstimmige Beschlüsse der 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.

Mit der Eröffnung eines Raumordnungsverfahrens durch die Regierung von Schwaben wurde im Herbst 2023 eine Bewertung der vier Trassenvarianten inklusive der Positionierung für eine bevorzugte Linienführung durch die IHK Schwaben als Träger öffentlicher Belange erforderlich.

Trassenempfehlung der IHK Schwaben

Eine *durchgehende* „Idealtrasse“, die sich ganz klar gegenüber allen anderen Optionen abhebt, ist nicht zu finden. Aus Sicht der IHK Schwaben bietet sich deshalb eine Kombination aus den Varianten „türkis“ und „orange“ als die aus Sicht der Wirtschaft sinnvollste Lösung an.

Schematische Darstellung der nach Ansicht der IHK Schwaben geeignetsten Trassenvariante:



Die Grundlage für die Herleitung dieser Trassenempfehlung der IHK Schwaben bildeten die folgenden Argumente, die in einer gemeinsamen Sitzung des IHK-Verkehrsausschusses und der betroffenen Regionalversammlungen erarbeitet worden sind. Von West nach Ost im Einzelnen:

► **Ab Neu-Ulm ist zunächst „türkis“ zu bevorzugen.**

Beide Varianten von „violett“ sind in den Bereichen Neu-Ulm/Burlafingen und Nersingen wegen der Betroffenheit von Unternehmen, aber außerdem auch wegen ihrer städtebaulichen Trennwirkung sowie wegen des tangierten „Natura 2000“-/FFH-Gebiets bei Unterfahlheim sehr kritisch zu sehen bzw. abzulehnen. Dies gilt insbesondere für eine Durchfahrung Burlafingens mit vier Gleisen.

► **Südlich Nersingen/Straß bis Burgau/Jettingen ist die Variante „orange“ zu bevorzugen.**

Südlich von Günzburg bis Burgau erscheint eine Bündelung mit der Autobahn A 8 als raumverträglicher (keine zusätzliche „Zerschneidung“ der Landschaft). „Orange“ schwenkt südlich von Leipheim von „türkis“ zur A 8 und lehnt sich ab der Anschlussstelle Günzburg an die Autobahn an.

► **Zwischen Jettingen und Hirblingen ist die Variante „orange/mögl. Tiefbahnhof Zusmarshausen“ am vorteilhaftesten.**

Auch östlich von Burgau bzw. Jettingen bis Augsburg erscheint eine möglichst weitgehende Bündelung mit der Autobahn A 8 als raumordnerisch sinnvoll. Die Variante „orange“ mit einem Überholbahnhof in Tallage nördlich von Zusmarshausen ermöglicht eine zusätzliche Erschließung eines bislang nicht an die Bahn angebotenen Raumes, vorausgesetzt, der Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft „bestellen“ einen Bahn-Regionalverkehr auf dieser Strecke. Solche Regionalbahnhöfe an Neubaustrecken gibt es in Merklingen/Schwäbische Alb (Stuttgart–Ulm) sowie in Allersberg und Kinding/Altmühltal (Nürnberg–Ingolstadt). Zugleich wäre „orange“ mit einem Überholbahnhof im Tal für das Landschaftsbild „verträglicher“ als eine Lösung mit einer Talbrücke in diesem Bereich.

Die Variante „violett“ ist zwischen Jettingen und dem Augsburger Westen wegen der Raumzerschneidung negativ zu beurteilen, die Variante „blau-grün“ müsste zwischen Dinkelscherben und Augsburg bei laufendem Betrieb („unter rollendem Rad“) auf der Bestandsstrecke gebaut werden, verbunden mit vielen Jahren Baustellenbetrieb. Beide Varianten greifen zudem zwischen Diedorf bzw. Westheim und Augsburg-Oberhausen trotz Optimierung erheblich in vorhandenen Baubestand ein.

► **Östlich von Hirblingen bis zur Einfädung in den Bestand in Augsburg-Oberhausen ist „türkis“ zu bevorzugen.**

Ausschlaggebend ist die geringere Zerschneidungswirkung als bei „orange“ mit einer näheren Anlehnung von „türkis“ an das Güterverkehrszentrum Augsburg (GVZ).

Fazit

Das Neubauprojekt Ulm–Augsburg entfaltet 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. Die Bahnachse Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Salzburg bildet das Infrastruktur-Rückgrat dieser „Technologieachse Süd“. Die IHK Schwaben unterstützt das Bahnprojekt Ulm–Augsburg aus 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.

Aus Sicht der Wirtschaft sowie der Regionalentwicklung erscheint eine Kombinationslösung aus „türkis“ und „orange“ mit einem möglichen Regionalbahnhof in Tallage in Zusmarshausen sehr klar als die vorteilhafteste. Gleichwohl wird die IHK Schwaben künftig 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.

Dieses Papier wurde am 07.12.2023 von der Vollversammlung der IHK Schwaben beschlossen.

Ihre Ansprechpartner



Peter Stöferle
Abteilungsleiter
Infrastruktur & Mobilität

IHK Schwaben
Stettenstraße 1+3 | 86150 Augsburg
Tel.: 0821 3162-206
Mail: peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de



Franziska Behrenz
Handel, Bauleitplanung,
Stadtentwicklung

IHK Schwaben
Stettenstraße 1+3 | 86150 Augsburg
Tel.: 0821 3162-158
Mail: franziska.behrenz@schwaben.ihk.de



Niklas Gouverneur
Standortpolitik

IHK Schwaben
Stettenstraße 1+3 | 86150 Augsburg
Tel.: 0821 3162-318
Mail: niklas.gouverneur@schwaben.ihk.de

© 2023 IHK Schwaben
Foto S. 1: DB Netz AG
Grafik S. 3: DB Netz AG, Bearb.: IHK Schwaben