

Von: Susanne Hippeli [<mailto:susanne.hippeli@gmx.de>]

Gesendet: Montag, 14. Februar 2022 17:19

An: 'Bjoern.Simon@Bundestag.de'; 'Udo.Schiefner@Bundestag.de'; 'Nyke.Slawik@Bundestag.de'; 'Juergen.Berghahn@Bundestag.de'; 'Isabel.Cademartori@Bundestag.de'; 'Martin.Kroeber@Bundestag.de'; 'Dorothee.Martin@Bundestag.de'; 'Jan.Plobner@Bundestag.de'; 'Uwe.Schmidt@Bundestag.de'; 'Christian.Schreider@Bundestag.de'; 'Mathias.Stein@Bundestag.de'; 'Anja.Troff-Schaffarzyk@Bundestag.de'; 'Thomas.Bareiss@Bundestag.de'; 'Michael.Breilmann@Bundestag.de'; 'Michael.Donth@Bundestag.de'; 'Martina.Englhardt-Kopf@Bundestag.de'; 'Matthias.Gastel@Bundestag.de'; 'Felix.Schreiner@Bundestag.de'; 'Florian.Mueller@Bundestag.de'; 'Christoph.Ploss@Bundestag.de'; 'Henning.Rehbaum@Bundestag.de'; 'Stefan.Gelbhaar@Bundestag.de'; 'Susanne.Menge@Bundestag.de'; 'Swantje.Michaelsen@Bundestag.de'; 'Valentin.Abel@Bundestag.de'; 'Michael.Kruse@Bundestag.de'; 'Juergen.Lenders@Bundestag.de'; 'Bernd.Reuther@Bundestag.de'; 'Bernd.Riexinger@Bundestag.de'; 'Thomas.Lutze@Bundestag.de'; 'Rene.Bochmann@Bundestag.de'; 'Dirk.Brandes@Bundestag.de'; 'Dirk.Spaniel@Bundestag.de'; 'Wolfgang.Wiehle@Bundestag.de'

Betreff: Bahnausbau Ulm-Augsburg; Deutschlandtakt

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herrn des Bundesverkehrsausschusses

Wir, die Fraktion der Bürgerliste Zusmarshausen (BLZus) des Marktgemeinderates Zusmarshausen, wenden uns mit einem offenen Brief an Sie.

Im Zuge der Umsetzung des Deutschlandtaktes wird zurzeit die Aus- bzw. Neubaustrasse der Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg von der DB-Netze geplant. Inzwischen liegen 4 Planungsvarianten auf den Tisch. Den Verlauf und auch eine Visualisierung der Trassenführungen können auf der Homepage des Bahnprojektes „Ulm-Augsburg“ (<https://www.ulm-augsburg.de/>) eingesehen werden.

Wir bitten Sie eindringlich, sich mit diesen Planungen zu beschäftigen, **jetzt** und nicht erst in 2024, wenn die DB der Bundesregierung bzw. dem Bundestag eine Vorzugsvariante vorlegt. Dann ist es für uns hier in der Region zu spät.

Der Planungsauftrag an die DB erfolgte noch unter dem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Inzwischen haben wir eine neue Regierung, einen neuen Verkehrsminister und einen neu konstituierten Verkehrsausschuss. Wir sind der Meinung, dass Sie die Situation anders bewerten werden, als es damals der Fall war.

Bei den 4 Planvarianten, die alle die Planvorgaben (im Wesentlichen: Fahrzeit 26 min, Güterverkehrtauglichkeit) erfüllen, handelt es sich bei 3 Planvarianten um komplette Neubaustrecken, bei der 4. wird zumindest von Augsburg bis Dinkelscherben die Bestandsstrecke ausgebaut. Dieser Streckenabschnitt entspricht in etwa einem Drittel der Gesamtstrecke. Wird in diesem Bereich neu gebaut, wie es bei den 3 anderen Planvarianten vorgesehen ist, dann muss durch topografisch bewegtes Gelände mit aufwändigen kilometerlangen Tunnel- und Brückenbauten gebaut werden. Dazu kommt, dass die Strecken wieder durch den Naturpark Augsburg Westliche Wälder verlaufen würden, der schon durch den 6-spurigen Ausbau der Autobahn A8 hunderte Hektar an Waldfläche eingebüßt hat. Es ist zumindest mit dem gesunden Menschenverstand nicht nachvollziehbar, warum mit Gewalt eine Neubaustrasse entstehen soll, wenn der Ausbau der Bestandsstrecke möglich ist, Kosten eingespart werden und der Flächenverbrauch minimiert wird.

Die Diskussion und auch der Widerstand um die Aus/Neubaustrecke Ulm-Augsburg ist in der ganzen Region voll entbrannt. Zusmarshausen ist gleich von 3 der 4 Planungsvarianten betroffen.

Die BLZus beobachtet mit wachsender Sorge die Vorgehensweise der DB bzw. des Projektteams um Markus Baumann. Denn inzwischen wird die Variante, die zumindest von Augsburg bis Dinkelscherben entlang der Bestandsstrecke verlaufen könnte, von der DB kaputtgeredet und die Anwohner an der Bestandsstrecke mit haltlosen Behauptungen verschreckt und aufgewiegelt. Ein Beispiel: Warum müssen Gräber am Westheimer Friedhof weichen, wenn auf der gegenüberliegenden Seite völlig unbebautes Gelände die Bestandstrasse begleitet. 30 Häuser müssen abgerissen werden, behauptet die Bahn. Auch das ist unglaublich, denn an der Bestandstrasse werden nicht zusätzlich 20 m Trassenbreite benötigt, sondern für die Errichtung des 3. und 4. Gleises samt Lärmschutzwand nur 11,55 m. So steht es in dem vom Verkehrsclub Deutschland – Kreisgruppe Augsburg (VCD) im Jahr 2018 in Auftrag gegebenen Gutachten zu Trassenvarianten zwischen Augsburg und Ulm im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des Deutschlandtaktes (Quelle 1 siehe Seite 5). Durch eine zusätzliche Trassenbreite von nur 11,55 m an der Bestandsstrecke, anstelle der sonst benötigten mindestens 20 m verringert sich der Flächenverbrauch für die Trasse erheblich, wenn an der Bestandsstrecke ausgebaut wird. Dazu kommt, dass zwei der Überholbahnhöfe, die wiederum zu einem Flächenverbrauch von jeweils 15 Hektar führen würden, entfallen, wenn die Bestandsstrecke ausgebaut wird.

Flaschenhals Augsburger Hauptbahnhof

Im Gutachten des VCD von 2018 ist außerdem zu lesen, dass es keinen Sinn macht, eine milliardenschwere Kapazitätserweiterung auf der freien Strecke zwischen Augsburg und Ulm zu realisieren, wenn nicht gleichzeitig eine entsprechende Kapazitätserweiterung am Bahnknoten Augsburg geschaffen wird. Ohne diese Maßnahme verpufft der Zeitgewinn im Flaschenhals Augsburger Hauptbahnhof. Dazu notwendig wären allerdings u.a. teure Überwerfungsbauwerke, wie bereits in einer Studie von 2013 zu den Maßnahmen des BVWP in Bayern festgestellt wurde (Quelle 2 siehe Seite 5).

Momentan wird der Augsburger Hauptbahnhof mit großem Aufwand zu einer Mobilitätsdrehscheibe für den Großraum Augsburg ausgebaut (Quelle 3 siehe Seite 5).

Der Umbau soll mit dem Regio-Schienen-Takt den Regionalverkehr weiter ausbauen und das Nahverkehrsangebot zu einem S-Bahn ähnlichen Verkehrssystem optimieren.

Modernisierungsarbeiten finden an einem Überwerfungsbauwerk (aus Richtung Ulm, Höhe Bärenkeller) statt. Diese Umbauten umfassen aber nicht die für eine getaktete Anbindung des Fernverkehrs notwendigen Überwerfungsbauwerke wie sie in den oben genannten Studien des VCD oder der Studie aus dem Jahr 2013 beschrieben werden.

Interessanterweise finden sich unter den 181 Maßnahmen des Planfalls „Deutschlandtakt“ (Quelle 4 siehe Seite 5) u.a. die Ertüchtigungen der Bahnknoten München und Stuttgart, nicht aber Augsburg. Deshalb gibt es weder einen Planauftrag an die Deutsche Bahn noch finanzielle Mittel dafür. Das Projektteam um Markus Baumann ist bisher jede Antwort auf die Frage schuldig geblieben, wie denn die verkehrliche Situation am Augsburger Hauptbahnhof gelöst werden soll? Herr Baumann kann die Frage gar nicht beantworten, denn damit ist er nicht beauftragt. Diese Situation ist absolut absurd.

Nutzen- Kosten-Faktor

In diesem Zusammenhang muss der Nutzen-Kosten-Faktor hinterfragt werden. Denn nur wenn dieser größer 1 ist, also der Nutzen die Kosten überwiegt, macht das Projekt einen Sinn.

Nutzen

Die Schlüsselrollen für den Nutzen spielen der Fahrzeitgewinn und der Nutzen für die Region. Der Fahrzeitgewinn ist fraglich, wenn die Bahn in Augsburg stecken bleibt, der Nutzen für die Region ist nur dann gegeben, wenn auf der Bestandsstrecke ausgebaut wird. Denn dann können z.B. endlich erforderliche Lärmschutzmaßnahmen, die zwingend an Baumaßnahmen gekoppelt sind, umgesetzt werden, der Flächenverbrauch ist durch die geringere Trassenbreite und durch den Wegfall von zwei Überholbahnhöfen am geringsten, ganz zu schweigen von den aus Sicherheitsgründen zusätzlich benötigten Schneisen in Waldgebieten im Naturpark Westliche Wälder. Welchen Nutzen für die Region haben die 3 anderen Planvarianten? **Keinen, ganz im Gegenteil:** weitere Landschaftszerschneidung, Flächenverbrauch und Lärmbelastung kommen auf die betroffenen Bürger zu. Es reicht nicht zu sagen, dass eine Neubaustrecke zu einer Entlastung der Bestandstrecke führt. Denn ein 4-gleisiger Ausbau der Bestandstrecke führt genauso zu einer Entlastung.

Wir möchten noch einmal darauf hinweisen, dass bereits durch den 6-spurigen Ausbau der Autobahn A8 (zusätzlich eine Fahrspur + Seitenstreifen pro Richtung) Hunderte Hektar Fläche im Landschaftsschutzgebiet Augsburg Westliche Wälder verloren gegangen sind.

Kosten

Die bisherige Kostenschätzung liegt bei etwas über 2 Milliarden Euro. Diese Schätzung stammt schon aus dem Jahre 2018. Die DB gibt zwar zu, dass das Projekt teurer werden könnte, aber Genaueres könne man nicht sagen, denn der Trassenverlauf ist ja noch gar nicht klar. Auf welchem Trassenverlauf beruht dann die Schätzung von 2 Milliarden Euro?

In 2018 gab es zudem nicht die Vorgabe einer Fahrzeit von höchstens 26 Minuten und einer Maximalsteigung von 8 Promille. Diese Vorgaben katapultieren die Kosten in die Höhe durch dadurch notwendige kilometerlange Tunnel- und Brückenbauwerke, wenn nicht auf der Bestandsstrecke ausgebaut wird, die diese Maximalsteigung einhält. Dazu kommt eine Preissteigerung im Bausektor von 5-15% jährlich. Bei theoretischem Baubeginn 2028 lägen die Kosten allein durch die Preissteigerung schon um 100% höher.

Die Vorgabe der Maximalsteigung von 8 Promille ist der Güterverkehrstauglichkeit der Strecke geschuldet. Auch die BLZus hat die Bahn gefragt, mit welchem Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke zu rechnen ist. Die Antwort: von bis zu 60 Güterzügen pro Tag, die zwischen Augsburg und Ulm fahren, sollen mindestens 16 auf der neuen Strecke fahren. Für 16 Güterzüge müssen die Varianten, die nicht entlang der Bestandstrecke verlaufen, mit wirklich gigantischem Brücken-, Tunnel- und Erdbewegungs-Aufwand durch die topografisch bewegten Augsburger Westliche Wälder und keineswegs eng an der Autobahn liegend gebaut werden (siehe Visualisierungen). Das ist völlig abstrus. Zu erwähnen sei hier außerdem, dass gigantische Mengen an Stahlbeton für die Tunnel und Brückenbauwerke benötigt würden. Die Erzeugung von Stahlbeton ist alles andere als klimafreundlich.

Die Vorgabe von 26 Minuten Fahrzeit ist ebenfalls zu hinterfragen. Denn sowohl in dem VCD-Papier als auch nach Meinung des Ex-AVV-Chefs Herbert König (Quelle 5 siehe Seite 5) reicht eine Fahrzeit von 28 Minuten völlig aus, um in Stuttgart, Ulm, Augsburg und München sog. integrale Taktknoten einzurichten, die entsprechend dem Deutschlandtakt zu den gewünschten kurzen Umsteigezeiten zu den Anschlusszügen führen würden. Schneller als 28 Minuten führt zu keinem höheren Nutzen, sondern ausschließlich zu höheren Kosten. Delikat ist in diesem Zusammenhang, dass die Fahrzeit im Zuge der Planungen von 28 auf 26 Minuten verkürzt wurde. Es gibt nur eine stichhaltige Erklärung dafür: Man wollte den Ausschluss bestimmter Trassenführungen, die mit 28 Minuten, nicht aber mit 26 Minuten Fahrzeit möglich gewesen wären.

Die BLZus bittet die Verantwortlichen in Berlin deshalb eindringlich,

1. eine zielführende und vor allem seriöse Planung des Ausbaus an der Bestandstrecke einzufordern und voranzutreiben. Wenn es möglich ist, kilometerlange Tunnel und Brücken in die unbebaute Landschaft zu planen, dann muss es auch möglich sein, Untertunnelungen im Bereich der Bebauung von Westheim und Neusäß anzudenken, um den Abriss von Häusern zu vermeiden. Der Hinweis der DB, das sei zu teuer, ist zynisch angesichts der Planungen der Trassierung der 3 anderen Planvarianten. Es kann nicht angehen, dass die Bahn mit Horrorszenarien die Bevölkerung an der Bestandsstrecke verschreckt und aufwiegelt.

2. die Vorgaben für die Planung der Aus/Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg zu korrigieren. Insbesondere die Fahrzeit von 26 Minuten und die geplante Nutzbarkeit für wenige Güterzüge und damit eine Vorgabe von maximal 8 Promille Steigung müssen auf den Prüfstand. Wenn diese Maximalsteigung gewünscht wird, warum baut man dann nicht die Bestandstrecke aus, die diese Vorgabe bereits erfüllt? Für die anderen 3 Planvarianten braucht es sündhaft teure, kilometerlange Brücken und Tunnel aus klimaschädlichem Stahlbeton durch bewegte Topographie, die keineswegs eng entlang der Autobahn verlaufen und damit auf weiten Strecken nicht das Kriterium der Bündelung von Verkehrssträngen entsprechen.

3. zu klären, wie der Flaschenhals am Augsburger Hauptbahnhof behoben wird. Es kann niemandem ernsthaft erklärt werden, dass es die milliardenschwere Kapazitätserweiterung der Infrastruktur auf freier Strecke zwingend braucht, dann aber die Ertüchtigung des Bahnknoten Augsburg nicht zu den Maßnahmen der Umsetzung des Deutschlandtaktes gehört; eine bislang fehlende Maßnahme, die den etwaigen „Mehrnutzen auf freier Strecke“ eliminiert.

4. den Nutzen-Kostenfaktor für alle Planvarianten auf aktueller Grundlage der Planungen und unter Einbeziehung der Kostensteigerungen im Bausektor nachvollziehbar darzustellen;

5. den Nutzen für die Region für alle Planvarianten konkret zu benennen. Es reicht nicht zu sagen, dass eine Neubaustrecke zu einer Entlastung der Bestandstrecke führt. Denn ein 4-gleisiger Ausbau der Bestandstrecke führt genauso zu einer Entlastung;

FAZIT:

Bitte nehmen Sie unsere Bedenken und unsere Forderungen ernst. Die Sorgen der Bürger auf dem Land (insgesamt 18.000 Menschen), die im besonderen Maße von den Neubautrassen betroffen wären, werden von der DB lächelnd zur Kenntnis genommen. Die DB führt nur ihren Auftrag aus,

hören wir immer wieder. Und der Auftrag mit den Planvorgaben (26 Minuten Fahrzeit, 8 Promille Maximalsteigung etc.) kommt ja nicht von der Bahn, sondern wurde von den Politikern in Berlin erteilt.

Nun sind Sie in der Verantwortung. Bitte, machen Sie sich selbst ein Bild von den Planungen der Bahn.

Wir laden jeden Einzelnen von Ihnen herzlich ein, sich die Situation vor Ort anzuschauen. Gerne diskutieren wir mit Ihnen. Bitte nehmen Sie Kontakt zu uns auf. Wir beantworten gerne Ihre Fragen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Susanne Hippeli im Auftrag der Fraktion der BLZus

Birkenweg 9
86441 Zusmarshausen
Tel. 08291 859094
Mobil 0173 5852711
www.blzus.de



Quellen:

- 1) Eisenbahn-Neu- und Ausbaustrecke Ulm-Augsburg – Aktuelle Trassenvarianten, VIAREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag des VCD-Kreisverband Augsburg e.V., 2018
- 2) https://stadtkreation.de/munich/BVWP2015-BY-Kantke_Baumgartner-20130118b.pdf.
- 3) <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/augsburg-hbf>.
- 4) https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile
- 5) „Völlig absurd“: Experte kritisiert Pläne der Bahn; Artikel in der Augsburger Allgemeinen am Montag, 17.01.2022, Seite 33