



Wiedergabe der wesentlichen Ergebnisse der Beteiligung

**Abschnitt H der landesplanerischen Beurteilung für das
Bahnprojekt ABS/NBS Ulm - Augsburg
vom 29. Mai 2024**



Geschäftszeichen

RvS-SG24-8257-1/4



I.	Allgemeine Hinweise	4
II.	Kommunen, kreisfreie Stadt Augsburg und Landkreise Augsburg, Günzburg und Neu-Ulm, Regionaler Planungsverband Augsburg, Regionalverband Donau-Iller, Bezirk Schwaben	4
	Gesamtprojekt	4
	Varianten Violett	24
—	Variante Violett Durchfahrung Burlafingen	31
	Variante Violett Umfahrung Burlafingen	32
	Variante Türkis	33
	Varianten Orange	42
	Variante Orange Enge Bündelung A8	48
	Variante Orange Tunnel Mindeltal	49
	Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal	49
	Variante Blau-Grün	51
III.	Fachliche Belange	58
—	Gesamtprojekt	58
	Varianten Violett	70
	Variante Violett Durchfahrung Burlafingen	74
	Variante Violett Umfahrung Burlafingen	75
	Variante Türkis	76
	Varianten Orange	81
	Variante Orange Enge Bündelung A8	86
—	Variante Orange Tunnel Mindeltal	86
	Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal	87
	Variante Blau-Grün	87
IV.	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	94
	Gleichwertigkeit der Lebens- und Arbeitsbedingungen	94
	Nachhaltige Raumentwicklung	94
	Klimawandel	95
	Ressourcenschonung	95
	Raumstruktur	96
	Verkehr	96
	Technischer Umweltschutz	104
	Siedlungsstruktur	110



Erholung	112
Gewerbliche Wirtschaft	112
Landwirtschaft.....	113
Forstwirtschaft	115
Jagd.....	115
Natur und Landschaft.....	115
Wasserwirtschaft.....	121
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	123
Energieversorgung und sonstige Infrastrukturausstattung.....	123



Wesentliche Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens (Anhörungsergebnis)

I. Allgemeine Hinweise

Die im Zuge des ROV erbetenen Stellungnahmen sollten sich im Rahmen der von den Beteiligten jeweils wahrzunehmenden Belange halten sowie zur Bekanntgabe zu berücksichtigender Planungen und Interessen dienen. Die Stellungnahmen sollten zur Klärung der grundsätzlichen Frage beitragen, ob die zur Prüfung vorgelegten Grobtrassenvarianten für das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen, ob bzw. welche grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung sprechen und durch welche Maßgaben sie ggf. ausgeräumt werden können.

Die zum Teil umfangreichen Äußerungen zu verkehrspolitischen Aspekten, zu Fragen des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, zu gewählten technischen Konzepten und zukünftigen technologischen Entwicklungen werden zwar wiedergegeben, können jedoch keine Berücksichtigung im ROV erfahren. Das Gleiche gilt für die Wiedergabe von Hinweisen und Auflagen zu technischen Detailfragen, sicherheitstechnischen Aspekten in der Bau- und Betriebsphase der Trasse sowie zu Entschädigungs- und Enteignungsfragen. Diese Themen sind nicht Gegenstand des ROV und ihre Berücksichtigung bleibt den nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Das ROV ist grundsätzlich vorhabenbezogen. Das bedeutet, dass Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung das Vorhaben in der Form ist, wie es sich aus den von der DB InfraGO AG als Trägerin des Vorhabens eingereichten Unterlagen ergibt.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung der öffentlichen und sonstigen Stellen, soweit sie überörtlich raumbedeutsame Aspekte beinhalten, wiedergegeben.

Das Anhörungsergebnis ist nachfolgend in gestraffter Form dargestellt. Sämtliche Stellungnahmen der Beteiligten hat die Regierung der Projektträgerin in Langfassung zur Auswertung für den nachfolgenden Planungsprozess zugeleitet.

II. Kommunen, kreisfreie Stadt Augsburg und Landkreise Augsburg, Günzburg und Neu-Ulm, Regionaler Planungsverband Augsburg, Regionalverband Donau-Iller, Bezirk Schwaben

Gesamtprojekt

Die **Gemeinde Adelsried** führt aus, dass sich die von der Vorhabenträgerin zur Disposition gestellten Planungsvarianten von den bestehenden gesetzlichen Bindungen gelöst hätten. Nach dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes solle das Schienenwegenetz nämlich nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut werden. Den im Bedarfsplan eindeutig formulierten gesetzgeberischen Auftrag verwerfe die Projektträgerin schon gleich zu Beginn und bezeichne den Ausbau der Bestandsstrecke als nicht weiter verfolgbar, weil damit die Projektziele nicht erreichbar seien. Es mute befremdlich an, wenn die Vorhabenträgerin die gesetzlich vorgegebene Trassenführung von vorneherein verwerfe. Das sei deswegen bemerkenswert, weil es ein Ziel der Landesentwicklung und auch der Regionalplanung sei, den Flächenverbrauch auch für Verkehrszwecke weiter zu reduzieren und den Flächenneuverbrauch einzudämmen. Auch nach dem



BVWP sei es ein vorrangiges Ziel, zunächst den Bestand auszubauen und erst dann Neubauten in Angriff zu nehmen.

Es sei auf ein weiteres derzeit vollkommen ungelöstes Problem hinzuweisen: Das gesamte vorgestellte Projekt stehe und falle damit, dass der Mehrverkehr in den beiden Bahnhöfen Ulm bzw. Augsburg abgewickelt werden könne. Das sei mindestens für den Hauptbahnhof in Augsburg aber wohl nicht der Fall. Nicht ein einziger raumplanerischer Belang wäre überwindbar mit einem Vorhaben, das wegen fehlender Leistungsfähigkeit der Trassenbahnhöfe sinnentleert wäre.

Es sei festzustellen, dass das Fernverkehrsangebot auch heute schon recht gut sei. Der für die Gemeinde weitaus bedeutsamere Regionalverkehr werde allerdings maßgeblich bestimmt von dem zügigen Ausbau/Umbau der Bestandsstrecke und der entsprechenden Umgestaltung der an der Bestandsstrecke liegenden (Regional-) Bahnhöfe. Jedenfalls derzeit müsse aber eher davon ausgegangen werden, dass die hier geplante Maßnahme Erschwernisse und sogar Behinderungen für den bestehenden Nah- und Regionalverkehr bewirken würde.

Die Gemeinde Adelsried lehne die auf dem Gemeindegebiet verlaufenden beiden Trassenvarianten Türkis und Orange ab und halte einen Ausbau der Bestandsstrecke mit Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag für vorzugswürdig.

Die **Gemeinde Aystetten** teilt mit, dass der Ausbau des Schienennetzes grundsätzlich positiv gesehen werde. Allerdings sollte eine Lärmbelästigung für die Bürger der Gemeinde ausgeschlossen werden. Es werde gebeten, dies zu berücksichtigen. Es werde außerdem Wert daraufgelegt, dass der Bahnausbau Ulm - Augsburg nicht zulasten der Bestandsstrecke gehen dürfe. Der Regionalzugverkehr solle erhalten bleiben sowie barrierefrei ausgebaut werden.

Für die Gemeinde sei die Lage im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ von großer Bedeutung. Es sei für die Gemeinde daher wichtig, dass im Falle eines Neubaus entlang der BAB A8 dieser nördlich der BAB erfolge oder eine Untertunnelung vorgenommen werde. Der Eingriff in die Natur sei so gering wie möglich zu halten. Der Zugang zum Erholungsgebiet des Naturparks sollte nach Fertigstellung der Trasse uneingeschränkt erhalten bleiben.

In einer gemeinsamen Stellungnahme teilen die **Gemeinden Bibertal, Kammeltal und Kötzt** mit, dass sie grundsätzlich den Neubau der Bahnlinie als zukunftsträchtiges Projekt im Sinne der Mobilitäts- und Energiewende begrüßen.

Die **Stadt Burgau** bringt Einwendungen gegen das Bahnprojekt vor. So seien die Unterlagen unvollständig, weil in ihnen nicht dargelegt werde, ob sich die im ROV verfolgten Trassen zu den im Vorfeld des Verfahrens vorgestellten Trassen verändert hätten. Seitens der Stadt sei bereits im Dezember 2021 zu den Trassenvarianten eine Stellungnahme abgegeben worden; es sei nicht klar, ob diese berücksichtigt worden sei. Dieses Einwendungsschreiben werde als Anlage 2 zum Inhalt der vorliegenden Stellungnahme gemacht.

Soweit es um die nachteilige Betroffenheit der Wasserversorgung der Stadt, der Brunnen und festgesetzten WSGe und den Grundwasserschutz gehe, seien die Unterlagen ebenfalls unvollständig. Es werde in dieser Hinsicht Bezug auf die Stellungnahme des WWA Donauwörth im ROV vom 26.10.2023 genommen.

Das Vorhaben verletze die Stadt in ihrer Funktion als Trägerin der Daseinsfürsorge. Der Trassenverlauf südlich der BAB A8 durchschneide gemeindliche WSGe. Es bestehe die Gefahr einer konkreten Gefährdung der Trinkwasserversorgung. Die beiden WSGe südlich der BAB A8 seien für die Versorgung der Stadt Burgau essentiell, die Trinkwasserversorgung könne nicht auf andere Weise sichergestellt werden. Es sei in diesem Zusammenhang zu betonen, dass die Einwohnerzahl der



Stadt seit Jahren steige und die Trinkwasserversorgung an der Kapazitätsgrenze liege und absehbar erweitert werden müsse. Jegliche Eingriffe und Beeinträchtigung hätten daher zu unterbleiben. Das besondere Schutzbedürfnis von Vorhaben der öffentlichen Wasserversorgung erfordere stets eine besondere Rücksichtnahme bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen und Planungen. Das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser, das zur Besorgnis der nachteiligen Veränderung der Wasserbeschaffenheit führe, sei ausgeschlossen.

Der o.g. Stellungnahme des WWA Donauwörth könne des Weiteren entnommen werden, dass die Betroffenheiten der Stadt Burgau sich aus fachlicher Sicht wesentlich größer darstellten als im Erläuterungsbericht skizziert werde. Die Entfernung schützender Deckschichten und die Veränderung der Wasserwegigkeit müssten als gravierende Eingriffe identifiziert, bewertet und gewürdigt werden. Wechselnde Gefährdungspotentiale während der Bauphase seien separat darzustellen und zu quantifizieren. Dem Vorsorgegedanken eines WSG sei ausreichend Rechnung zu tragen, um den dauerhaften Schutz der wertvollen Ressource zu gewährleisten. Es werde seitens des WWA eingewandt, dass im Hinblick auf die Wasserversorgung der Stadt Burgau, vorbehaltlich durchzuführender Detailuntersuchungen, lediglich die Trassen Orange mit einem Verlauf nahe der BAB A8 und Blau-Grün denkbar wären.

Zudem werde die Unvollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die planfestgestellten bzw. noch in der Planfeststellung befindlichen Hochwasserschutzanlagen gerügt. Die Hochwasserschutzmaßnahme an der Mindel für HQ10, konkret das Hochwasserrückhaltebecken im Stadtbereich, sei bereits planfestgestellt, die Umsetzung der Maßnahme stehe kurz bevor. Sie bleibe im Rahmen des ROV unvollständig behandelt. Ferner befinde sich eine weitere Hochwasserschutzmaßnahme (Schutz vor HQ100) im Stadtbereich in der Planfeststellung, mit der es zu Konflikten komme. Auch diese Maßnahme werde im ROV unvollständig behandelt, obwohl dieser Bereich als Vorranggebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz festgelegt werde. Die Planung widerspreche damit auch dem RP 15, weil die Trassen durch das Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz führten, das im RP 15 als Vorranggebiet festgelegt sei. Damit würden das Vorranggebiet und die Belange des vorbeugenden Hochwasserschutzes beeinträchtigt. Vorranggebiete müssten als Ziele der Raumordnung im Sinne von § 3 ROG zwingend beachtet werden. Ein Vorranggebiet sei für eine bestimmte raumbedeutsame Nutzung vorgesehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen seien in diesem Gebiet ausgeschlossen, soweit diese mit der vorrangigen Funktion nicht vereinbar seien. Dies werde auch im Erläuterungsbericht ausgeführt. Auch diesbezüglich werde auf die Stellungnahme des WWA Donauwörth verwiesen. Dieser Stellungnahme zufolge seien die Unterlagen unvollständig, weil die geplanten Maßnahmen im Bereich der Bestandsstrecke fehlten. Auch das bereits planfestgestellte HRB Burgau, das im RP 15-FE als Vorranggebiet für den Hochwasserschutz geplant sei, werde in den Unterlagen unvollständig dargestellt. Die Absperrbauwerke seien nachrichtlich eingetragen, es fehle jedoch die Darstellung der überstauten Flächen. Ebenfalls zu rügen sei die Tatsache, dass die Konflikte zwischen dem Vorhaben und dem Hochwasserschutz im Kammeltal in den Unterlagen nicht behandelt würden. Im Kammeltal sei zwar kein Überschwemmungsgebiet festgesetzt, der Bereich sei dennoch wiederkehrend von Überschwemmungen betroffen.

Auch im Hinblick auf die Betroffenheit der Stadt Burgau durch die Freisetzung von Altlasten seien die Unterlagen nicht vollständig. Insbesondere im Bereich der WSGe könne das Vorhaben zu Aufdeckungen von befürchteten Altlastenflächen führen, ohne dass es hierzu Untersuchungen gegeben habe. Dies rüge die Stadt. Unter Verweis auf die Stellungnahme des WWA Donauwörth im ROV sei festzustellen, dass Altlastenverdachtsflächen im gesamten Trassenbereich vor einer Überbauung orientiert untersucht werden müssten. Nur wenn eine Grundwassergefährdung dauerhaft ausgeschlossen werden könne, sei eine Überbauung denkbar. Alternativ könnten Altlastenverdachtsflächen auch saniert werden; hierzu bedürfe es jedoch detaillierter Sanierungsplanungen mit



entsprechenden Voruntersuchungen. Auch nutzungsorientiert entlassene Altlastenverdachtsflächen und aktuell noch nicht erfasste Flächen müssten betrachtet werden. Da dies bislang unterblieben sei, könnten Grundwasserverunreinigungen im Abstrombereich von Altlasten nicht ausgeschlossen werden. Da das Vorhaben einen erheblichen Eingriff in den Boden darstelle, sei aus bodenschutzfachlicher Sicht die bauliche Inanspruchnahme insbesondere von organischen sowie hochfunktionalen Böden als sehr kritisch anzusehen und deshalb weitestgehend zu vermeiden. Das WWA Donauwörth fordere daher, im weiteren Verfahren zwingend eine bodenkundliche Baubegleitung einzuschalten.

Ebenfalls unvollständig seien die Unterlagen im Hinblick auf das im RP 15-FE enthaltene Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen. Dieses werde in den Unterlagen bei den betroffenen Vorranggebieten nicht aufgeführt. Die Planung widerspreche in nicht vereinbar Weise dem RP 15-FE, weil das o.g. Vorranggebiet durch die Trassen gekreuzt werde. Auch im Hinblick auf die Gradienten der geplanten Trassenvarianten seien die Unterlagen unvollständig. Es finde in den Unterlagen keine Auseinandersetzung damit statt, ob die Trassenverläufe tatsächlich umsetzbar seien. Die Stadt Burgau habe entsprechende Informationen bereits im Vorfeld des ROV angefordert.

Des Weiteren sei zu rügen, dass die Planunterlagen Inhalte der Regionalplanung nicht berücksichtigten: Die Grünzäsur zwischen Röfingen und Burgau sei im Erläuterungsbericht nicht erwähnt und in den Plänen nur teilweise eingezeichnet.

Im Hinblick auf den Flächennutzungsplan der Stadt sei anzumerken, dass auf diesen nicht eingegangen werde. Der verbindliche Flächennutzungsplan stelle die mittelfristige Entwicklung der Stadt dar und sei damit bei der Darstellung der Siedlungsflächen heranzuziehen. Des Weiteren würden in den Verfahrensunterlagen Planungen der Stadt zur Errichtung von PV-Freiflächenanlagen sowie eines Heizkraftwerkes südlich der BAB A8 nicht berücksichtigt. Eine Umsetzung dieser Planungen werde durch den Trassenverlauf südlich der BAB A8 verhindert.

Das Vorhaben führe zu Konflikten durch die Unterbrechung von Straßen und Wegen. Mangels der Darstellung der Gradienten sei die Höhenlage der Trassenvarianten nicht ersichtlich und unklar, wie Konflikte mit bestehenden Verkehrswegen gelöst werden sollen. Dies gelte auch für die vom Vorhaben betroffenen Stromversorgungsleitungen.

Da die Gradienten in den Unterlagen nicht enthalten seien, müsse auch an den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung gezweifelt werden. Diese nehme auf Gradienten der Trassenvarianten Bezug. Die Unterlagen seien nicht geeignet, die immissionsrechtlichen Fragen zu beantworten und die entsprechenden Konflikte zu bewältigen. Unter anderem seien die in der schalltechnischen Untersuchung angeführten Verkehrsmengen nicht nachvollziehbar. Es werde nicht klar, weshalb sich die Verkehrsmengen der einzelnen Streckenabschnitte unterschieden. Ebenso sei die Einteilung der Verkehrsmengen nach dem BVWP 2030 nicht nachvollziehbar. Da auch ein Halt in Günzburg sowie ein Tiefbahnhof in Zusmarshausen vorgesehen seien, sei die Zuordnung des gesamten Personennahverkehrs auf die Bestandsstrecke in der schalltechnischen Untersuchung falsch. Auch die Annahme, dass der Güterverkehr nur nachts auf der Neubaustrecke fahre und tagsüber auf der Bestandsstrecke, sei nicht plausibel. Die Richtigkeit der Methodik des zusammenfassenden Vergleichs gemäß Ziffer 3.5 der schalltechnischen Untersuchung werde von der Stadt Burgau bestritten. Die Aufsummierung der einzelnen Überschreitungen auf die Gesamtstrecke führe zu einem verfälschten Ergebnis. Auch die fehlende Berücksichtigung der Tunnelportale in der schalltechnischen Untersuchung trügen zu den Zweifeln an deren Richtigkeit bei.

Die Stadt rüge des Weiteren die arten- und naturschutzrechtliche Prüfung. Das bisherige Vorgehen genüge in keinsten Weise einer ordnungsgemäßen artenschutzrechtlichen Prüfung.



Nach Ansicht der Stadt leide das ROV an formalen Fehlern, da eine ordnungsgemäße Beteiligung der Stadt nicht ermöglicht worden sei. Es seien nicht alle für die Beurteilung maßgeblichen Gesichtspunkte im Sinne einer Anstoßwirkung in der Bekanntmachung und in den ausgelegten Unterlagen angezeigt. Die ausgelegten Unterlagen enthielten keine Informationen zu Betroffenheiten der Stadt im Hinblick auf Belange, Rechtspositionen und Rechte der Stadt, insbesondere als Trägerin der Daseinsvorsorge und der Planungshoheit, im Hinblick auf die Hochwasserschutzanlagen und die Altlastenbetroffenheit. Die ausgelegten Unterlagen seien lückenhaft und unvollständig, so dass eine Beurteilung, ob und in welchem Umfang Belange oder satzungsmäßige Interessen von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden könnten, nicht möglich sei.

Die Erreichung der Projektziele sei auf einem anderen Weg als durch die verfahrensgegenständliche Planung und die darin untersuchten Trassenvarianten möglich.

Der Projektauftrag basiere laut Erläuterungsbericht auf dem BWVP 2030, der Prognosehorizont sei ebenfalls 2030. Aus Sicht der Stadt sei dieser Prognosehorizont viel zu kurz bemessen. Es sei nicht zu erwarten, dass das Projekt 2030 bereits verwirklicht sei. In Folge werde das Projekt bei Verwirklichung auf einer veralteten und zeitlich und inhaltlich überholten Verkehrsprognose beruhen.

Insgesamt ergebe sich, dass für den Bereich des Stadtgebietes Burgau alle Varianten (Violett, Orange und Türkis) im Hinblick auf die WSGe, die Trinkwasserversorgung und zum Teil bereits planfestgestellte Hochwasserschutzmaßnahmen nicht raum- und umweltverträglich seien. Auch durch technische Modifizierung könne dies nicht in eine modifizierte Raum- und Umweltverträglichkeit umgewandelt werden.

In dem vorgenannten Einwendungsschreiben der Stadt vom Dezember 2021 wird ausgeführt, dass in den Planungen die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Burgau, die noch nicht im Flächennutzungsplan eingezeichnet seien, zu berücksichtigen seien. Durch den notwendigen Flächenerwerb würden sich die Grundstückspreise dauerhaft erheblich erhöhen, was für späteren Grunderwerb der Stadt Burgau Nachteile mit sich bringe. Im Rahmen der Trassenabwägung sei der gesamtökologische Fußabdruck der Varianten zu ermitteln und zu berücksichtigen. Es komme zu einem massiven Eingriff in landwirtschaftliche Flächen.

Es sei zu klären, auf welcher Basis bzw. nach welcher Berechnungsmethode die Lärmberechnung erfolge. Aus Gründen des Lärmschutzes und des Landschaftsbildes sollten die Bahntrassen die Gradienten der BAB A8 nicht überschreiten. Die Organisation von Rettungseinsätzen an der Bahnstrecke sei zu klären. Die Stadt Burgau spreche sich für die Variante Türkis aus, da mit dieser dem zentralen Ziel des Projektes (Verkürzung der Fahrzeit) am besten Rechnung getragen werde. Würden andere Varianten bevorzugt, seien diese so umzusetzen, dass für die Bürgerinnen und Bürger von Burgau keine Nachteile entstünden.

Vom **Markt Fischach** wird festgestellt, dass er sich über Jahrzehnte hinweg zusammen mit anderen Gemeinden und Firmen aus der Region um die Reaktivierung der Staudenbahn bemüht habe. Man habe die Stadtwerke Ulm als Betreiber für die Reaktivierung gewinnen können, und diese habe bereits mit den Vorarbeiten für die notwendige Ertüchtigung der Bahnstrecke begonnen. Es sei vorgesehen, drei Haltestellen der Staudenbahn auf dem Gebiet des Marktes Fischach einzurichten. Zudem solle ein geplanter Umschlagplatz für Holz und Betonfertigteile bedient werden. Es liege im dringenden Interesse des Marktes Fischach, wie auch der gesamten Region, dass durch das Bahnprojekt Ulm-Augsburg die Anbindung der Staudenbahn am Bahnhof Gessertshausen für den ÖPNV wie auch für gewerbliche Interessen nicht beeinträchtigt bzw. wenn irgend möglich noch verbessert werde. Dies erscheine aus Sicht der Marktgemeinde in der Form möglich, dass die neue Ausbaustrecke entlang der BAB A8 geführt und parallel hierzu die Bestandsstrecke nicht nur erhalten, sondern verbunden mit einem Ausbau bereits vorhandener Bahnhöfe ausgebaut werde.



Dadurch könne eine Anbindung der Staudenregion über den Bahnhof Gessertshausen an den Wirtschaftsraum Augsburg sowohl für Zwecke des ÖPNV als auch für gewerbliche Nutzungen weiterhin gewährleistet werden.

Die **Stadt Gersthofen** stellt fest, dass sich die von der Vorhabenträgerin zur Disposition gestellten Planungsvarianten von den bestehenden gesetzlichen Bindungen gelöst hätten. Nach dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes solle das Schienenwegenetz nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut werden. Den im Bedarfsplan eindeutig formulierten gesetzgeberischen Auftrag verwerfe die Projektträgerin schon gleich zu Beginn und bezeichne den Ausbau der Bestandsstrecke als nicht weiter verfolgbar, weil damit die Projektziele nicht erreichbar seien. Es munde befremdlich an, wenn die Vorhabenträgerin die gesetzlich vorgegebene Trassenführung von vorneherein verwerfe. Das sei deswegen bemerkenswert, weil es ein Ziel der Landesentwicklung und auch der Regionalplanung sei, den Flächenverbrauch auch für Verkehrszwecke weiter zu reduzieren und den Flächenneuverbrauch einzudämmen. Auch nach dem BVWP sei es ein vorrangiges Ziel, zunächst den Bestand auszubauen und erst dann Neubauten in Angriff zu nehmen.

Es sei auf ein weiteres derzeit vollkommen ungelöstes Problem hinzuweisen: Das gesamte vorgestellte Projekt stehe und falle damit, dass der Mehrverkehr in den beiden Bahnhöfen Ulm bzw. Augsburg abgewickelt werden könne. Das sei mindestens für den Hauptbahnhof in Augsburg aber wohl nicht der Fall. Nicht ein einziger raumplanerischer Belang wäre überwindbar mit einem Vorhaben, das wegen fehlender Leistungsfähigkeit der Trassenbahnhöfe sinnentleert wäre.

Es sei unstrittig, dass eine attraktive Fernverkehrsverbindung die Attraktivität der Schiene als Alternative zum Individualverkehr erhöhe. Sie leiste insofern einen wichtigen Beitrag auch zum Klimaschutz. Ebenso unbestritten partizipiere die Region von einer leistungsfähigen Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Indes sei festzustellen, dass das Fernverkehrsangebot auch heute schon recht gut sei. Demgegenüber hänge die Attraktivität des Regionalverkehrs von der Leistungsfähigkeit der Fernverkehrsstrecke allenfalls mittelbar über eine Entlastung der Bestandsstrecke ab. Der Regionalverkehr werde maßgeblich bestimmt von dem zügigen Ausbau/Umbau der Bestandsstrecke und der entsprechenden Umgestaltung der an der Bestandsstrecke liegenden (Regional-) Bahnhöfe. Auch wenn eine Neubaustrecke insoweit einen Entlastungseffekt für die Bestandsstrecke bewirke, so handle es sich dabei nach Auffassung der Stadt Gersthofen allenfalls um einen mittelbaren Effekt, dessen Reichweite schwer abzuschätzen sei. Ein wirklicher Mehrwert für die Region entstehe nicht in erster Linie durch eine weitere Attraktivitätssteigerung der Fernbahntrasse, sondern durch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des Regionalverkehrs. Ob das mit dem weitgehenden Neubauprojekt gelingen könne, sei fraglich. Schon heute seien Szenarien nicht unwahrscheinlich, dass der Regionalverkehr sogar – zugunsten der schnelleren Fernzüge – buchstäblich „ausgebremst“ werde.

Die Stadt Gersthofen lehne die auf dem Stadtgebiet verlaufenden beiden Trassenvarianten Türkis und Orange ab und halte einen Ausbau der Bestandsstrecke mit Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag für vorzugswürdig.

Die **Stadt Günzburg** teilt mit, dass keine Trassenvariante bevorzugt werde. Schon beim Verfahren zum BVWP 2030 im Jahr 2016 habe die Stadt beschlossen, dass eine Aufnahme des Abschnitts Augsburg-Ulm in den vordringlichen Bedarf grundsätzlich begrüßt werde, der Bahnhof Günzburg als Fernverkehrshalt erhalten bleiben müsse, ein Streckenneubau im Landkreis nur bei Offingen und Freihalden erfolgen solle, das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 bleiben und der Landver-



brauch im Rahmen bleiben müsse. Eine Teilhabe Günzburgs am Deutschlandtakt sei begrüßt worden. In der Resolution 2020 habe die Stadt Günzburg beschlossen, dass folgende Punkte von der DB zu beachten seien:

- Eine Trassenfestlegung müsse im Konsens mit der Stadt und der Region erfolgen.
- Eine Fahrzeit von 27 Minuten dürfe nicht zu Lasten von Günzburg und der Region gehen.
- Die vom BVWP und dem Deutschlandtakt getroffenen und zugesagten Vorgaben seien einzuhalten. Dies bedeute insbesondere die Stärkung des Fernverkehrshaltes Hauptbahnhof Günzburg.
- Den Interessen der Bürger und Kommunen der Region sei oberste Priorität einzuräumen. Das bedeute insbesondere einen maximalen Lärmschutz an Neubau- und Bestandstrasse.
- Mit der Verwirklichung der Neubautrasse müsse ein deutlicher Mehrwert für den Landkreis und die Stadt Günzburg einhergehen, das bedeute eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrs auf der Bestandstrasse. Die frei werdenden Kapazitäten auf der Bestandstrasse dürften nicht zu Gunsten des Güterverkehrs, sondern des Personenverkehrs genutzt werden.
- Die Bahn werde aufgefordert, auch eine optimierte Trassierung der Bestandstrasse zu untersuchen. Ziel sollte sein, durch punktuelle Neubaustrecken die bisherigen Schwachstellen zu optimieren und somit den Eingriff in Natur und Landschaft zu minimieren sowie die Anbindung der bestehenden Bahnhöfe beizubehalten.

Die Aussagen der Resolution 2020 gälten weiterhin fort und seien zu berücksichtigen. Zusätzlich lege die Stadt auf Folgendes Wert:

- Der Flächenverbrauch solle auf das unbedingt Notwendige reduziert werden.
- Die vom Bund festgelegte Fahrzeit von 26 Minuten dürfe zugunsten verträglicherer Trassenvarianten keine unverrückbare Planungsgrundlage sein.
- Die Bauleitplanung der Stadt Günzburg dürfe nicht gehindert und negativ beeinflusst werden.
- Neben der schalltechnischen Untersuchung der Trassenvarianten sei auch die Kombination der BAB A8 und des Schienenverkehrs zu berücksichtigen und zu untersuchen.
- Eine optimierte Trassierung der Bestandsstrecke sei, wie in der Resolution 2020 gefordert, noch einmal zu überprüfen.

Die Fahrzeitvorgabe von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg bzw. 40 Minuten bei einem Halt in Günzburg sei noch einmal verschärft worden. Dadurch werde dem Planungsprozess jegliche Flexibilität genommen. Es sei unverständlich, weshalb der Deutschlandtakt, dessen Umsetzung Jahrzehnte benötige, auf die Sekunde eingehalten werden müsse.

Im Einzelnen sei zu den Auswirkungen des Projektes anzumerken, dass es im Bereich des Siedlungs- und Gewerbegebietes Deffingen zu Konflikten mit dem Umweltgut Mensch komme, da die Trassenführung hier direkt an der BAB und dem Gewerbegebiet entlangführe. Zugleich zeigten die schalltechnischen Untersuchungen, dass vor allem bei den Ortsteilen Wasserburg, Deffingen und Leinheim mit einem erhöhten Lärmaufkommen zu rechnen wäre. Es sei zu beachten, dass es sich hierbei lediglich um die Auswirkungen eines Trassenneubaus handele, die vorhandenen Lärmimmissionen aber nicht untersucht würden. Durch die geplanten Trassen würden das prägende Landschaftsbild zerstört sowie wertvolle landwirtschaftliche Flächen zerschnitten.

Für die Stadt Günzburg sei der Fernverkehrshalt am bestehenden Bahnhof Günzburg nicht verhandelbar und müsse erhalten bleiben. Eine Verlegung werde abgelehnt.

Von der **Stadt Ichenhausen** wird mitgeteilt, dass sich die Stadt der Resolution des Kreistages Günzburg vom 13.12.2021 anschließe (nachfolgend wiedergegeben).



Die Stadt Ichenhausen lehne im Übrigen die Trassenvarianten Türkis und Blau-Grün kategorisch ab, da der Eingriff in die Natur sowie die Zerschneidung der Landschaft enorm hoch wären. Vorstellbar sei allenfalls eine autobahnbegleitende Trasse, zwischen der östlichen Landkreisgrenze bis Günzburg-Deffingen die Trassen Violett oder Orange, zwischen Günzburg-Deffingen und der westlichen Landkreisgrenze die Trassen Violett. Durch einen Verlauf entlang der BAB würden die Verkehrswege konzentriert, Eingriffe in die Region und Natur würden dabei so gering wie möglich gehalten und die Güterlogistik Schiene-Straße optimiert. Die neuen Gleise würden dort entlanggeführt, wo am meisten Güter transportiert werden könnten, nämlich an den großen Gewerbegebieten der Städte Leipheim, Günzburg, Burgau und Jettingen. Dies führe bei entsprechender Anbindung mittelfristig zu einer direkten bzw. stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, ganz im Sinne einer klimaorientierten Zukunftspolitik.

Die Kommunen an der heutigen Bestandsstrecke profitierten von allen Trassenvarianten. Sie würden eine Reduzierung des Schnellbahn-Verkehrs und eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrs erfahren. Im Sinne einer ausgewogenen Nutzen-/Lastenverteilung empfände die Stadt es als ungerecht, wenn einige Kommunen ausschließlich Vorteile, andere ausschließlich Nachteile vom Projekt hätten.

Der **Markt Jettingen-Scheppach** führt aus, dass leistungsfähige und umweltverträgliche Verkehrsinfrastrukturen wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Raumentwicklung seien. Jedoch habe dieser Bestandteil nur dann Gewicht, wenn er zu einem funktionsfähigen Gesamtverkehrssystem beitrage, das die notwendige Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft gewährleiste. So sei darauf zu achten, dass die Bürgerinnen und Bürger des Marktes Jettingen-Scheppach die Möglichkeit erhielten, von den zusätzlichen Verkehrsangeboten der Neubaustrecke zu profitieren. Ein Bahnhof in Zusmarshausen würde die Anbindung der Region an das überregionale Verkehrsnetz verbessern. Dies dürfe allerdings nicht dazu führen, dass bestehende Angebote auf der Bestandsstrecke eingeschränkt bzw. nicht ausgebaut würden. Die Haltepunkte in Freihalden und Jettingen müssten erhalten bleiben. Auch seien die Bestandsbahnhöfe barrierefrei auszubauen.

Die regionale Wirtschaft sei national und international stark vernetzt und auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen angewiesen. Die dadurch bedingten Umweltbelastungen und Konflikte seien im Sinne der Landesentwicklung so gering wie möglich zu halten. Vor diesem Hintergrund müsse darauf geachtet werden, dass insbesondere der Güterverkehr auf der Neubaustrecke abgewickelt und so die Bestandstrasse entlastet werde. So könnten Kapazitäten für den Regionalverkehr auf der Bestandstrasse geschaffen und diese vom lärmintensiven Güterverkehr befreit werden.

Als großräumig verlaufendes Infrastrukturgroßprojekt sei das Vorhaben in allen Varianten zwangsläufig mit einem erheblichen Ressourcen- und Flächenverbrauch verbunden. Im Hinblick auf die Konkurrenzsituation zwischen den verschiedenen Raumnutzungen und -funktionen müssten Handlungsspielräume für künftige Generationen aber zwingend offengehalten werden. Dazu zähle auch der Handlungsspielraum des Marktes Jettingen-Scheppach in Bezug auf dessen Siedlungsentwicklung. Durch die Realisierung des Bahnprojektes dürften im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung die ausgewiesenen Siedlungseinheiten und deren nachhaltige Weiterentwicklung möglichst wenig beeinträchtigt werden. Dies gelinge im raumordnerischen Maßstab nur dann, wenn die Trasse im Tunnel oder abseits bestehender Siedlungsgebiete geführt werde. Zudem sei bei einer Bewertung zu berücksichtigen, dass eine trennende Wirkung der Neubautrasse in bzw. zwischen den Siedlungsgebieten einzelner Gemeinden möglichst vermieden werden solle. Das Vorhaben sei so umzusetzen, dass die von der Neubautrasse ausgehenden bau- und betriebsbedingten Immissionen möglichst gering gehalten werden.

Zur Nachhaltigkeit der Raumentwicklung und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Zerschneidung der Landschaft trage es außerdem bei, Infrastruktur zu bündeln und gerade nicht neue,



bislang unberührte, Flächen in Anspruch zu nehmen. Dies sei im Gebiet des Marktes möglich, indem die Strecke (wie die Varianten Orange) parallel zur bestehenden BAB A8 geplant werde. Langfristig ausgerichtete Infrastrukturgroßprojekte seien auch vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels (vgl. LEP 1.3) zu prüfen. Dabei erschöpften sich die klimarelevanten Auswirkungen nicht darin, dass der Ausbau des Schienenverkehrs einen Vorteil für das Klima biete. Zu beachten sei vielmehr auch, dass für die Ausführung des Vorhabens zugleich Flächen in Anspruch genommen würden, welche als Wald- und Moorflächen ebenfalls einen klimarelevanten Beitrag leisteten. Dies gelte es zu vermeiden bzw. zumindest zu minimieren.

Die Beeinträchtigung bestehender Straßen und Wege in der Bauphase bzw. des Verkehrs sei zu vermeiden bzw. zu minimieren. Insbesondere dürfe es nicht zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Umgehungsstraße in den Ort kommen; bestehende Verkehrsverbindungen seien in der Bauphase zu erhalten.

Es werde darauf hingewiesen, dass im Auftrag des Marktes Jettingen-Scheppach eine Raumanalyse für PV-Freiflächenanlagen erarbeitet worden sei. Diese Flächen seien bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Dem Erhalt der Land- und Forstwirtschaft müsse im raumordnerischen Maßstab Rechnung getragen werden, indem die direkte sowie indirekte Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt und möglichst auf Flächen niedriger Bonität und Qualität gelenkt werde. Es sei insbesondere von Bedeutung, große zusammenhängende land- und forstwirtschaftliche Gebiete vor Zerschneidungen zu schützen. Vor diesem Hintergrund seien die Trassenvarianten Orange entlang der Autobahn vorzugswürdig, da die betroffenen Bereiche bereits vorbelastet seien. Eine zusätzliche Zerschneidung zusammenhängender Waldgebiete werde vermieden. Alle anderen Varianten führten trotz teilweiser Lage im Tunnel zur Zerschneidung bisher zusammenhängender Gebiete.

Um das Grundwasser im Hinblick auf die Erhaltung eines ausgewogenen Naturhaushaltes zu schützen, seien die Erhaltung der biologisch aktiven Bodendecke und, zum Schutz des seichten Grundwassers im Mindeltal, auch die Erhaltung des Schotterkörpers bei jeder Trassenvariante notwendig. Vor diesem Hintergrund seien zum Schutze des Grundwassers Trogbauten zu vermeiden. Das südlich des Ortsteils Jettingen festgesetzte WSG werde von keiner der Trassenvarianten berührt. Es sei gleichwohl im weiteren Planungsprozess sicherzustellen, dass Qualität und Quantität der Trinkwasserversorgung nicht beeinträchtigt und Trassen so ausgeführt würden, dass Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern, Grundwasservorkommen sowie hydrologisch und hydrogeologisch sensiblen Gebieten vermieden würden.

Dem planerischen Anliegen eines Erhalts freier Landschaftsbereiche bzw. den Zielvorgaben zu regionalen Grünzügen im RP 15-FE könne bestmöglich Rechnung getragen werden, wenn die neue Trasse wie in den Varianten Orange großräumig wirksam mit verschieden- oder gleichartigen Infrastrukturen vergleichbarer Wertigkeit gebündelt bzw. untertunnelt werde. Die Bündelung hätte den weiteren Vorteil, dass das Mindeltal durch die Neubaustrecke im Bereich der ohnehin schon erheblich vorbelastenden Autobahnbrücke mittels eines Brückenbauwerks überquert würde und nicht, wie bei den Varianten Türkis und Blau-Grün durch ein räumlich von der Autobahnbrücke abgesetztes, eigenständig wahrnehmbares Bauwerk, welches einen erheblichen zusätzlichen Eingriff in das Landschaftsbild bedeuten würde.

Die **Gemeinde Nersingen** begrüßt die Umsetzung des Bahnprojektes grundsätzlich und spricht sich für die Trassenvariante Violett im Bereich des Gemeindegebietes aus. Unabhängig von der Trassenvariante seien die Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter innerhalb des Gemeindegebietes möglichst gering zu halten und ggf. zu kompensieren.

Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild seien zu minimieren.



Die **Stadt Neusäß** spricht sich dafür aus, im weiteren Planungsprozess durch geeignete Maßnahmen eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme zu gewährleisten und auf einen möglichst ungehinderten Luftaustausch zwischen Siedlungs- und Freiraum zu achten. Es sei eine möglichst geländeangepasste Trassierung auszuarbeiten. Bauliche und landschaftsgestalterische Maßnahmen sollten zur Reduzierung der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild genutzt werden. Auswirkungen auf die Erholungsräume seien auf das nicht vermeidbare Maß zu begrenzen.

Im weiteren Trassierungsprozess sei eine Variante zu wählen, welche den Anforderungen des Gebiets- und Artenschutzes, insbesondere im Bereich der Schmutter, Rechnung trage.

Bauwerke in Überschwemmungsgebieten, insbesondere der Schmutter, seien so auszuführen, dass der Hochwasserabfluss gewährleistet bleibe. Eingriffe in Hochwasserrückhalteräume seien zwingend auszugleichen.

Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen sei auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Um eine Existenzgefährdung von Betrieben zu vermeiden, seien Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen. Unterbrechungen von kommunalen und landwirtschaftlichen Wegen seien wiederherzustellen bzw. zu kompensieren. Eine Belastung des niederklassigen regionalen Straßennetzes sei durch ein Baustraßenkonzept auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren.

Das Vorhaben sei so auszuführen, dass es keine Verschlechterung der infrastrukturellen Voraussetzungen im schienengebundenen ÖPNV zur Folge habe und das Angebot weiter ausgebaut werden könne.

Die **Stadt Neu-Ulm** führt aus, dass keine der Trassenvarianten ohne negative Auswirkungen auf die tangierten Stadtteile, die dort lebenden Menschen, das Landschafts- und Stadtbild sowie die Umwelt sei. Die Stadt legt dar, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Ulm und Augsburg von großer Bedeutung sei. Der Ausbau der Strecke und die Erhöhung der Kapazitäten sei notwendig. Dies sei auch von großer Bedeutung für die Stärkung des Nahverkehrs im Bereich des Stadtgebietes. Dabei seien grundsätzlich die beiden neuen Haltepunkte „Burlafingen“ und „Neu-Ulm Offenhausen“ mit zu berücksichtigen. Dabei sollte sich der Bahnhofpunkt „Burlafingen“ innerorts und nicht außerhalb der Siedlung befinden.

Bei einem Ausbau der Bestandsstrecke werde von der Stadt ein optimaler Schallschutz für alle betroffenen Wohnlagen, insbesondere den Stadtteil Burlafingen, gefordert. Aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) seien passiven Maßnahmen an einzelnen Wohneinheiten vorzuziehen. Grundsätzlich seien die Belange des Hochwasser- und Gewässerschutzes, der Erhalt des LSG sowie der Biotopverbünde zu berücksichtigen. Betroffenheiten von Wald- und Ausgleichsflächen seien auszugleichen bzw. zu kompensieren.

Die Stadt fordert, den Zeitraum der baulichen Eingriffe möglichst kurz zu halten, um negative Folgen für Bürgerinnen und Bürger bestmöglich zu reduzieren.

Die **Gemeinde Rettenbach** weist darauf hin, dass sie sich für einen maximalen Lärmschutz zum Wohl der Bürgerinnen und Bürger und eine Geringhaltung des Lärms durch Tunnel und Talbrückenbauwerke ausspreche.

Die **Gemeinde Röfingen** befürchtet durch die Schnellbahntrasse weitere Lärmbelastigungen für ihre Bürger. Die Entwicklung der tatsächlichen Lärmimmissionen sei bereits beim Autobahnbau der BAB A8 gegenüber den prognostizierten bzw. berechneten Immissionen abgewichen. Sicherlich sprächen Gründe dafür, Verkehrsachsen zu bündeln. Andererseits werde die Last, die die Anlieger der BAB A8 tragen müssten, durch das Hinzukommen der Bahntrasse immer größer. So trügen wenige die Lasten des zunehmenden Verkehrsaufkommens. Es gelte, eine akzeptable Lösung für die betroffenen Kommunen und Bürger zu finden.



Die zur Beurteilung stehenden Trassenvarianten liefen alle auf eine Kreuzung der BAB A8 im Bereich des Mindeltals hinaus. Es entstehe ein Nadelöhr, das sich durch die Lage im Mindeltal, dem Flusslauf der Mindel selbst, dem Autobahnsee, der BAB selbst, der Raststätte „Burgauer See“, dem planfestgestellten Hochwasserrückhaltebecken Burgau, einer Biogasanlage und den beiden Gewerbegebieten der Gemeinden Jettingen-Scheppach und Röfingen/Burgau ergebe. Dies ergebe ein schier unüberwindbares Hindernis und einen vermeidbaren Streckenwiderstand für eine brauchbare Streckenführung. Durch die fehlenden Höhenangaben in den Planunterlagen, die ein Planungsdefizit, wenn nicht gar einen Planungsausfall darstellten, werde eine Beurteilung völlig unmöglich und die Folgen der Planung ließen sich für alle Beteiligten nicht abschätzen. Südliche Streckenverläufe wiesen solch hohe infrastrukturelle, natürliche und bauleitplanerische Hindernisse nicht auf, zumindest nicht in dieser Konzentration, sie seien aber gar nicht mehr ins ROV eingebracht worden. Das sei inakzeptabel und rechtsstaatlich unverträglich.

Es sei unverständlich, weshalb die Planungen auf genau dieses Nadelöhr hin ausgerichtet seien, nachdem südliche Trassen, insbesondere in der Grobtrassierung, reichlich günstigere Faktoren für die Planung und Realisierung aufwiesen. Die Regierung von Schwaben sei als Raumordnungsbehörde gehalten, die Vorhabenträgerin anzuweisen, die weiteren Trassen zu ergänzen und ins Verfahren einzubringen. Mit dem vorliegenden ROV solle zwischen den schlechtesten Varianten eine Auswahl getroffen werden. Das sei nicht nur unverständlich und unlogisch, sondern auch ein Abwägungsausfall, zumindest ein Abwägungsdefizit. Mit der Planung über das Nadelöhr würden wesentliche Rechte aus der verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltung und der Planungshoheit der Gemeinde beschnitten, besonders hinsichtlich der Bauleitplanung für das interkommunale Gewerbegebiet. Die für das ROV vorliegenden Unterlagen seien daher unvollständig und nicht ausreichend beurteilbar, weshalb das Verfahren schon an formellen Fehlern leide.

Hinsichtlich des interkommunalen Gewerbegebietes werde vorgetragen, dass es für die Gemeinde Röfingen nicht möglich sei, an anderer Stelle ein Gewerbegebiet auszuweisen.

Im RP 15-FE würden Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen als Vorranggebiete festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt, darunter auch Burgau/Röfingen. Gemäß der Begründung zum einschlägigen Ziel des RP 15-FE bestehe für die festgelegten Standorte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen ein nachgewiesener regionaler Bedarf. Die Festlegung basiere jedoch nicht nur auf dem Flächenbedarf, sondern insbesondere auf einer Analyse der regionalbedeutsamen Standortfaktoren, die zur langfristigen Stabilisierung der Siedlungsstruktur beitragen solle. Zusätzlich seien regionalplanerisch-raumstrukturelle Gründe berücksichtigt worden. Die Vorranggebiete für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen sollten dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der Region Donau-Iller und die Siedlungsstruktur der Region dauerhaft zu stärken. Hierzu würden diejenigen Flächen festgelegt, welche im Hinblick auf Belange von z.B. Umwelt, Landschaft, Infrastruktur und Wirtschaft die besten Voraussetzungen böten. Dazu gehöre die Reduzierung des Flächenverbrauchs und eine Sicherstellung der Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten sowie eine möglichst gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Durch den Einbezug der unterschiedlichen Umweltfaktoren im Rahmen des Umweltberichts befänden sich die Vorranggebiete für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen in weniger empfindlichen Landschaftsräumen. Damit erfolge ein Abgleich mit den regionalbedeutsamen Anforderungen an den Freiraum. Um Pendlerwege möglichst kurz zu halten, würden die Schwerpunkte vorrangig in den Zentralen Orten mit ihren Bevölkerungspotenzialen ausgewiesen. Es sei Zielsetzung, die regionalplanerisch geeignetsten Standorte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen zu sichern und diesen Vorrang vor anderweitigen Nutzungen einzuräumen. Die Vorranggebiete seien insbesondere dafür geeignet, Betriebe mit hohem Flächenbedarf oder besonderen Auswirkungen auf die Umgebung, wie beispielsweise Emissionen



oder hohem Lieferverkehrsaufkommen, unterzubringen. Die Vorranggebiete seien für regionalbedeutsames Gewerbe vorgesehen und wiesen daher zunächst keine Eignung für Kleingewerbe und Handwerksbetriebe, insbesondere Dienstleistungseinrichtungen mit Bezug zu Orts- und Stadtkernen auf.

Es sei Aufgabe des ROV, die Notwendigkeit der aktuellen wie auch der verworfenen Trassen zu prüfen. Der Nachweis, dass die vorliegenden Trassen unter Abwägung aller Gesichtspunkte die einzig verbliebenen und umsetzbaren Trassen seien, sei fehlerhaft nicht erbracht. Es fehle aus Sicht der Gemeinde der Nachweis einer gerechten Abwägung aller denkbaren Varianten.

Der **Markt Welden** führt aus, dass weder von den Varianten Orange noch „Hellblau“ etwaige aktuelle Planungsabsichten der Marktgemeinde betroffen seien. Es werde um eine vernünftige Abwägung aller beteiligten Interessen, insbesondere bei der Wahl der später favorisierten Wegstrecke gebeten. Aufgrund der Waldbestände und der Lage innerhalb eines LSG seien Natur- und Artenschutz sowie das Jagdrecht zu beachten.

Die im Rahmen der Teilfortschreibung des Kapitels Windkraft des RP 9 vorgestellten Flächen für Windkraft seien zu berücksichtigen.

Um die Infrastruktur für Welden und Reutern zu stärken, bevorzuge der Markt Welden einen zukünftigen Bahnhof mit Halt für den Regionalverkehr auf dem Gemeindegebiet von Zusmarshausen oder Adelsried. Dieser könne optimal auf die bestehenden und zukünftigen Busverbindungen abgestimmt werden.

Der **Markt Zusmarshausen** äußert sich, auch unter Zugrundelegung miteingereichter Gutachten, zum Bahnprojekt. Der Markt bemängelt die Abgrenzung des Vorhabens von Seiten der DB, die Tatsache, dass der Ausbau der Bestandsstrecke nicht von der Projektträgerin in das ROV eingebracht worden sei, außerdem Umfang und Inhalt der Verfahrensunterlagen.

Im BVWP 2030 sei festgelegt worden, dass ein 3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben - Augsburg sowie ein Aus- und Neubau im Korridor Neu-Ulm - Günzburg - Jettingen - Dinkelscherben (Fernverkehrshalt in Günzburg) geprüft werden solle. Der BVWP 2030 sei auch die fachliche Grundlage für die Aufnahme der Projekte in den Bedarfsplan für Schienenprojekte gewesen. Projektziele, deren genaue Herkunft und rechtliche Begründung nicht weiter erläutert würden, würden vor die gesetzlich vorgeschriebene vollständige Alternativenprüfung gestellt. Der Deutschlandtakt sei erst nach und nach entwickelt worden, und die auf der Homepage des Projektes zitierte Fahrzeitvorgabe von 26 Minuten sei zum Zeitpunkt der BVWP-Erstellung noch nicht bekannt gewesen. Die für die Trassenvarianten angegebenen Höchstgeschwindigkeiten beruhten auf dieser vom BVWP abweichenden Fahrzeit. Es bestünden erhebliche Zweifel daran, dass die Projektziele mit einem Ausbau der Bestandsstrecke nicht erreicht werden könnten, zumal den Verfahrensunterlagen eine fachlich nachvollziehbare Überprüfung nicht zu entnehmen sei. Teil von ROV sei die Prüfung ernsthaft in Betracht kommender Alternativen. Eine solche sei der Ausbau der Bestandsstrecke, wie im BVWP 2030 vorgesehen.

Einerseits weiche die Projektträgerin von den Grundlagen des BVWP ab, andererseits würde die im BVWP zugrunde gelegte Verkehrsprognose übernommen. Dies sei nicht konsistent und vermöge einen gänzlichen Ausschluss der Alternative Ertüchtigung der Bestandsstrecke nicht zu begründen. Aus dem Abschlussbericht zum Zielfahrplan des Deutschlandtaktes lasse sich auch keine Steigerung des Verkehrsaufkommens ableiten, die als Begründung für die Ablehnung der Bestandsstrecke dienen könne.



Auch die Begründung, wonach ein Ausbau der Bestandsstrecke zu besonderen Belastungen von besonders geschützten Gebieten führe, könne nicht verfangen. Es wäre mithin zur Vermeidung dieser Problematik möglich, einen Neubau von Trassen mit dem Ausbau der Bestandsstrecke zu kombinieren. Durch einen Ausbau der Bestandstrasse, ggf. in Kombination mit einer Neubautrasse, könnten auch Konflikte vermieden werden, die eine Neubautrasse zwingend verursache. Sämtliche Neubautrassen querten das Zusamtal, hierfür seien Brückenbauwerke erforderlich. Diese bedingten eine ungehinderte und stärkere Lärmausbreitung. Diese Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch könne durch einen alternativen Ausbau der Bestandstrasse vermieden oder deutlich eingeschränkt werden.

Art, Umfang, Flächenbedarf und Folgefunktionen des Vorhabens seien in den Verfahrensunterlagen zu beschreiben, ebenso die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf verschiedene raumbedeutsame Belange. Die wesentlichen technischen Annahmen und Aussagen müssten in hinreichender Tiefe erfolgen und inhaltlich zutreffen. Von der Vorhabenträgerin vorgelegte Gutachten und Prognosen müssten dabei methodisch einwandfrei zustande kommen und in der Sache vernünftig sein; sie seien darauf zu prüfen, ob maßgebliche Sachverhalte zutreffend und vollständig ermittelt seien, entscheidungserhebliche Gesichtspunkte erkannt und der Verlauf der Entwicklung nicht fehlerhaft eingeschätzt worden sei. Die vorliegenden Verfahrensunterlagen genügten diesen Anforderungen in mehrerlei Hinsicht nicht.

Die vorliegenden Verfahrensunterlagen enthielten keinen Höhenplan, eine konkrete Trassierung könne nicht dargestellt werden, dies sei ein wesentlicher Mangel. Ohne konkrete Kenntnis von der Lage der Trasse könne nicht bestimmt werden, ob eine Fahrzeitverkürzung im dargestellten Maß erreichbar sei. Des Weiteren könne ohne einen Höhenplan keine schalltechnische Untersuchung angestellt werden. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Büro beziehe sich in seiner schalltechnischen Untersuchung auch auf einen solchen Höhenplan. Werde dieser sodann aber nicht den Verfahrensunterlagen beigelegt, werde die Möglichkeit, die Auswirkungen des Vorhabens auf Seiten der Beteiligten zu prüfen, beschnitten.

Die im Erläuterungsbericht dokumentierten Untersuchungen, insbesondere hinsichtlich der Beeinträchtigung von unter besonderem Schutz stehenden FFH-Schutzgebieten sowie die Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens insgesamt, seien unzureichend, da diese nicht auf einer mit ausreichender Tiefe vorgenommenen Untersuchung beruhten. Die Vorhabenträgerin setze sich in Widerspruch zu gesetzlichen Vorgaben und fachlichen Anforderungen, die sie selbst in anderen Projekten praktiziere. Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sei vor der Zulassung oder Durchführung von Projekten deren Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten zu überprüfen. Auf Ebene der Raumordnung sei in der Regel eine FFH-Vorprüfung durchzuführen. Die Vorhabenträgerin orientiere sich vorliegend am Umweltleitfaden des EBA für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung und Plangenehmigung. Dieser stelle in technischer Hinsicht allgemeine angewandte Regelwerke für die Durchführung der FFH-Vor- und Verträglichkeitsprüfung auf und enthalte Vorgaben zur Untersuchungsbreite der Untersuchungskorridore, die für die Schutzgüter mit unterschiedlicher Breite links und rechts der Trasse zu bilden seien. In den Verfahrensunterlagen zum hiesigen ROV würden die Korridorbreiten ohne Not und ohne Begründung teils deutlich geringer festgelegt. Es seien nach Ansicht der Marktgemeinde fast alle UVP-G-Schutzgüter nicht ausreichend erfasst worden. Die vorgelegten Schutzkarten aus der UVS hielten den Standard des Leitfadens des EBA der UVP nach Ansicht der Marktgemeinde nicht ein.

Warum für die Schutzgüter keine einheitlichen Korridore angegeben würden, sei insbesondere vor dem Hintergrund der verschärften Schutzanforderungen, die sich aus der Rechtsprechung zur



WRRL ergäben, nicht nachvollziehbar. Im Leitfaden des EBA werde darauf hingewiesen, dass eine Ausweitung des Untersuchungsraumes bei entsprechender Empfindlichkeit erforderlich sein könne. Es komme hinzu, dass für das Schutzgut Wasser in Teilen gar keine Untersuchungen angestellt worden seien. Aussagen zu Betroffenheiten der Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper (WRRL-Bewertung) gebe es nicht. In den Raumordnungsunterlagen werde zudem angegeben, dass die Auswirkungen auf die Wasserkörper und auf die Bewirtschaftungsziele der Flusswasserkörper derzeit nicht beurteilt werden könnten und dies später auf Grundlage konkreter Planungen erfolgen solle, obwohl in der FFH-Vorprüfung konkrete Trassen betrachtet worden seien. Zur Untersuchung einer möglichen Verschlechterung nach der WRRL müsse nach Auffassung des Marktes Zusmarshausen im ROV auf der Stufe der Raumordnung und Landesplanung abgeklärt werden, ob durch die Betroffenheit von Zielen der Raumordnung eine Verschlechterung der Oberflächen- und Grundwasserkörper entstehen könne. Dass das Schutzgut Wasser nicht untersucht worden sei verstoße auch gegen Art. 4 der WRRL.

Nach alledem seien die Verfahrensunterlagen unzureichend. Das ROV sei insoweit negativ zu verbescheiden. Mindestens sei der Vorhabenträgerin aufzugeben, Verfahrensunterlagen zu ergänzen und auf Basis einer zutreffenden Untersuchungsbreite neu aufzustellen. Erst dann könne eine abschließende und den gesetzlichen Beteiligungsrechten gerecht werdende Prüfung der Verfahrensunterlagen erfolgen. Den gesetzlichen Vorgaben würden die angesetzten geringen Untersuchungsbreiten nicht gerecht.

Auch die von der Vorhabenträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung sei teils unzureichend, teils jedenfalls nicht prüfbar und verletze somit wiederum die Beteiligungsrechte. Für das Neubauvorhaben gälten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die schalltechnische Untersuchung solle die Größe der durch die Neubaustrecken je nach Trassenverlauf betroffenen Flächen, so Immissionsgrenzwertüberschreitungen zu erwarten seien, ermitteln. Es werde nicht vollständig offengelegt, von welchen Eingangsparametern die Berechnungen ausgingen. Es würden keine Angaben zu den verwendeten Fahrzeugkategorien gemacht, auch seien keine längenbezogenen Schallleistungspegel angegeben. Die relevante Schallbelastung, etwa die Doppelbelastung aus Schiene und Straße, sei nicht ermittelt worden. Die Ergebnisse der Berechnung seien in Isophonenkarten grafisch dargestellt, diese zeigten jedoch weder Grenzen der baulichen Nutzung der betroffenen Gebiete noch sei deren Verlauf ausreichend nachvollziehbar. Gleiches gelte für die Karte der Gesamtlärbetrachtung. Es wäre notwendig gewesen, Isophonen für den Tagzeitraum und den Nachtzeitraum mit Abstufungen für die jeweiligen Siedlungsgebiet-Kategorien darzustellen. Auch werde bei den betroffenen Gebieten nicht nach dem Gebietscharakter differenziert. Nach § 2 der 16. BImSchV bestünden für die verschiedenen Gebietsarten unterschiedliche Immissionsgrenzwerte. Dargestellt worden seien nur die Bereiche, wo sich eine Pegelüberschreitung von 60 dB(A) ergeben solle. Die Isophonen seien mit Abstufungen je nach betroffener Gebietskategorie darzustellen. Eine tatsächliche Bewertung der Betroffenheiten sei im Ergebnis kaum möglich. Durch die in der schalltechnischen Untersuchung gewählte Vorgehensweise werde die Anstoßwirkung des Verfahrens nicht erreicht. Dieser Mangel müsse noch im ROV geheilt werden. Voraussetzung dafür sei eine belastbare Verkehrsprognose.

Die gesamten schalltechnischen Berechnungen beruhten auf den Verkehrsmengen, die im BVWP 2030 für die Verbindung Ulm-Augsburg zugrunde gelegt wurden. Diese Prognose sei als veraltet zurückzuweisen.



Durch den sogenannten Deutschlandtakt seien höhere Geschwindigkeiten und geringere Fahrzeiten als im BVWP 2030 vorgesehen. Daraus würden auch höhere Verkehrsmengen für die Strecke resultieren. Dementsprechend sei die Verkehrsprognose anzupassen. Diese erfülle nicht die voranstehend angeführten Anforderungen an Gutachten und Prognosen. Es sei für die zu erwartenden höheren Verkehrsmengen eine entsprechende Prognose zu erstellen und auf dieser Basis die schalltechnische Berechnung anzupassen. Dies gelte nicht, sofern der Ausbau im Zuge der Bestandsstrecke erfolge und Einklang mit den Verkehrsmengen des BVWP 2030 hergestellt werde.

Bezüglich der Eingabewerte für die Berechnung der Straße (Gesamtlärmbelastung) werde in den Verfahrensunterlagen lediglich auf die verwendete Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen und die Straßenverkehrsmengen des Bayerischen Straßeninformationssystems verwiesen. Diese fehlende Darstellung der Eingabewerte genüge den Anforderungen an die Dokumentation nicht. Für den Straßenverkehr seien ebenfalls die zukünftigen Verkehrsmengen und nicht die Werte der Straßenverkehrszählung 2021 zu berücksichtigen. Wie die Hochrechnung der Verkehrszahlen erfolgt sei, werde nicht beschrieben und sei nicht nachvollziehbar.

Des Weiteren sei anzumerken, dass das bestehende Gewerbegebiet im Ortsteil Wollbach in den Karten der schalltechnischen Untersuchung nicht dargestellt und bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurde. Die Untersuchung sei insoweit unvollständig.

Es werde zudem darauf hingewiesen, dass der vorliegende Antrag auf Raumordnung unschlüssig sei. Aufbauend auf dem sogenannten Deutschlandtakt werde der Ausbau der Bestandsstrecke wegen zu langer Fahrzeit ausgeschlossen und es fänden Vergleiche zwischen den im Verfahren befindlichen Trassen statt. Es werde jedoch nicht der Abschnitt Ulm Hauptbahnhof - Augsburg Hauptbahnhof betrachtet, sondern lediglich der Abschnitt Bahnhof Augsburg-Oberhausen - Bahnhof Neu-Ulm. Zwischen den Bahnhöfen und den jeweiligen Hauptbahnhöfen lägen jeweils rund 2 Kilometer Strecke, die unter innerörtlichen Bedingungen zu befahren seien. Hintergrund sei die Tatsache, dass das Stellwerk Augsburg-Oberhausen technisch nicht in der Lage sei, die Abwicklung der Züge darzustellen. Für die Ertüchtigung des Stellwerkes seien Aufwendungen von über 500 Mio. Euro erforderlich. Es sei völlig unklar, ob und wann diese Summe aufgebracht werde. Konsequenz sei, dass zwar eine Fahrzeitverkürzung zwischen Augsburg-Oberhausen und Neu-Ulm möglich sei, es aber nicht belegt sei, ob dies zu einer tatsächlichen Verkürzung der Reisezeit zwischen Ulm Hauptbahnhof und Augsburg Hauptbahnhof führe. Es stehe zu befürchten, dass die Fahrzeit aufgrund des Engpasses durch das o.g. Stellwerk nicht ausreichend reduziert werden könne. Hinsichtlich der in den Raumordnungsunterlagen enthaltenen Ausführungen zum Erhaltungszustand in den Natura 2000-Gebieten ist die Marktgemeinde der Auffassung, dass diese in Teilen nicht zutreffend seien und der Maßstab der vorgelegten FFH-Prüfung fehlerhaft sei.

Hinsichtlich der potenziellen Wirkfaktoren des Vorhabens werde in der FFH-VP nicht darauf hingewiesen, dass auf der Webseite „FFH-VP-Info“ des Bundesamtes für Naturschutz (<https://ffh-vp-info.de>), deren Relevanzbewertungen zur Ermittlung der potenziellen Wirkfaktoren des Vorhabens verwendet worden seien, auch betriebsbedingte Auswirkungen aufgeführt seien. Dies könne zu erheblichen Fehlbewertungen führen. Bezüglich möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete führt die Marktgemeinde aus, dass Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Stubenweiher“ ausgeschlossen werden könnten. Auch beim FFH-Gebiet „Riedellandschaft Talmoore“, beim FFH-Gebiet „Zusamtal von Ziemetshausen bis Schönebach“ sowie beim FFH-Gebiet „Untere Illerauen“ seien durch alle Trassenvarianten keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.



Hinsichtlich der Konflikte mit den Belangen der Raumordnung stellt die Marktgemeinde fest, dass ein Variantenvergleich in den Verfahrensunterlagen nur teilweise oder bedingt enthalten sei. Eine Beeinträchtigung von regionalplanerischen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten werde ermittelt, jedoch nur teilweise in Relation gesetzt. Eine Gewichtung der Faktoren und eine Übersicht über quantitative und qualitative Beeinträchtigungen bleibe aus. Die Relation der Varianten und der durch sie ausgelösten Beeinträchtigungen seien jedoch notwendig für die raumplanerische Abwägungsentscheidung.

Auf Grundlage der Raumordnungsunterlagen hat der Markt Zusmarshausen die Untersuchungskorridore nach UVP-G-Schutzgütern überprüft. Diese seien in den Verfahrensunterlagen ermittelt, jedoch sei die Untersuchungstiefe fragwürdig und eine Inrelationsetzung der Beeinträchtigungen unterbliebe auch an dieser Stelle. Die in den Verfahrensunterlagen enthaltenen quantitativen Beeinträchtigungen erlaubten lediglich einen abschnittswisen Überblick. Zur Beurteilung der Beeinträchtigung von Schutzgütern fehlten zahlreiche Bestandsaufnahmen und Ermittlungen. Es gebe keine Angaben dazu, in welchem Umfang für die jeweiligen Trassen Baueinrichtungsflächen erforderlich seien und wo diese einzurichten seien. Dies sei mindestens relevant für die Beurteilung auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Fläche und Boden. Ebenfalls fehle eine Prognose für den Bauverkehr. Dies sei aufgrund des großen Volumens an Aushubmengen von besonderer Bedeutung. Außerdem gebe es keine Angaben zu den möglichen Belastungen durch Baulärm.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels auf das Schutzgut Wasser seien die Beeinträchtigungen durch alle Varianten insgesamt negativ zu beurteilen.

Zu den Ausführungen in den Verfahrensunterlagen bezüglich der Beeinträchtigung von Vorkommen besonders kritischer Arten sei festzustellen, dass deren Auswahl für die einzelnen Trassenvarianten nicht nachvollziehbar sei und auch nicht begründet werde.

Im Zusammenhang mit den in den Raumordnungsunterlagen enthaltenen Ausführungen zur zu Beginn der Grundlagenermittlung durchgeführten Raumempfindlichkeitsanalyse stellt der Markt Zusmarshausen fest, dass der Kriterienkatalog und die Gewichtung in den Unterlagen des ROV nicht dargestellt seien. Deshalb sei nicht nachvollziehbar, auf welcher Grundlage die Raumwiderstandskarte erstellt worden sei. Im Erläuterungsbericht gebe es keine Aussage dazu, welcher der zu Beginn des Verfahrens untersuchten vier Trassierungsräume hinsichtlich des Raumwiderstands am besten zu bewerten sei bzw. welche der aktuell im Verfahren untersuchten Trassenvarianten am besten einzustufen sei. Dazu müsse es mindestens eine tabellarische Darstellung geben, aus der für jeden Trassenkorridor ersichtlich sei, in welchem Umfang jeweils die drei Raumwiderstandsklassen betroffen seien. Nur dadurch sei erkennbar, welcher Trassierungsraum diesbezüglich Vorteile aufweise. Auch die Raumwiderstandsklassen seien weder hergeleitet noch begründet worden. Auch erfolge keine Unterscheidung zwischen oberirdischen und unterirdischen Raumwiderständen, was bei Tunnelführungen sehr hilfreich und nachvollziehbar wäre. Die Trassierungsräume sollten nach den Angaben im Erläuterungsbericht möglichst außerhalb hoch sowie sehr hoch gewichteter Raumwiderstände liegen. Wie hoch der Anteil der Strecke in den jeweiligen Raumwiderstandsklassen sei, werde nicht ausgeführt. Es könne deshalb nicht beurteilt werden, ob dieses Ziel erreicht werden konnte bzw. in welchem Umfang dies gelungen sei.



Der Wirtschaftsstandort Zusmarshausen sei dringend auf einen Regionalhalt angewiesen, auch könne die Marktgemeinde ihre Aufgaben als Teil des Mittelzentrums Dinkelscherben/Zusmarshausen ohne Bahnhalt nur bedingt erfüllen. Die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal sei als einzige mit den Zielen und Grundsätzen des LEP zum Ausbau des ÖPNV vereinbar, wonach dieser auszubauen und der ländliche Raum verstärkt an das Schienennetz anzubinden sei. Die in Zusmarshausen ansässigen Unternehmen benötigten vor allem Mitarbeiter im mittleren und unteren Lohnsektor, die regelmäßig nicht über ein eigenes Kfz verfügten und auf den ÖPNV angewiesen seien. Die bestehende ÖPNV Infrastruktur ohne Regionalbahnhalt sei ein entscheidender Standortnachteil für Zusmarshausen. Der Standort drohe seine Attraktivität zu verlieren.

Für die Bewertung der Varianten und die Findung einer Vorzugsvariante bzw. einer Antragsvariante seien auch Angaben zum Nutzen und zu den Kosten im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbewertung zu ermitteln. Dies sei auch deshalb von besonderer Relevanz, da von den ursprünglichen Festlegungen des BVWP 2030 gravierend abgewichen werde. Darüber hinaus gebe es weitere Kriterien, die für die verkehrliche und volkswirtschaftliche Bewertung relevant seien. Auch wenn sie im ROV nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand quantifiziert werden könnten, sei jedoch zu beurteilen, ob es zwischen den Trassenvarianten signifikante Unterschiede gebe. Auch konkrete Aussagen zu den Auswirkungen der Antragsvariante auf das vorhandene Nah-, Fern- und Güterverkehrsnetz fehlten, auch dies sei im Rahmen der fehlenden Verkehrsuntersuchung zu beurteilen. Bisher nicht berücksichtigt habe die DB, dass ihre Varianten teilweise über festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen des Marktes Zusmarshausen und auch die BAB A8 verliefen, sodass die Flächenverfügbarkeit bzw. rechtliche Übertragbarkeit bei vollwertigem Flächenausgleich geprüft werden müssten. Ebenso sei ein Vergleich der erforderlichen Kompensationsflächen der Varianten nicht behandelt. Es fehlten Angaben dazu, wo die Kompensation erfolgen solle bzw. könne. Bei anderen Verfahren würden üblicherweise frühzeitig Kompensationsflächen „reserviert“. Zwar gebe es im Erläuterungsbericht Angaben zu dem zu erwartenden Eingriff in geschützte Biotop und Waldflächen, aber es gebe keine Angaben dazu, ob die Kompensation überhaupt im räumlichen Zusammenhang möglich sein würde.

Als Ergebnis der Auswertung der Raumordnungsunterlagen sei festzustellen, dass diese insgesamt unvollständig und mangelhaft seien. Ein formaler Mangel sei die fehlende allgemeinverständliche Zusammenfassung. Es werde davon ausgegangen, dass das ROV durch Nachreichung und Ergänzung von Unterlagen und Überarbeitung der Betrachtungstiefe zu ergänzen sei. Des Weiteren gehe der Markt Zusmarshausen davon aus, dass der Ausbau der Bestandsstrecke ggf. in einer Kombinationslösung Neubau- und Bestandstrasse noch in das Verfahren eingeführt werden müsse. Bei Beurteilung der vorliegenden Varianten seien die Trassenvarianten Violett, Türkis und Blau-Grün als nicht raumverträglich einzustufen. Nach Betrachtung der qualitativen und quantitativen Beeinträchtigungen der Schutzgüter entspreche nur die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal den Vorgaben des LEP. Es werde um eine entsprechende landesplanerische Beurteilung gebeten.

Der **RPV Augsburg** teilt mit, dass vom Bahnprojekt eine Reihe von rechtsverbindlichen Festlegungen des RP 9 betroffen seien. Betroffen seien Vorranggebiete für den Hochwasserabfluss und -rückhalt (vgl. RP 9 B I 4.4.1.3 (Z)), ein Vorranggebiet für Windenergienutzung (vgl. RP 9 B IV 2.4.2.1 (Z)) sowie ein regionaler Grünzug (vgl. RP 9 B I 2.2 (Z)). Des Weiteren seien mehrere landschaftliche Vorbehaltsgebiete betroffen. In Vorranggebieten für den Hochwasserabfluss und -rückhalt komme dem vorbeugenden Hochwasserschutz gegenüber anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen Vorrang zu (vgl. RP 9 B I 4.4.1.3 (Z) i.V.m. Karte 2a „Siedlung und Ver-



sorgung). In Vorranggebieten für die Windenergienutzung komme der Windenergienutzung Vorrang gegenüber anderen raumbedeutsamen Nutzungsansprüchen zu. Andere raumbedeutsame Nutzungen seien hier ausgeschlossen, soweit diese mit der Windenergienutzung nicht vereinbar seien. Trassenvarianten berührten oder querten den regionalen Grünzug nördlich von Augsburg (siehe RP 9 B I 2.2 (Z) i.V.m. Karte 3 „Natur und Landschaft“). Dessen Funktionen seien die großflächige (Grün-) Gliederung des großen Siedlungsraumes Augsburg, die Verbesserung des Bioklimas und die Erholungsvorsorge für Kurzzeiterholung (vgl. Begründung zu RP 9 B I 2.2 (Z)). Bei der Beurteilung der Inanspruchnahme der Flächen innerhalb eines regionalen Grünzuges komme es insbesondere darauf an, ob bzw. inwieweit die Funktionen des regionalen Grünzuges beeinträchtigt würden. Ob zu erwarten sei, dass von den geplanten Trassenführungen eine solche Beeinträchtigung ausgehe, werde von den zuständigen Fachstellen (insbesondere der unteren Naturschutzbehörde) zu beurteilen sein. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten komme den Belangen von Natur und Landschaft besondere Bedeutung zu.

Gemäß RP 9 B IV 1.3.1 Abs.1 (Z) solle die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, insbesondere der Bahnlinie München - Augsburg – Ulm, verbessert werden und gemäß B IV 1.3.1 Abs.4 (Z) des RP 9 solle auf die Schaffung eines transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes, insbesondere der Magistrale für Europa (Paris - Straßburg - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Wien - Bratislava), hingewirkt werden. Der geplante Aus- bzw. Neubau trage insofern zur Verwirklichung dieser Ziele bei.

Der **Regionalverband Donau-Iller** teilt mit, dass die Ausbau-/Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg den Standort Ulm/Neu-Ulm sowie die umliegende Region stärke. Das Gesamtprojekt sei notwendig; er spreche sich für einen raschen Ausbau der Teilstrecke der europäischen Magistrale aus. Ein Neubau werde als zwingend notwendig angesehen.

Der Regionalverband unterstütze die Trassenvariante Violett nachdrücklich; als Alternative werde, mit etwas höher einzuschätzenden raumordnerischen Konflikten, die Variante Orange angesehen. Die Varianten Türkis und Blau-Grün würden nicht befürwortet.

Im Hinblick auf die in den Verfahrensunterlagen aufgeführten Betroffenheiten von regionalplanerischen Festlegungen sei anzumerken, dass hierbei die regionalplanerische Unschärfe nicht berücksichtigt worden sei. Einige Trassenabschnitte verliefen randlich entlang der regionalplanerischen Festlegungen. Der Regionalverband gehe in diesen Fällen von keiner oder nur einer geringen Beeinträchtigung aus.

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** bestätigt die befürwortende Grundhaltung zum Projekt unter Verweis auf den Beschluss vom 27.01.2022, ergänzt um die am 17.05.2023 beschlossene Resolution für die Realisierung des Bahnprojektes Ulm – Augsburg. Die Stadt begrüße die Zielsetzung des Vorhabens durch Realisierung einer Ausbau-/Neubaumaßnahme zur Einbindung in den Deutschlandtakt.

Der **Landkreis Augsburg** teilt mit, dass die Bahn bei der Trassenauswahl nach objektiven Kriterien vorgehe und diese gleichwertig optimieren und planen möchte, um am Ende die beste Lösung für alle Beteiligten zu finden. Dieses Vorgehen werde grundsätzlich begrüßt, da damit ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven Schienenverkehr, auch in Bayern, geleistet werde.

Eine entsprechende Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe müsse Voraussetzung für die Realisierung des Bahnprojektes sein. Die folgenden Punkte seien deshalb unabdingbar:

- Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ausbau- bzw. Neubaustrecke Ulm-Augsburg müssten die Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg schon so ertüchtigt sein, dass dort neben den geplanten Fern- und Güterverkehren der schon lange von der Region geforderte



15-Minuten-Grundtakt auf allen von Augsburg ausgehenden Nahverkehrsachsen (Dinkelscherben, Donauwörth, Bobingen/Schwabmünchen, Friedberg und Mering) inklusive eines 30-Minuten-Taktes Augsburg-Ulm, Augsburg-Weilheim und Augsburg-Ingolstadt gefahren werden könne. Ebenso werde eine Vertaktung mit allen geplanten Zügen des Regio-S-Bahn-Konzeptes im Raum Ulm/Neu-Ulm ermöglicht.

- Es werde deshalb gegenüber dem Bund eingefordert, auch die angrenzenden Bahnknoten Ulm, Neu-Ulm und Augsburg auszubauen, damit sie den geplanten Mehrverkehr aufnehmen könnten. Hierbei seien sowohl im Raum Augsburg als auch in der Region Donau-Iller Vorortverkehre im exakten Takt zu unterstellen. Im ersten Schritt müsse der genaue Ausbaubedarf durch die laufende Betriebsprogrammstudie bzw. Fahrplanstudien ermittelt werden. Wenn das Ergebnis der Studie einen ergänzenden Ausbaubedarf in den Knotenpunkten ergebe, müsse der Bund den Planungsauftrag an die DB rechtzeitig zur BVWP-Überprüfung 2023 entsprechend erweitern.
- Es sei dazu notwendig, dass die Ergebnisse der von der DB in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium dafür in Auftrag gegebenen Studien zeitnah zur Verfügung stünden, damit sie in die Bundesbedarfsplanprüfung bis Ende 2023 einfließen könnten.
- Unabhängig von der Vorzugstrasse müsse die Bestandstrasse aufgrund der höheren Frequenz Lärmschutz nach den Standards der Lärmvorsorge erhalten. Für die entsprechende Umsetzung sei der Bund zuständig.
- Im Zuge des Projektes seien unabhängig von der Vorzugstrasse durch den Bund alle Stationen des SPNV entlang der bestehenden Strecke barrierefrei auszubauen.
- Der SPNV solle nach Inbetriebnahme des Projektes nach den Vorgaben der verkehrlichen Aufgabenstellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg attraktiver gestaltet werden. Die wichtigsten Verbesserungen seien ein 30-Minuten-Takt von Augsburg nach Ulm, ein exakter 15-Minuten-Takt im Vorortverkehr (Augsburg-Dinkelscherben, Augsburg-Meitingen, Augsburg-Friedberg und Augsburg-Buchloe sowie Senden-Ulm und Günzburg-Ulm) und die Bestellung zusätzlicher Halte (Augsburg-Hirblingerstraße, Biburg-Vogelsang, Mödishofen, Burlafingen und Neu-Ulm Industrie), sofern die Voraussetzungen hierfür durch entsprechende Prüfung erkannt werden.
- Über eine SPNV-Bestellung auf der Trasse könne erst entschieden werden, wenn die konkrete Linienführung festgelegt worden sei und mögliche Wünsche von Kommunen nach Haltepunkten feststünden, da sich deren Potential erst dann bewerten lasse.

Der **Landkreis Günzburg** teilt mit, dass der Kreistag bereits am 13.12.2021 eine Resolution zum Projekt beschlossen habe, an der festgehalten werde. Diese Resolution habe Folgendes zum Inhalt:

Der Ausbau der Bahntrasse zwischen Augsburg und Ulm sei nicht nur im nationalen Interesse oder im Interesse der Städte Augsburg und Ulm, sondern auch des Landkreises Günzburg. Aus diesem Grund stehe der Landkreis hinter den Ausbauplänen und plädiere für einen beschleunigten Abstimmungs- und Planungsprozess. Gleichzeitig müsse der Ausbau aber auch im Dialog mit der Region erfolgen, die einen Mehrwert durch die Baumaßnahme erhalten müsse. Daher seien folgende Vorgaben im Planungsprozess zu berücksichtigen:

- Eine Trassenfestlegung dürfe nur mit und nicht gegen die Region erfolgen. Einseitige Belastungen seien dabei zwingend zu vermeiden.
- Die vom BVWP und dem Deutschlandtakt getroffenen und zugesagten Vorgaben seien einzuhalten. Dies bedeute insbesondere die Stärkung des Fernverkehrshaltes am Bahnhof in



Günzburg und die zwingende Einhaltung einer maximalen Zielfahrzeit der stündlichen Fernverkehrsverbindungen von Augsburg über Günzburg nach Ulm bzw. in entgegengesetzter Richtung von 40 Minuten.

- Bei den Planungen sei maximal auf die Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, der Unternehmen, der Landwirte und Kommunen und die natürlichen Begebenheiten sowie die Belange des Naturschutzes einzugehen. Dies bedeute:
 - Maximaler Lärmschutz entlang der Neubautrasse, auch und insbesondere unter Berücksichtigung der bereits gegebenen Belastung durch geplante und bestehende Infrastrukturprojekte.
 - Maximaler Tunnelanteil insbesondere im Bereich von Wohn- und Gewerbegebieten, um die Betroffenheit potentieller Anlieger zu reduzieren.
 - Talbrückenbauwerke seien soweit möglich zu vermeiden, um das Landschaftsbild zu schonen.
 - Im Landkreis müssten die neuen Gleise möglichst lange möglichst nahe an der BAB verlaufen, um eine Trassenbündelung zu erreichen und den Eingriff im Landkreis gering zu halten.
 - Gemeinden dürften durch die neue Trasse nicht regelrecht halbiert werden.
- Daher würden folgende Varianten abgelehnt: Die Trassen Blau-Grün und Türkis im Landkreis Günzburg, die Trassen Orange zwischen Günzburg-Deffingen und der westlichen Landkreisgrenze, die Trassen Violett im Bereich von Scheppach.
- Folgende Varianten seien grundsätzlich vorstellbar: Die Trassen Violett im Gebiet des Landkreises Günzburg, ausgenommen entlang des bebauten Bereichs von Scheppach sowie die Trassen Orange von der östlichen Landkreisgrenze bis Günzburg-Deffingen. Der Hochwasserschutz Burgau dürfe nicht beeinträchtigt werden. Im Bereich Limbach sei ein Tunnel oder eine Einhausung vorzunehmen. Auch für diese Varianten gelte das Gebot der größtmöglichen Schonung von Mensch und Natur.
- Mit der Verwirklichung der Neubautrasse müsse auch ein deutlicher Mehrwert für den Landkreis Günzburg einhergehen. Auf der gesamten Bestandstrasse müsse eine deutliche Verbesserung im Nahverkehr verwirklicht werden. Die Zusagen für eine barrierefreie Gestaltung sämtlicher Bahnhöfe entlang der Bestandsstrecke müssten eingehalten werden. Ausgleichsmaßnahmen müssten möglichst verträglich und unter Berücksichtigung der Interessen der Landwirtschaft und des Umweltschutzes erfolgen.

Übertragen auf die Trassenvarianten zum aktuellen Planungsstand bedeute dies, dass der Landkreis Günzburg von Osten kommend die Varianten Orange und ab dem Kammeltal die Varianten Violett eindeutig bevorzuge.

Der Landkreis sei durch die geplante Bahntrasse in erheblichem Maße betroffen, gleichzeitig ergäben sich jedoch auch Chancen für den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs. Eine attraktive Anbindung an die beiden Universitätsstädte Augsburg und Ulm habe für den Landkreis aufgrund der bestehenden dichten Verkehrsverflechtungen auch künftig einen sehr hohen Stellenwert. Gut ausgebaute SPNV Angebote sollten mit Angeboten des ÖPNV verknüpft werden. Hohe Priorität habe in diesem Zusammenhang auch die Einhaltung der Vorgaben zur Barrierefreiheit.

Durch die Verlagerung von Güterverkehr von der Bestands- auf die Neubaustrecke sowie die Entflechtung der Verkehrsarten würden Kapazitäten auf der Bestandsstrecke frei. Die sich daraus ergebenden Möglichkeiten für den Nahverkehr dürften nicht ungenutzt bleiben.

Miteinzubeziehen bei der Wahl einer Vorzugstrasse seien auch die im Alltag oder in der Freizeit genutzten Fuß- und Radwegeverbindungen.



Der **Landkreis Neu-Ulm** teilt mit, dass das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg von herausragender Bedeutung für die Region sei. Der Landkreis spreche sich für das Projekt aus und unterstütze die Umsetzung des Aus- bzw. Neubaus ausdrücklich. Die Bahnstrecke Ulm-Augsburg sei bereits heute stark ausgelastet. Die Region wolle einen Beitrag dazu leisten, mehr Menschen für SPNV und ÖPNV zu gewinnen. Das Bahnprojekt könne durch die Trennung von Nah- und Fernverkehr hierzu beitragen. Bei der Wahl der Trasse gelte es, sorgsam die Schutzgüter wie insbesondere Menschen, Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kulturelles Erbe u.a. abzuwägen.

Der **Bezirk Schwaben** legt dar, dass alle Varianten mit Eingriffen in die Kulturlandschaft Bayerisch-Schwabens verbunden seien. Die geringsten Auswirkungen seien voraussichtlich in der unmittelbaren Nähe bestehender Infrastruktureinrichtungen zu erwarten. Da auch Kraftfahrtstraßen große Eingriffe in die bestehende Kulturlandschaft darstellten und bei ausbleibendem Neubau der Bahnstrecke in größerem Maße zu erwarten seien, würden die Eingriffe, die durch den Aus- bzw. Neubau der Bahnstrecke entstünden, hingenommen.

Im Hinblick auf die zu vertretenden öffentlich-fischereilichen Belange werde von nur geringen Betroffenheiten ausgegangen. Eine vertiefte fischereifachliche Stellungnahme ergehe nicht, überörtlich raumbedeutsame Umweltbelange des Gewässerschutzes, des aquatischen Artenschutzes sowie des Naturschutzes seien aus Sicht des Bezirks nicht betroffen.

Varianten Violett

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** führt zur Variante Violett aus, dass diese im Stadtgebiet den gleichen Verlauf aufweise wie die Variante Blau-Grün. Zwar weise sie im Vergleich zu den Varianten Orange und Türkis den geringsten Flächenverbrauch auf, allerdings sei aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse von besonders stark zu gewichtenden Eingriffen in den Bestand vorhandener Wohnbebauung in Bärenkeller sowie einer stärkeren Immissionsbelastung auszugehen. Zudem werde ein aktuelles Bauleitplanverfahren der Stadt tangiert; es sei von einer Verstärkung der Barrierewirkung innerhalb des Stadtteils Bärenkeller auszugehen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sei zu befürchten, dass ein viergleisiger Ausbau die Reaktivierung des Bahnhofs Hirblinger Straße verhindern könnte. Dieser solle als Mobilitäts-Hub sowie als Ankerpunkt für den Stadtteil Bärenkeller ausgebaut werden. Dies spiele für die weitere Entwicklung des Stadtteils sowie dessen Vernetzung mit der Kernstadt und dem Umland durch umweltfreundliche und klimaschonende Mobilität eine herausragende Rolle und dürfe nicht gefährdet werden.

Des Weiteren durchschneide die Variante Violett im Bereich Diedorf bedeutende exterritoriale Forstbestände der Stadt.

Die **Gemeinden Bibertal, Kammeltal und Kötz** teilen mit, dass aus ihrer Sicht nur die Trassenvariante Violett akzeptabel sei, da die anderen Varianten ihre Gebiete durchschnitten. Nur die entlang der BAB A8 verlaufende Variante Violett trage dem Grundsatz der Bündelung von Infrastruktureinrichtungen Rechnung und sei raumverträglich. Die Konzentrierung der Verkehrswege vermeide die Trennung der Gemeindegebiete, kein Ortsteil werde abgetrennt und alle Wegeverbindungen blieben erhalten.

Die Variante Violett sei auch unter dem Aspekt des Lärmschutzes für die Bevölkerung der drei Gemeinden erheblich günstiger als die anderen Trassenvarianten.

Die Trassenbündelung mit der BAB 8 bewahre das Landschaftsbild, und das ökologisch wertvolle Günstal werde an einer Stelle gequert, die schon heute in einem erschlossenen Gewerbegebiet



liege. Die Trassenbündelung sei deshalb landschaftlich signifikant verträglicher, da die Trasse Violett in einem Einschnitt liege und keine Brücken und Dammlagen entstünden.

Auch der Eingriff in bislang unberührte Landschaft werde vermieden. Dieser Bereich stelle Rückzugsmöglichkeiten für die Wildtiere dar. Die Lebensräume und bejagbaren Flächen seien aufgrund Topografie und Lage sehr klein, eine weitere Reduzierung verbiete sich. Die Variante Violett ermögliche bestehende Wildbrücken entlang der BAB A8 fortzusetzen und unfallfreie Wildwechsel zu gewährleisten.

Die Trassenbündelung berücksichtige zudem, dass die größten Gewerbegebiete entlang der BAB lägen. Auf diesem Weg könnten Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden und die Güterlogistik Schiene-Straße optimiert werden.

Die Variante Violett nehme mit ca. 45 ha die geringste landwirtschaftliche Fläche in Anspruch, Umwege für Landwirte könnten vermieden werden.

Die **Gemeinde Bubesheim** teilt mit, dass die Varianten Violett einschließlich ihrer Untervarianten abgelehnt würden.

Die Varianten Violett tangierten die Schutzzone 3 des WSG der Gemeinde. Gemäß der Verordnung des WSG sei hier die Errichtung von Eisenbahnanlagen unzulässig. Es komme zu unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen des Grundwassers im Bereich der Gemeinde sowie der Biber (Gewässer). Außerdem werde Wald mit Bedeutung für den Wasserschutz unmittelbar beeinträchtigt.

Gemäß B XI 1 des RP 15 sollen die Wasservorkommen in der Region als natürliche Lebensgrundlage und zur Versorgung der Bevölkerung gesichert werden. Dazu solle der Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer verstärkt werden.

Die Gemeinde beziehe ihr Trink- und Brauchwasser aus dem WSG. Eine Beeinträchtigung lasse sich kaum kompensieren. Hinzu komme, dass die Gemeinde von ungewöhnlicher Trockenheit, teils auch Dürre, betroffen sei. Der Umgriff des Schutzgebietes werde daher zwecks Neubemessung überprüft. Die Gemeinde gehe davon aus, dass auf Grund des Klimawandels das Schutzgebiet vergrößert werden müsse.

Daher würden die Varianten Violett, auch mit Blick auf die Ziele des RP 15 und im Vergleich zur Variante Türkis, zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung der Wasserversorgung der Gemeinde Bubesheim führen.

Die Gemeinde sei räumlich bereits durch die BAB A8 in zwei Hälften zerschnitten. Durch die Trassierung der Varianten Violett würde die Zerschneidung durch einen weiteren Verkehrsweg verstärkt. Eine substantielle Entwicklung der Gemeinde, die bereits aktuell nur südlich der BAB möglich sei, müsste sich dann noch weiter nach Süden orientieren. Dem Anbindegebot könnte die Gemeinde so kaum gerecht werden.

Die Varianten beeinträchtigten Bebauungspläne der Gemeinde und zwei Kleingartensiedlungen. Dabei handele es sich um ein bereits in Teilen bebautes Gewerbegebiet sowie eine Freiflächenphotovoltaikanlage. Diese Beeinträchtigungen seien nicht zumutbar. Die Durchschneidung des Solarparks stehe im Widerspruch zu LEP 1.3.1 (G) und 6.2.1 (Z).

Zudem sei zu besorgen, dass ohne die Berücksichtigung weiterer Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Gemeindegebiet voraussichtlich überschritten würden. Folglich würden auch auf bislang unbeplanten Flächen die Grenzwerte überschritten, was eine Ausweisung von Baugebieten, insbesondere von Wohnbebauung, erschwere. Auf Grund der Erfahrungen der Gemeinde mit der BAB A8 werde befürchtet, dass der Wind zu höheren Schallbeein-



trächtigungen führen werde als bislang geschätzt. Gemäß B XII 4.1 des RP 15 solle die Bevölkerung jedoch vor schädlichen Einwirkungen durch Lärm aus Verkehr und Freizeitanlagen geschützt werden. Die Varianten Violett seien hinsichtlich der Schallbelastung die deutlich schlechteste Variante für die Gemeinde Bubesheim.

Die Varianten beeinträchtigten, auch im Vergleich zu den anderen Varianten, in besonderem Maße Bodendenkmäler im Gebiet der Gemeinde. Es sei Aufgabe der Gemeinde, diese zu schützen und zu pflegen.

- Im RP 15-FE seien Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Bodenschätze enthalten, die durch die Varianten mittelbar beeinträchtigt seien. Dies erscheine unverhältnismäßig.

Die Varianten durchschnitten auf dem Gebiet der Gemeinde des Weiteren Erholungswald der 2. Stufe, Schutzwald und das LSG „Günzriederweiher mit Umgebung“. Im östlichen LSG bzw. Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege und Regionalen Grünzug befänden sich auch Biotope und diverse ökologisch bedeutsame Flächen.

Insgesamt erschienen die Varianten Violett, auch im Hinblick auf die Schallbelastung und des Erfordernisses einer FFH-VP, als insgesamt ungünstigste Varianten.

Die **Stadt Burgau** führt aus, dass der Trassenverlauf südlich der BAB A8 gemeindliche WSGe durchschneide; es bestehe die Gefahr einer konkreten Gefährdung der Trinkwasserversorgung. Die beiden WSGe südlich der BAB A8 seien für die Versorgung der Stadt Burgau essentiell, die Trinkwasserversorgung könne nicht auf andere Weise sichergestellt werden. Jegliche Eingriffe und Beeinträchtigung hätten daher zu unterbleiben. Die Trassenvariante Violett führe unweigerlich zu Konflikten und Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung der Stadt Burgau.

Durch die Varianten Violett sei die Abwasserentsorgung der Stadt im Stadtteil Limbach nachteilig betroffen. Auch die Trinkwasserversorgung dieses Stadtteils sei durch die Trogführung der Varianten gefährdet. Zudem tangierten die Varianten zentrale Wasserversorgungsleitungen der Stadt, die von den WSGen südlich der BAB A8 nach Norden in das Stadtzentrum führten. Die städtische Trinkwasserversorgung bzw. deren Leitungen würden durch alle autobahnnahen Varianten gefährdet.

Des Weiteren werde der Limbach (Gewässer 3. Ordnung) durch die Varianten umweltunverträglich unterquert. In diesem Bereich sei ein Übergang aus Tunnel- in Trogführung vorgesehen.

- In den Verfahrensunterlagen finde keine Auseinandersetzung mit der bestehenden Gasleitung, die östlich des Stadtteils Limbach verlaufe, statt. Die technischen Regelungen zu den erforderlichen Sicherheitsabständen könnten nicht eingehalten werden. Ebenso werde die in der Planfeststellung befindliche Gastransportleitung Augusta in den Unterlagen nicht behandelt.

Die Trassenführung führe zu lärmimmissionsrechtlichen Konflikten mit bestandsgeschützten Nutzungen. Wohnbebauung sei insbesondere im Stadtteil Limbach betroffen.

Insgesamt ergebe sich, dass für den Bereich des Stadtgebietes Burgau die Variante im Hinblick auf die WSGe, die Trinkwasserversorgung und zum Teil bereits planfestgestellten Hochwasserschutz nicht raum- und umweltverträglich seien. Auch durch technische Modifizierung könne dies nicht in eine modifizierte Raum- und Umweltverträglichkeit umgewandelt werden.

Unter Bezugnahme auf das vorgenannte Einwendungsschreiben der Stadt vom Dezember 2021 wird ausgeführt, dass der Lärmschutz für bestehende und geplante Baugebiete bei den Varianten Violett nicht gewährleistet sei. Der Tunnel bei Limbach müsse bis Leinheim verlängert werden.

Wasser- und Abwasserleitungen sowie weitere zugehörige Infrastruktur seien betroffen und müssten ersetzt oder ggf. verlegt werden. Die Zufahrt von Limbach zur Staatsstraße 2510 müsse während der Bauphase erhalten bleiben. Im Hinblick auf den Lärmschutz für Groß- und Kleinanhausen,



den Nußlacher Hof und Unterknöringen werde ein niedrigeres Brückenbauwerk auf Autobahnniveau gefordert.

Der Tunnel am Brennerberg betreffe den Hochbehälter der Wasserversorgung, Brunnen 7 und die Hauptleitungen nach Burgau. Die Trasse quere Schutzzone 2. Die Beeinträchtigung der beiden Trinkwasserbrunnen im Wald durch die Untertunnelung sei zu prüfen. Das Schutzgebiet von Brunnen 4 werde durch die Trasse gekreuzt.

Es sei fraglich, ob die Untertunnelung der Mindel auf der sehr kurz eingezeichneten Strecke funktionieren könne. Kreuzungsbauwerke seien teilweise nicht dargestellt, die Kreuzung mit der Bestandsstrecke und der St 2025 sei nicht nachvollziehbar.

Der **Markt Diedorf** führt aus, dass er bereits seit vielen Jahren eine Ortsumfahrung der B300 plane. Dies sei bei der Planung der Bahnstrecke (Varianten Violett) unbedingt zu berücksichtigen. Es müsse die Entwässerung der durch die Variante Violett betroffenen Flächen sichergestellt werden. Auch sei der Lärmschutz im Zuge der Durchschneidung von Diedorf, aber auch für alle Ortsteile, bei der Variante zu berücksichtigen. Eingriffe durch die Variante Violett in das FFH-Gebiet im Bereich der Schmutter seien abzulehnen. Die Varianten Violett widersprächen dem Grundsatz der Trassenbündelung.

Durch die Variante würden Menschen sowohl während der Bauzeit als auch während des Betriebs erheblich beeinträchtigt. Es komme während des Baus zu Einschränkungen im Nahverkehr sowie zu Baulärm. Zudem seien Eingriffe in privates Eigentum, der Abriss von Wohneigentum und Erschütterungen zu besorgen. Die Variante Violett beeinträchtige im Gebiet der Marktgemeinde Diedorf die Schutzgüter Mensch, Tier und Natur in sehr starker Weise. Dies sei im ROV ausdrücklich zu berücksichtigen.

Die **Gemeinde Horgau** führt zu den Varianten Violett aus, dass diese im Gemeindegebiet eine sehr große Fläche versiegelten; es sei von einem wesentlichen Eingriff in das Schutzgut Boden auszugehen.

Horgau liege im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ und diene als Naherholungsgebiet für Einheimische, aber auch für Auswärtige, insbesondere Augsburger Bürgerinnen und Bürger. Durch die Trassenvariante Violett würde ein erheblicher Teil dieses Naherholungsgebietes wegfallen. Des Weiteren würden die Lebensräume gefährdeter oder vom Aussterben bedrohter Tierarten zerschnitten, beispielsweise das Uhu-Vorkommen in den Wäldern südlich von Horgau. Die Schutzgüter, die vom LSG geschont und bewahrt werden sollten, würden an Bedeutung verlieren.

Die Streckenführung der Variante kollidiere mit einem für die Errichtung von Windkraftanlagen vorgesehenen Standort südlich von Bieselbach. Dies sei einer von nur zwei für die Windkraft geeigneten Standorten im Gemeindegebiet.

Des Weiteren beeinträchtige die Variante mehrere Bodendenkmäler im Gemeindegebiet.

Das Orts- und Landschaftsbild werde, insbesondere durch die geplante Brücke über die Kreisstraße A5, erheblich beeinträchtigt.

Zudem nehme die Trasse auf dem Gemeindegebiet nicht nur unerhebliche Waldflächen in Anspruch. Diese hätten Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiete für die nahe Umgebung, nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima seien daher zu befürchten. Die Trassenvariante tangiere darüber hinaus Biotopflächen und Lebensräume für schützenswerte Vögel und andere Lebewesen. Aus Sicht der Gemeinde sei eine Beurteilung der Variante im Hinblick auf den Lärmschutz nicht möglich, da die in den Verfahrensunterlagen enthaltenen Unterlagen hierzu nicht ausreichend und nicht nachvollziehbar seien. Die vorliegenden Isophonenkarten seien nicht ausreichend, die Be-



rechnungsdaten seien offenzulegen. Die Regierung von Schwaben werde aufgefordert, die schalltechnischen Berechnungen zu überprüfen und den betroffenen Kommunen für die Abgabe einer weiteren Stellungnahme zugänglich zu machen.

Es werde befürchtet, dass es durch die Trassenvarianten Violett zu erheblichen Schäden an den kommunalen Straßen und Wegen komme. Zudem übersteige die Trasse im Falle von Unglücksfällen die Leistungsfähigkeit der örtlichen Feuerwehr, insbesondere bei Unglücksfällen auf Brücken, in Tunneln oder im geplanten Überholbahnhof. Auch die Barrierewirkung sei bei Notfällen im südlichen Gemeindegebiet kritisch zu sehen.

Die **Stadt Ichenhausen** teilt mit, dass eine autobahnbegleitende Trasse, zwischen der östlichen Landkreisgrenze bis Günzburg-Deffingen die Trassen Violett oder Orange, zwischen Günzburg-Deffingen und der westlichen Landkreisgrenze die Trassen Violett, vorstellbar sei. Durch einen Verlauf entlang der BAB würden die Verkehrswege konzentriert, Eingriffe in die Region und Natur würden dabei so gering wie möglich gehalten und die Güterlogistik Schiene - Straße optimiert.

Der **Markt Jettingen-Scheppach** führt aus, dass die Varianten Violett insbesondere eine künftige Siedlungsentwicklung in Richtung Nordosten ausschließen würden. Die Varianten führten südlich der BAB A8 in unmittelbarer Nähe zur Bestandsbebauung im Nordosten von Scheppach entlang und hätten Auswirkungen im Hinblick auf die zu erwartenden Lärmimmissionen. Gerade bei der Einfahrt in den Tunnel nördlich von Scheppach entstünden Lärmimmissionen, die den Siedlungsbereich Scheppach durchaus beeinträchtigen könnten. Es werde im Hinblick auf die Varianten Violett darauf hingewiesen, dass der Marktgemeinderat bereits einen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Scheppach Nord-Ost“ und die entsprechende Änderung des Flächennutzungsplans gefasst habe. Die betroffene Fläche würde durch die Varianten Violett untertunnelt werden, wobei darauf zu achten sei, dass die Umsetzung des Bebauungsplans nicht beeinträchtigt werde. Außerdem habe der Marktgemeinderat bereits einen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Gewerbegebiet AL-KO West“ und die entsprechende Änderung des Flächennutzungsplans gefasst. Der Bebauungsplan solle auf der Fläche des derzeitigen Firmenparkplatzes westlich der Hauptstraße ein Gewerbegebiet mit einer baulichen Nutzung festsetzen. Diese geplante Erweiterung einer wichtigen ortsansässigen Firma würde durch die Varianten Violett unmöglich gemacht werden, weil die Varianten an dieser Stelle als „freie Strecke“ geplant seien. Des Weiteren sei für eine Fläche nördlich des bestehenden Euro Rastparks Jettingen-Scheppach bereits eine Baugenehmigung für die Erweiterung des Parkplatzes inkl. der Errichtung von E-Ladesäulen erteilt worden. Auch dieses Vorhaben würde durch die Varianten Violett unmöglich gemacht werden. Durch die Varianten werde eine etwaige Entwicklung des Siedlungsbereichs Scheppach in Richtung Osten insgesamt eingeschränkt.

Um die Wettbewerbsfähigkeit und die Wirtschaftskraft Bayerns und der Regionen zu stärken, müssten Standortqualitäten erhalten und kontinuierlich verbessert werden. Vor diesem Hintergrund seien die Varianten Violett abzulehnen. Sie tangierten zwei wichtige örtliche Unternehmen, welche durch sie im Bestand und ihrer betrieblichen Weiterentwicklung eingeschränkt würden.

Die Varianten Violett führten zu einer zusätzlichen Zerschneidung des LSG „Augsburg - Westliche Wälder“. Sie zerschnitten einen großflächigen Wald, welcher positive Auswirkungen auf das Klima habe. Die Varianten würden voraussichtlich das Speicherpotenzial natürlicher Treibhausgas-Senken reduzieren.

Nach alledem entsprächen die Varianten Violett nicht den Erfordernissen der Raumordnung. Sie widersprächen qualifizierten Darstellungen des Flächennutzungsplans, durchschnitten bereits weit vorangeschrittene Planungen des Marktes in Bezug auf Erweiterungen von wichtigen örtlichen Ge-



werbebetrieben und rückten insgesamt nah an den Siedlungsbereich Scheppach heran. Eine Siedlungsentwicklung des Marktes Jettingen-Scheppach in Richtung Osten würde durch sie unmöglich gemacht werden.

Die **Gemeinde Kutzenhausen** führt aus, dass die Varianten das Vorbehaltsgebiet für die Erholung Augsburg Westliche Wälder im Umfang von ca. 214 ha durchschnitten. Für die Gemeinde bedeute diese Variante den größten Eingriff in Natur und Landschaft, da es zu einer Durchschneidung bislang unberührter Landschaft komme, der Grundsatz der Bündelung von Verkehrswegen werde negiert. Es entstehe eine zusätzliche Barrierewirkung, auch durch die Durchschneidung von Wildkorridoren.

Weiterhin erfolge die Beeinträchtigung von stark gefährdeten Vogelarten wie dem Grauen Langohr und dem Weißrückenspecht. Diese würden nur bei diesen Varianten angetroffen.

Die Variante beanspruche 40 ha landwirtschaftliche Fläche, davon 13,8 ha im Landkreis Augsburg. Die Lärmbelastung von Rommelsried liege zwar tagsüber im zulässigen Bereich, nachts sei sie jedoch am nördlichen Ortsrand überhöht, ansonsten im Ort im kritischen Bereich. Die Trasse Violett negiere alle Vorgaben an eine ordnungsgemäße Planung und werde von der Gemeinde abgelehnt.

Die **Stadt Leipheim** führt zu den Varianten Violett aus, dass diese diagonal durch die letzten landwirtschaftlichen Flächen mit hoher Bonität sowie die letzten künftigen Entwicklungsflächen der Stadt führten.

Die Stadt befürchte, dass neben dem Autobahnlärm im Süden und dem Bahnlärm im Norden eine weitere zusätzliche Lärmbelastung entstehe. Die Stadt würde durch die Bahn von beiden Seiten eingekesselt. Die Stadt trage bereits zum Wohle der Nachbarn einen erheblichen Teil der Lärmbelastung durch die bestehende Bahntrasse und die BAB. Eine Bündelung der Trassen mit einer weiteren Bahntrasse ginge erneut zu Lasten von Leipheim.

Die seit Jahrzehnten angekündigten und im Umfang reduzierten Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn im Norden der Stadt seien bis heute nicht umgesetzt. Auch die Lärmschutzmaßnahmen an der BAB seien per Gutachten festgelegt worden, die wachsende Mehrbelastung bzw. der zunehmende Autobahnlärm würden jedoch nicht berücksichtigt.

Den Auslegungsunterlagen sei ein veralteter RP 15 beigelegt. Die Stadt bitte um Überprüfung des aktuellen RP 15.

Bei der Stadt bestünden zudem ausdrückliche Bedenken bezüglich der Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung.

Die **Gemeinde Nersingen** führt aus, dass bei Realisierung der Varianten Violett im Bereich des Gemeindegebietes folgende Punkte zu beachten seien:

- Die bisherigen beschränkten Bahnübergänge seien zu beseitigen, stattdessen seien in gleicher Anzahl Unter- oder Überführungen zu errichten, die den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und die anliegende Infrastruktur berücksichtigten. Der bisherige Verkehrsfluss sei zu gewährleisten.
- Es werde die Einrichtung eines Lärmschutzes gefordert, der über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehe. Eine mögliche Lärmschutzwand müsse sich in Orts- und Landschaftsbild einfügen.
- Eine Verbesserung der Personennahverkehrsanbindung sei erforderlich. Die Anbindung des Bahnhofs Nersingen an das regionale Schienennetz müsse nicht nur erhalten, sondern verbessert werden. Ein Haltepunkt in Unterfahlheim sei zu prüfen, die SPNV-Stationen im Gemeindegebiet seien barrierefrei auszubauen.



- Beeinträchtigungen während der Bauphase seien frühzeitig mit der Gemeinde zu besprechen, um bestmögliche Lösungen für die Anwohner zu erreichen.

Unabhängig von der Trassenvariante seien die Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter innerhalb des Gemeindegebietes möglichst gering zu halten und ggf. zu kompensieren.

Die **Stadt Neusäß** spricht sich aufgrund der Belastung für die Anwohner durch Lärm und Erschütterungen gegen die Varianten Violett aus. Es seien auch erhebliche Eingriffe in Privatgrundstücke zu erwarten.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass die Variante Violett aufgrund erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht raumverträglich sei. Ein Ausnahmeverfahren nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sei unzulässig, da weniger belastende Alternativen zur Verfügung stünden.

Die FFH-Vorprüfung zu den Auswirkungen der geplanten NBS/ABS Ulm-Augsburg komme zu dem Ergebnis, dass für das FFH-Gebiet „Donau-Auen zwischen Thalfingen und Höchstädt“ und das Vogelschutzgebiet „Donauauen“ eine FFH-VP notwendig sei, die voraussichtlich auch ein Ausnahmeverfahren nach sich ziehen werde.

Das FFH-Gebiet „Donau-Auen zwischen Thalfingen und Höchstädt“ sei bei der Trassenvariante Violett nur an der Gebietsgrenze beeinträchtigt. Betroffen seien nur der LRT 9160, wo erhebliche Beeinträchtigungen für möglich erachtet würden, und der LRT 91E0*, wo erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Durch die Trasse Violett sei beim Vogelschutzgebiet „Donauauen“ nur der südliche Gebietsrand betroffen. Dort befänden sich auch Bruthabitate besonderer Bedeutung. Warum hiervon keine Abrückung erfolge, sei nicht nachvollziehbar. Eine erhebliche Beeinträchtigung sei hier für mehrere Vogelarten zu erwarten.

Die Trasse Violett quere, teils mit einem Brückenbauwerk, das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ als Neubaustrecke und verlaufe weiter in Richtung Norden direkt im östlichen Randbereich des FFH-Gebietes. Erhebliche Beeinträchtigungen seien für den LRT 5610 sowie den dunklen und hellen Ameisenbläuling und die grüne Keiljungfer zu erwarten. Für das Erhaltungsziel des FFH-Gebietes, wonach das Schmuttertal als naturnaher strukturreicher, zusammenhängender und relativ ungestörter Fließgewässer-Auenkomplex und als Biotopverbundachse im Verbund mit dem Zusamtal zu erhalten sei, seien durch die Trasse insofern erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, sodass eine FFH-VP notwendig werde. Die mittelbar betroffene Fläche sei bei der Variante Violett mit fast 600 ha sehr hoch.

Bei der zusammenfassenden Bewertung der Beeinträchtigungen der regionalplanerischen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sei festzuhalten, dass die Varianten Violett bei Vorbehaltsgebieten für die öffentliche Wasserversorgung, regionalen Grünzügen und landschaftlichen Vorbehaltsgebieten starke Betroffenheiten aufwiesen. Die Variante Umfahrung Burlafingen zudem noch bei geplanten Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege des RP 15-FE. Bei den Varianten Violett liege die Durchfahrungslänge (ohne Tunnel) der unmittelbar ausgelösten Konflikte des RP 9 und des RP 15-FE mit jeweils rund 28 % der gesamten Strecke von 86 km im Trassenvergleich im Mittelfeld.

Auf Grundlage der Raumordnungsunterlagen habe der Markt Zusmarshausen die Untersuchungskorridore nach UVP-G-Schutzgütern überprüft. Bei den Betroffenheiten von Siedlung und Landwirtschaft sowie Luft und Klima lägen die Beeinträchtigungen der Varianten Violett im Vergleich mit den Trassenalternativen im Mittelfeld. Hinsichtlich etwaiger Beeinträchtigungen durch Lärm sei bei beiden Varianten Burlafingen im Vergleich mit sehr hohen Belastungen zu rechnen. Hinsichtlich des Schutzgutes Natur und Landschaft sei im Variantenvergleich bei den Schutzgebieten sowie der



Anzahl möglicherweise betroffener besonders wertgebender planungsrelevanter Arten im Wirkbereich mit einer hohen Beeinträchtigung zu rechnen. Die Auswertung der Anzahl der möglicherweise betroffenen besonders wertgebenden planungsrelevanten Arten im Wirkbereich der einzelnen Varianten zeige zwar, dass die Variante Violett leichte Vorteile aufweise, aber auch hier sei die Anzahl der betroffenen Arten mit 26 Arten hoch. Die Variante Burlafingen habe mit 12 RL 1 und RL 2 Arten die geringste Beeinträchtigung. Bei faunistisch wertvollen Funktionsräumen seien die Varianten Violett im Variantenvergleich positiv zu bewerten. Eine Beeinträchtigung von Landschaftskategorien sei bei Variante Violett Durchfahrt Burlafingen im Vergleich zu Variante Violett Umfahrung Burlafingen deutlich geringer. Beim Schutzgut Fläche und Boden seien die Varianten Violett im Vergleich positiv, bei den Schutzgütern Wasser sowie Kultur- und Sachgüter im Vergleich eher negativ zu bewerten.

Der **RPV Augsburg** teilt zu den Varianten Violett (Umfahrung und Durchfahrt Burlafingen) mit, dass diese das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ im Bereich nördlich des Ortes Gabelbach (Markt Zusmarshausen) in offener Lage querten. Im Weiteren werde das genannte Vorbehaltsgebiet im Bereich südwestlich von Steppach (Stadt Neusäß) randlich in offener Lage berührt.

Das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ werde im Bereich nordöstlich von Gabelbach (Markt Zusmarshausen) gequert. Die geplante Trassenführung sehe hier eine Brücke vor.

Die Variante(-n) berührten in Anlehnung an die Bestandsstrecke den regionalen Grünzug nördlich von Augsburg im Bereich nördlich des Stadtteils Bärenkeller (Stadt Augsburg) randlich in offener Lage.

Aus Sicht des **Regionalverbandes Donau-Iller** seien die Varianten Violett unter regionalplanerischen Aspekten favorisiert. Die Varianten führten zu den geringsten Konflikten mit Festlegungen des rechtskräftigen RP 15 sowie des RP 15-FE. Die meisten Festlegungen, wie die geplanten Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege, das geplante Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen Kammeltal - Hartberg sowie die geplanten Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz entlang der Donau und Mindel würden größtenteils nur randlich tangiert, konfliktreiche Stellen würden zumeist überbrückt. Weitere Vorrang- und Vorbehaltsgebiete würden gänzlich untertunnelt.

Die Variante führe durch ihre Nähe zur Bestandsstrecke und der BAB A8 zur geringsten Landschaftsneuzerschneidung.

Für die Variante Durchfahrt Burlafingen ergäben sich etwas geringere Beeinträchtigungen geplanter Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege.

Variante Violett Durchfahrt Burlafingen

Die **Stadt Neu-Ulm** teilt mit, dass die St 2023/Adenauerstraße innerorts unbedingt zu erhalten sei. Eine Verlegung als Ortsumgehung werde von der Stadt abgelehnt.

Um eine Verlegung der Adenauerstraße zu vermeiden, sei zwingend zu prüfen, ob die beiden neu benötigten Gleise je einmal nördlich wie einmal südlich der Bestandsgleise errichtet werden könnten. Mit einer Ertüchtigung des nördlichen Bestandsgleises könnten dann, wie vom Bahnbetrieb benötigt, die beiden nördlichen Gleise als Schnellbahngleise dienen und die südlichen Gleise als Regionalbahn- und Güterverkehrsgleise, inklusive Bahnhofpunkt im dortigen Bereich.



Sollte es nicht möglich sein, die Adenauerstraße innerorts zu verschieben und eine Ortsumfahrung unumgänglich sein, sei von der Projektträgerin detailliert aufzuzeigen, warum dies erforderlich sei. Es sei darzustellen, wie eine Straßenführung ohne Nachteile für den Bestand sowie die Weiterentwicklung Burlafingens erfolgen könne. Es werde von der DB gefordert, ein, in einvernehmlicher Abstimmung mit der Stadt zu erstellendes integriertes städtebauliches Konzept, vorzulegen.

Zwingende Voraussetzung für die Variante sei der Erhalt einer direkten Fuß- und Radverkehrsverbindung. Eine weitere Zerschneidung Burlafingens sei zu vermeiden. Sollte eine Verlegung der Adenauerstraße erforderlich sein, sei zwingend darauf zu achten, dass weiterhin eine gute und direkte Anbindung des ÖPNV und anderer Verkehrsträger an und innerhalb Burlafingens bestehe. Aufgrund der eng an die Bestandstrasse heranreichenden Bebauung sei mit einer erheblichen Lärmbelastung und Überschreitung der Lärmgrenzwerte gemäß BImSchV zu rechnen. Daher sei der Bau von leistungsfähigen Lärmschutzwänden unabdingbar. Die betroffenen Abschnitte von Burlafingen und Pfuhl seien bereits im Bestand durch eine hohe Lärmbelastung gekennzeichnet und im Lärmsanierungsprogramm des Eisenbahnbundesamtes enthalten. Bei einer Realisierung der Variante läge eine wesentliche Änderung vor, die einen Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV begründe.

Die in den Verfahrensunterlagen erwähnte Planung eines Tunnels sei aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht vorteilhaft und sollte im weiteren Verfahren weiterverfolgt werden.

Flächenverbrauch und Eingriffe in die Landschaft seien bei dieser Variante vergleichsweise gering, entlang der Bestandstrasse bestehe bereits eine Lärmbelastung.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass die Variante Violett Durchfahrung Burlafingen nach den Trassenvarianten Orange auf dem vierten Platz liege. Hervorzuheben sei insbesondere die im Trassenvergleich geringste Betroffenheit des Schutzgutes Fläche und Boden.

Variante Violett Umfahrung Burlafingen

Von der **Stadt Neu-Ulm** wird angeführt, dass eine Bündelung mit der B10 grundsätzlich verkehrlich sinnvoll scheine. Auch könne so die Adenauerstraße im Bestand erhalten bleiben.

Die Trassenvariante kreuze den Feld- und Landgraben. Insbesondere der Landgraben sei Bestandteil des Biotopverbundes Donau-Iller. Die Variante zerschneide den Biotopverbund, das LSG „Pfuher, Finninger und Bauern Ried“ und das Wiesenbrütergebiet „Finninger und Bauern Ried“.

Auch würden wertvolle Ausgleichsflächen der Stadt und Laubwaldflächen verloren gehen. Dies gelte es zu vermeiden. Zudem sei das Überschwemmungsgebiet Landgraben betroffen.

Es sei bei Umsetzung der Variante eine weitere Querung der BAB A7 notwendig, Stadt- und Landschaftsbild würden dadurch weiter beeinträchtigt. Ein Aussiedlerhof mit Kfz-Betrieb werde tangiert. Am südlichen Ortsrand von Burlafingen sei des Weiteren mit einer zusätzlichen Lärmbelastung zu rechnen.

Nach alledem sei die Zerschneidung wertvoller Landschaftsteile, die Überbauung eines Überschwemmungsgebietes und der höhere Flächenverbrauch insgesamt als negativ zu bewerten. Für die Bewohner des südlichen Teils von Burlafingen sei mit einer Zunahme der Lärmbelastung zu rechnen.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass bei zusammenfassender Bewertung der Beeinträchtigung der Schutzgüter die Variante Violett Umfahrung Burlafingen nach der Variante Türkis am zweitschlechtesten zu bewerten sei.



Variante Türkis

Die **Gemeinde Adelsried** stellt fest, dass die Variante Türkis ein im Flächennutzungsplan dargestelltes Gewerbegebiet durchschneide. Die Gemeinde beabsichtige, den Flächennutzungsplan in diesem Bereich zu ändern, der Gemeinderat habe einen entsprechenden Beschluss am 08.11.2023 gefasst. Eine Genehmigung durch das Landratsamt Augsburg stehe noch aus. Die Grobtrassierung der Variante Türkis sehe im fraglichen Bereich ein Brückenbauwerk vor, durchschneide aber in jedem Fall erhebliche Teile des vorgesehenen Gewerbegebietes. Das sei für die Gemeinde Adelsried deswegen von massiver Bedeutung, weil die Gemeinde überhaupt nur an dieser Stelle über mobilisierbare Flächen verfüge, die einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden könnten. Die Flächen lägen verkehrstechnisch günstig, unmittelbar an die BAB A8 angebunden, wiesen einerseits einen ausreichenden Abstand zu den Wohnnutzungen der Gemeinde auf und entsprächen andererseits dem Anbindegebot gemäß Ziel 3.3 des LEP. Über andere, noch für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehende unbebaute Flächen verfüge die Gemeinde Adelsried nicht. Der Gemeinde würde demgemäß mit der Variante Türkis eine naheliegende gewerbliche Entwicklung in diesem Bereich zumindest teilweise abgeschnitten, ohne dass eine Kompensation an anderer Stelle möglich sei.

Ausweislich der den Raumordnungsunterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchungen ergäben sich für die Variante Türkis erhebliche Betroffenheiten durch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Im Falle der Variante Türkis ergäben sich auf einer Fläche von rund 0,3 ha Betroffenheiten tagsüber, nachts von immerhin 6,3 ha. Dies sei ein wesentlicher Teil des Gemeindegebiets. Nach den beigefügten Isophonenkarten ergäben sich für die Variante Türkis tagsüber in den Wohngebieten am südlichen Ortsrand Beurteilungspegel bis zu 60, am südlichsten Rand bis zu 65 dB(A). Nachts werde rund ein Drittel des Gemeindegebietes mit Beurteilungspegel von 45 dB(A) und höher, im südlichsten Bereich bis zu 60 dB(A) betroffen sein. Dabei sei nur die bereits existente Bebauung in den Blick genommen. Die künftige Gewerbegebietsnutzung in dem bereits im Flächennutzungsplan dargestellten Bereich sei dabei noch gar nicht berücksichtigt. Von der Trasse sei das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt H 4 entlang der Laugna betroffen. Ausweislich der Begründung zu diesem Ziel sei dieses Gebiet als Folge der Hochwasserereignisse vom August/September 2000 regionalplanerisch für den Hochwasserabfluss gesichert worden.

Den Grobtrassierungen lasse sich aufgrund der reduzierten Ermittlungstiefe nicht entnehmen, wie genau die Tallage in Adelsried baulich bewältigt werden solle. Schon heute sei aber absehbar, dass es dort zu einer weiteren erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kommen werde, wenn das Tal ein weiteres Mal linienförmig zerschnitten würde. Es seien massive Brückenbauwerke erforderlich, die sich mit Tunnellein- und -ausfahrten abwechseln würden. Die Gemeinde lehne die Trassenvariante Türkis ab. Ein Ausbau der Bestandsstrecke mit entsprechendem Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag sei vorzugswürdig.

Die **Gemeinde Altenmünster** bittet darum, von einer Realisierung der Variante Türkis abzusehen, da diese das Gemeindegebiet im südwestlichen Bereich schneide und sich aus der schalltechnischen Untersuchung eine Betroffenheit des südwestlichen Ortsrandes von Unterschöneberg und des südlichen Ortsrandes von Neumünster ergebe.

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** teilt zur Variante mit, dass diese in naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen mit einem Biotop für Kreuz- und Wechselkröten eingreife, diese seien Teil des Freiraumverbundsystems. Es sei zudem mit Konflikten in Bezug auf die Zauneidechse zu rechnen.



Durch den Trassenverlauf dürften zudem keine Nachteile für die bestehenden Bau- und Nutzungsrechte im GVZ entstehen, welche den Logistikstandort von überregionaler Bedeutung gefährden. Dies betreffe auch die verkehrliche Erschließung des GVZ.

Ein Vorteil der Trasse sei, dass sie aufgrund der Bündelung mehrerer Infrastrukturen eine aus Sicht der vorbereitenden Bauleitplanung schonende und städtebaulich verträgliche Flächennutzung und Ordnung in diesem Stadtbereich wahre. Für die Erschließung des aktuell im Bau befindlichen Terminals für den kombinierten Verkehr im GVZ wäre ein Anschluss an die Neubaustrasse ein unterschiedener Vorteil.

Außerhalb des Stadtgebietes sei der Bau eines Überholbahnhofes in einem landschaftlich für die Naherholung und touristisch besonders attraktiven Bereich des Naturparks Augsburg vorgesehen. Gemeinsamer Vorteil der Trassen Orange und Türkis sei überdies, dass durch eine Neubaustrecke nach Ulm die Resilienz der regionalen Bahninfrastruktur gestärkt werde. Perspektivisch biete eine Neubaustrasse entlang der BAB A8 außerdem den Vorteil einer direkten Weiterführung für eine (Güter-) Umfahungsstrecke nördlich und östlich von Augsburg in Richtung München/Brenner. Für den Trassenverlauf innerhalb des eigenen Stadtgebiets sehe die Stadt Augsburg Vorteile in einer Führung entlang des GVZ und damit in der Trassenvariante Türkis.

Die **Gemeinden Bibertal, Kammeltal und Kötz** teilen mit, dass sie die Trassenvariante Türkis ablehnten, da diese das Gebiet der Gemeinden durchschneide. Insbesondere die Gemeinde Kammeltal wäre im Bereich des Ortsteils Hammerstetten massiv von der Trennung dieses Ortsteils vom übrigen Gemeindegebiet betroffen.

Auch der bei Ebersbach-Hochwang geplante Überholbahnhof sei für die Bevölkerung nicht akzeptabel. Es werde vorgeschlagen, den aus der Zunahme des Güterverkehrs resultierenden Überholbahnhof beim Legoland als Regionalbahnhof auszubilden. Mit der Anbindung von Legoland an die Bahn könne ein Mehrwert für die Region geschaffen werden.

Im Bereich der Variante Türkis lägen große Flächen, die von Wildtieren als Rückzugsort angenommen würden. Aufgrund der Topographie und Lage seien bejagbare Flächen bzw. Wildtierlebensräume sehr klein, eine weitere Reduzierung verbiete sich.

Durch die Variante komme es zu einem Flächenfraß mit Zerstörung besten und wertvollsten Kulturlandes. Für Landwirte entstünden zahlreiche Umwege.

Auch Gesichtspunkte von Sicherheit und Rettung sprächen gegen die Variante. Es würden Tallagen mit Brücken überspannt. Komme es auf diesen zu einem Notfall, seien die örtlichen Feuerwehren gefordert. Diese seien personell und materiell nicht in der Lage, Hilfe bei Zugunglücken auf in großer Höhe geführten Brücken zu leisten.

Die **Stadt Burgau** führt aus, dass der Trassenverlauf südlich der BAB A8 ein gemeindliches WSG durchschneide. Es bestehe die Gefahr einer konkreten Gefährdung der Trinkwasserversorgung. Die beiden WSGe südlich der BAB A8 seien für die Versorgung der Stadt Burgau essentiell. Jegliche Eingriffe und Beeinträchtigung hätten daher zu unterbleiben. Die Trassenvariante Türkis führe unweigerlich zu Konflikten und Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung der Stadt Burgau. In der Stellungnahme des WWA Donauwörth im ROV werde ausgeführt, dass die Trassenvariante Türkis aus Sicht des WWA abgelehnt werde, da tiefgründige irreversible Eingriffe in die schützenden Deckschichten im Wasserschutz- und Einzugsgebiet das Schutzziel der öffentlichen Trinkwasserversorgung gefährdeten und damit fachlich nicht akzeptabel seien.

Die städtische Trinkwasserversorgung bzw. deren Leitungen würden durch alle autobahnnahen Varianten gefährdet.

Die Trassenführung führe zu lärmimmissionsrechtlichen Konflikten mit bestandsgeschützten Nutzungen.



Ebenfalls zu Konflikten komme es mit dem in Aufstellung befindlichen interkommunalen Gewerbegebiet Röfingen. Dieses solle durch Kooperation zwischen der Stadt Burgau und der Gemeinde Röfingen realisiert werden. Das beabsichtigte Gewerbegebiet entspreche in seiner Ausdehnung der räumlichen Ausdehnung des Schwerpunktgebietes für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen. Die Stadt Burgau verfüge über keine nennenswerten Gewerbeflächenpotentiale im Stadtgebiet mehr. Die Anbindung der Trassenvariante Türkis durchschneide den Geltungsbereich des Gewerbegebietes. Die Bauleitplanung der Gemeinde Röfingen sei in den Unterlagen nicht berücksichtigt.

Insgesamt ergebe sich, dass für den Bereich des Stadtgebietes Burgau die Variante im Hinblick auf die WSG, die Trinkwasserversorgung und zum Teil bereits planfestgestellten Hochwasserschutz nicht raum- und umweltverträglich sei.

Unter Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben der Stadt vom Dezember 2021 wird ausgeführt, dass beim geplanten Brückenbauwerk über das Kammeltal der Lärmschutz für Hammersteten, Kleinbeuren, den Nußlacher Hof und Wettenhausen zu berücksichtigen sei. Von der Trassenvariante sei das WSG der Brunnen 5 und 6 betroffen. Der Abschnitt zwischen Brementalstraße, Mindel und Einbindung der Bestandstrasse sei technisch nicht umsetzbar und müsse detaillierter aufgeplant werden. Das Überschwemmungsgebiet und planfestgestellte Hochwasserrückhaltebecken seien durch die Anbindung an die Bestandstrasse betroffen. Die Stadt Burgau spricht sich gemäß dem o.g. Einwendungsschreiben vom Dezember 2021 für die Variante Türkis aus, da mit dieser dem zentralen Ziel des Projektes (Verkürzung der Fahrzeit) am besten Rechnung getragen werde.

Die **Stadt Gersthofen** führt aus, dass die Variante Türkis die BAB A8 östlich der Ausfahrt 71 b, Neusäß quere und dann autobahnparallel südlich des Ortsteils Hirblingen verlaufe. Damit werde der regionale Grünzug zwischen der Stadt Augsburg und Langweid a. Lech durchschnitten, dem auch im Hinblick auf Kaltluftströme eine wichtige klimatische Funktion zukomme.

Im weiteren Verlauf grenzten nördlich in geringem Abstand bereits in den 1970er Jahren bauplanungsrechtlich festgesetzte Wohngebiete des Ortsteils Hirblingen an. Jene würden mit erheblichen Verkehrslärmimmissionen beaufschlagt werden. Die den Antragsunterlagen beigelegten Isophonenkarten halte die Stadt Gersthofen in diesem Bereich für wenig belastbar, weil sie die topographischen und vor allem die infolge der baulichen Gegebenheiten (Straßenüberquerungen, enge Bündelung mit der BAB A8) bestehenden Besonderheiten ausblendeten. In welcher Weise die Über-/Unterquerung der BAB A8 technisch tatsächlich realisiert werde, sei derzeit vollkommen offen. Dementsprechend ließen sich gesicherte Erkenntnisse über die Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr im Moment allenfalls überschlägig abschätzen. Eine „enge Bündelung“ einer neuen ICE-Trasse mit der BAB A8 setze erhebliche Dammschüttungen voraus. Das würde wiederum dazu führen, dass eine in Hochlage geführte Trasse lärmtechnisch weit in die tieferliegenden Gebiete hineinwirken würde. Zugleich würde die notwendige Anschüttung eines Dammes einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild bedeuten.

Die Trasse würde zudem ein Bodendenkmal tangieren und jenes vermutlich zerstören. Dabei handele es sich um Gräber der späten Bronzezeit und der Urnenfelderzeit.

Die Trasse Türkis würde unmittelbar nach Unterquerung der BAB A8 ein im Flächennutzungsplan der Stadt dargestelltes und inzwischen auch mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetztes Sondergebiet für eine Freiflächenphotovoltaik-Anlage durchschneiden. Der Solarpark stehe unmittelbar vor seiner Verwirklichung. Ebenfalls von der Trasse betroffen sei ein bestehender, im Flächennutzungsplan dargestellter und im Bebauungsplan E 4 „Solarpark Edenbergen“ festgesetzter, Solarpark. Dieser würde den Neubautrassen höchstwahrscheinlich vollständig zum Opfer fallen.



Für das Grundstück mit der Fl.-Nr. 379/1, Gemarkung Edenbergen, habe die Stadt Gersthofen am 25.10.2023 die Aufstellung eines Bebauungsplanes für Windkraftanlagen beschlossen.

Die Stadt habe sich dabei davon leiten lassen, dass nach den gesetzlichen Neuregelungen, insbesondere dem Windenergieflächenbedarfsgesetz, verbindliche Flächenbeitragswerte für Windenergie zu leisten seien. Parallel dazu habe die Stadt ein Verfahren zur entsprechenden Änderung des Flächennutzungsplanes eingeleitet. Mit dieser Planungsabsicht kollidiere die Trassenvariante Türkis.

Die Stadt Gersthofen weise nachdrücklich darauf hin, dass es sich bei der Südumfahrung St 2036 einschließlich der Ausfahrt von der BAB A8 um unverzichtbare Verkehrsverbindungen handele, die zwingend und uneingeschränkt aufrechterhalten bleiben müssten. Gleiches gelte für die Hirblinger Straße.

Die Trassenvariante würde erheblich in das Gebiet des Bebauungsplans „Güterverkehrszentrum 2“ eingreifen. Damit wäre nicht nur die ausgeübte Planungshoheit der Stadt, sondern vor allem eine abgewogene naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme betroffen.

Weiter in Richtung Westen sei das naturschutzfachlich und auch für die stadtnahe Erholung sehr bedeutsame Schmuttertal mit seinen Biotopflächen stark betroffen. Der Flächennutzungsplan stelle an fraglicher Stelle „Flächen zum Schutz zur Pflege von Natur, Landschaft und Boden“ dar. Auch dort seien Ausgleichsflächen angelegt worden, mit denen Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle dauerhaft ausgeglichen wurden. Hierbei handele es sich zugleich um das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 9 „Schmuttertal“ gemäß dem RP 9. Wiederum westlich davon würde die Variante das Gailenbachtal durchqueren, das Bestandteil des Naturparks „Augsburg - Westliche Wälder“ sei. Unmittelbar nördlich grenze ein kartiertes Biotop an. Schließlich treffe die Trasse auf den Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“, der in diesem Bereich zugleich Stadtwald der Stadt Gersthofen sei. Etwa auf dieser Höhe verlief die Trasse sodann im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ gemäß B I 2.1 des RP 9. Diese großflächigen Waldgebiete mit ihren zahlreichen Bachtälern seien sowohl ökologische Ausgleichsräume als auch wichtige Erholungsräume am Rande des großen Verdichtungsraumes Augsburg und dem Gebiet der Stadt Gersthofen. Sie zeichnen sich durch besondere landschaftliche Schönheit in Verbindung mit zahlreichen Aussichtspunkten aus.

Die Variante Türkis sei auf der Flur der Stadt Gersthofen mit der örtlichen Gesamtplanung im Wesentlichen unvereinbar und begegne erheblichen Raumwiderständen. Die Stadt lehne nach alledem die Trassenvariante Türkis ab und halte einen Ausbau der Bestandsstrecke mit Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag, wie er im BVWP eindeutig formuliert sei, für vorzugswürdig.

Die **Gemeinde Horgau** teilt mit, dass das geplante WSG für den Tiefbrunnen 2 der Gemeinde im ROV nicht berücksichtigt worden sei. Dieser sei jedoch für die Trinkwasserversorgung der Gemeinde essentiell, da der Tiefbrunnen 1 erneuert oder ersetzt werden müsse. Er sei daher unbedingt zu berücksichtigen. Der Einzugsbereich des WSG erstrecke sich bis nördlich von Adelsried. Auch ein möglicher weiterer Brunnenstandort dürfe durch die Bahntrasse nicht unmöglich gemacht werden.

Auf dem Gemeindegebiet sei ferner die Errichtung von drei Windkraftanlagen südlich der BAB A8 geplant. Es sei unklar, ob diese von der geplanten Trassenvariante beeinträchtigt würden.

Die **Stadt Ichenhausen** teilt mit, dass die Trassenvariante Türkis kategorisch abgelehnt werde, da der Eingriff in die Natur sowie die Zerschneidung der Landschaft enorm hoch wären.



Der **Markt Jettingen-Scheppach** teilt mit, dass die Variante Türkis einen großflächigen Wald (Naturpark und LSG „Augsburg - Westliche Wälder“) zerschneide, dieser habe positive Auswirkungen auf das Klima. Die Variante würde voraussichtlich das Speicherpotenzial natürlicher Treibhausgas-Senken reduzieren.

Durch die Wahl der Variante Türkis könne dem Schutz der Allgemeinheit vor Lärmimmissionen und der Reinhaltung der Luft Rechnung getragen werden. Dies liege insbesondere daran, dass die Variante nördlich der bestehenden BAB A8 verlaufe.

Nördlich der BAB A8, östlich der Autobahnraststätte „Burgauer See“, sei im Flächennutzungsplan eine Fläche für Gewerbe dargestellt. Die Variante Türkis zerschneide diese Fläche, sodass dem Markt Jettingen-Scheppach keine Gewerbebeerweiterungsmöglichkeit bliebe. Auch würde die Möglichkeit eines interkommunalen Gewerbegebietes mit den nördlichen Nachbargemeinden auf dieser Fläche genommen werden. Die Variante würde insgesamt noch vorhandene Flächen im Marktgemeindegebiet und die Landschaft zerschneiden. Die verbleibenden Restflächen seien für eine Entwicklung nur unzureichend nutzbar.

Eine Erweiterungsmöglichkeit einer wichtigen ortsansässigen Firma nördlich der BAB A8 und damit die Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen würde durch die Variante Türkis voraussichtlich genommen werden. Die Firma sei darauf angewiesen, bei einer Erweiterung in Richtung Norden zu rücken, da sie die Anbauverbotszone der BAB A8 einzuhalten habe. Dies sei jedoch bei Umsetzung der Variante Türkis nicht möglich. Für einen landwirtschaftlichen Betrieb nördlich der Autobahnausfahrt würde die Trasse eine besondere Beeinträchtigung darstellen, da diese unmittelbar westlich des Betriebes aus der Tunnellage ins Freie gelangen und landwirtschaftlich genutzte Flächen zerschneiden würde.

Der Planungsraum des verfahrensgegenständlichen Vorhabens zeichne sich durch besondere naturräumliche Qualitäten aus. Die Variante Türkis erweise sich vor diesem Hintergrund als raumordnerisch unverträglich mit dem RP 15. Die Variante führe zudem zu einer zusätzlichen Zerschneidung des LSG „Augsburg - Westliche Wälder“.

Weite Teile des Mindeltals im Bereich Jettingen-Scheppach seien als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Überschwemmungsgebiete auch im Siedlungsbereich sollten gemäß RP 15 grundsätzlich als Freiflächen erhalten werden.

Im südlichen Bereich von Burgau, angrenzend an die gemeinsame Gemeindegrenze mit Jettingen-Scheppach, sei das Hochwasserschutzprojekt Mindel, Burgau für den 1. Teilabschnitt (Rückhaltebecken südlich von Burgau) bereits planfestgestellt. Vorgesehen sei ein Dammbauwerk südlich von Burgau mit einer Rückstaupfläze bis etwa zur BAB. Die Trasse Türkis kreuze den Rückstaubereich und beeinträchtige damit potenziell die Funktion und Wirksamkeit der Hochwasserschutzmaßnahme.

Es dürfe weder während der Bauzeit noch auf Dauer zu einer zusätzlichen Verschärfung der Hochwasserproblematik im Bereich des Marktgemeindegebietes Jettingen-Scheppach kommen. Die Planungen müssten mit den bestehenden und geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen abgestimmt werden und dürften deren Funktion nicht beeinträchtigen. Eingriffe in Hochwasserrückhalteräume, durch die deren Retentionsvermögen reduziert werde, seien entsprechend auszugleichen. Die Variante Türkis entspreche nach alledem nicht den Erfordernissen der Raumordnung. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf das Landschaftsbild, weil ein Brückenbauwerk unvermeidbar sei. Überdies durchschneide diese Variante Flächen, die im Flächennutzungsplan als Gewerbeflächen dargestellt seien. Eine Weiterentwicklung des Marktes Jettingen-Scheppach in Richtung Norden würde durch sie wesentlich erschwert, wenn nicht sogar – im Hinblick auf einzuhaltende Anbauverbotszonen von BAB und Bahnstrecke – unmöglich gemacht werden.



Die **Gemeinde Landensberg** führt aus, dass sie die Variante Türkis ablehne. Diese verlaufe zwar nur auf einem kleinen Teil des Gemeindegebietes, jedoch würden Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde zusätzliche Lärmimmissionen befürchten. Die Gemeinde sei bereits durch die Immissionen der BAB A8 und des zunehmenden Schwerlastverkehrs auf der St 2510 belastet. Es werde zudem ein weiterer Ausbau der Windkraft im Scheppacher Forst befürchtet, was eine weitere Lärmbelastung bedeuten würde.

Die Variante Türkis rücke bis auf ca. 1,5 km an ein Wohngebiet der Gemeinde heran. In diesem Bereich sei ein Abschnitt mit ca. 250 m Länge zwischen zwei Tunneln geplant. Die Gemeinde habe hier Bedenken bezüglich Lärmimmissionen. Die BAB A8 sei noch ca. 1 km weiter entfernt und dennoch zu jeder Tages- und Nachtzeit akustisch wahrnehmbar. Es werde eine Lärmaufdoppelung des Bahnbetriebs und der bestehenden BAB sowie eine Verminderung der Lebensqualität der Bürger der Gemeinde befürchtet.

Auch werde befürchtet, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Baulastverkehr komme (Lärmimmissionen, Schmutz). Dies sei bereits beim Ausbau der BAB A8 und der Errichtung der Windkraftanlagen im Scheppacher Forst der Fall gewesen, die Belastungen dürften aufgrund des Umfangs des Bahnprojektes erheblich höher sein.

Die Trassenvariante durchschneide den Scheppacher Forst und somit auch einen Teil des Naturparks „Augsburg - Westliche Wälder“. Der Naturpark diene nicht nur als Naherholungsgebiet für Menschen aus dem Holzwinkel, sondern auch für Erholungssuchende und Radfahrer aus der gesamten Region. Durch eine Trennung dieses Naherholungsgebietes mit ausgewiesenen Fahrradrouten werde der Naturpark massiv beeinträchtigt und verliere an Attraktivität. Dies werde sich auf Natur und Landschaft, aber auch auf Gastronomiebetriebe im näheren Umfeld auswirken.

Die Variante Türkis befinde sich zudem im Einzugsgebiet der Wasserversorgung Landensberg und des neu geplanten Brunnenstandorts Freyberger Hof. Im Hinblick auf das Grundwasser und die langfristige Sicherung der Tiefbrunnen der Gemeinde sowie des geplanten Brunnenstandortes Freyberger Hof müsse jeglicher Eintrag vermieden werden. Die BAB A8 stelle bereits ein Gefahrenpotential dar, durch den geringeren Abstand der Trassenvariante Türkis sei diese eine größere Gefahrenquelle.

Die Gemeinde spreche sich nicht grundsätzlich gegen das geplante Projekt aus, sondern sei bestrebt eine Lösung zu finden, die einen Mehrwert für die Region darstelle.

Die **Stadt Neu-Ulm** stellt fest, dass die Variante Türkis weder gebündelt mit der Bestandstrasse noch mit der B10 verlaufe. Die Variante stelle die kürzeste Trasse zwischen Ulm und Augsburg dar, allerdings werde eine Bündelung mit der B10 oder der Bestandstrasse grundsätzlich als sinnvoll erachtet.

Der Flächenverbrauch bei der Variante Türkis sei insgesamt als hoch zu betrachten.

Die Trassenvariante kreuze den Feld- und Landgraben und die Leibi. Der Landgraben sei Bestandteil des Biotopverbundes Donau-Iller. Die Variante zerschneide den Biotopverbund, das LSG „Pfuher, Finninger und Bauern Ried“ und das Wiesenbrütergebiet „Finninger und Bauern Ried“. Es komme zu Verlusten und Beeinträchtigungen von faunistisch wertvollen Funktionsräumen und Schutzgebieten in bisher unzerschnittenen Bereichen. Auch würden wertvolle Waldflächen verloren gehen.

Zwischen der BAB A7 und der östlichen Gemeindegrenze sei bisher keine technische Infrastruktur installiert. Die Landschaft werde anthropogen überprägt, das Landschaftsbild beeinträchtigt.

Ebenfalls durch die Trassenvariante Türkis tangiert werde die Kläranlage des Zweckverbandes Holzheim/Steinheim. Bei Weiterverfolgung der Trasse sei hier eine Abstimmung erforderlich. Zusätzlich zu den Betroffenheiten in den Randlagen von Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen seien am nördlichen Ortsrand von Steinheim Lärmimmissionen zu erwarten.



Die Zerschneidung wertvoller Funktionsräume, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die Entstehung neuer Lärmbetroffenheiten und der hohe Flächenverbrauch seien bei der Variante negativ zu bewerten.

Die **Gemeinde Röfingen** stellt fest, dass eine Trassenführung nördlich des Burgauer Autobahnsees grundsätzlich abgelehnt werde. Es sei noch nicht geklärt, ob eine Tunnel- oder Brückenlösung oder aber eine geländegleiche Gleisführung durch das Mindeltal technisch möglich sei.

Die Gemeinde Röfingen sei von der Neubautrasse unmittelbar betroffen, da die Anbindung der Neubau- auf die Bestandstrasse über das Gebiet der Gemeinde führe. In diesem Bereich sei die Gemeinde in der Aufstellung eines großflächigen und regionalbedeutsamen interkommunalen Gewerbegebietes. Es werde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Gemeinde bereits im Jahr 2014 beschlossen habe, im Mindeltal einen Bebauungsplan für ein Gewerbegebiet aufzustellen und den Flächennutzungsplan hierfür zu ändern. Diese kommunale Bauleitplanung müsse im ROV Berücksichtigung finden. Die DB sei in der Vergangenheit mehrfach auf das geplante Gewerbegebiet hingewiesen worden.

Ein Einschleifen auf die Bestandstrasse sei nur wegen des Fernhaltepunktes in Günzburg notwendig. Aus Sicht der Gemeinde Röfingen könne auf diesen verzichtet werden. Wesentlich sinnvoller sei ein Fernhalt an der Neubaustrecke in der Nähe des Legolands Günzburg. Die Gemeinde schlage dies daher vor. Somit könne auf ein Einschleifen auf die Bestandstrasse verzichtet werden, es seien weniger Bauwerke notwendig, Grund und Boden würden geschützt. Die im BVWP enthaltenen Aussagen zum Fernverkehrshalt in Günzburg könnten geändert werden. Es sei wichtig, die Verhältnismäßigkeit und Rechtsstaatlichkeit zu wahren. Jede Kommune, auch die Stadt Günzburg, müsse ihren Beitrag leisten. Die Gemeinde Röfingen sei nicht bereit, die Lasten eines prestigeträchtigen Fernhaltepunktes am Bahnhof Günzburg zu tragen, Günzburg sei für den Fernverkehr absolut unbedeutend. Durch einen Verzicht auf diesen Halt und eine Verlegung an die Neubautrasse könnte ein Konsens mit der Gemeinde Röfingen erzielt werden.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass die Variante Türkis nicht raumverträglich sei, da entgegen klarer Vorgaben des LEP und der Regionalpläne besonders wertvolle Waldgebiete ohne Not weiter zerschnitten und über Gebühr belastet würden. Die größten zusammenhängenden Waldflächen seien dabei der „Scheppacher Forst“ und der „Streitheimer Forst“. Die Waldgebiete lägen innerhalb des Naturparks „Augsburg - Westliche Wälder“. Der geplante Überholbahnhof wirke sich eingriffsverschärfend aus. Der Trassierungsraum Türkis verlaufe in der Nordhälfte des Gemeindegebietes Zusmarshausen und durchschneide diese Waldflächen bzw. trenne Teilbereiche ab.

Die beiden Waldgebiete zeichneten sich dadurch aus, dass über große Flächen durchgehende Wälder enthielten und so neben einem funktionierenden Ökosystem für Frischluftgewinnung und Ökologie auch wertvolle Habitate für Wild und Erholungsgebiete für die Bevölkerung böten. Durch eine Zerschneidung der Waldgebiete könnten diese nicht mehr im selben Maße als ökologisches Gebiet funktionieren.

Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft entstünden durch Schäden infolge von Durchschneidungen und Anschneidungen, durch eine Wertminderung von Restgrundstücken und Betrieben sowie Verluste und Schäden auf den Forstflächen und einer Verringerung des Jagdwertes. Auf den Aufhiebsflächen entstünden Verluste und Schäden in Form von entschädigungsfähigen Nebenschäden wie Hiebsunreifeverlusten sowie Minderung des Abtriebswertes. Zudem würden durch die Inanspruchnahme von Forstflächen diese dauerhaft bzw. zeitlich begrenzt einer forstlichen Nutzung entzogen. Im Weiteren entstünden bei der Durchführung der Trasse Türkis den betroffenen Waldeigentümern auch Schäden außerhalb der Aufhiebsfläche. Durch die Trasse komme es zu erheblichen neuen



Randlinien, es entstünden hierdurch Schäden, da Baumbestände unvermittelt den Trauf- bzw. Deckungsschutz verlieren. Es steige die Gefahr durch Sturmwurf und die Schädigung geschwächter Bäume durch Borkenkäferbefall. Im Weiteren würden zahlreiche Beeinträchtigungen in Bezug auf die verschiedenen forstlichen Betriebsabläufe sowie Betriebsstrukturen erfolgen. Außergewöhnliche Ereignisse ergäben sich in den risikobelasteten Randzonen der Trassen infolge von Windwurf, Waldbrand, Erdbeben an Böschungen, Verkehrsunfällen etc.

Durch landbeanspruchende öffentliche Maßnahmen wie dem Bau von Verkehrswegen könne neben der Landnutzung auch die Jagd, sowohl materieller als auch ideeller Art, beeinträchtigt werden. Es komme zu einer erheblichen Beeinträchtigung der vorhandenen Jagdreviere und zu massiven Schäden für die dortigen Wildpopulationen. Die vorkommenden Wildarten seien für Wanderbewegungen bekannt, diese würden durch die Barrierewirkung der Trasse erschwert. Dies habe negative Auswirkungen auf den Fortbestand der jeweiligen Populationen. Insbesondere der Lebensraum des Dammwilds werde extrem beeinträchtigt. Populationen würden „verinseln“ und der notwendige Austausch zwischen einzelnen Populationen werde stark erschwert oder unmöglich gemacht. Verschärft werde das Problem durch den Klimawandel. Der Markt Zusmarshausen führt aus, dass Wanderungen von Großtieren weiterhin möglich sein müssten und tradierte Wanderwege dieser Tiere nicht zerstört werden dürften. Die regionalen und lokalen Wanderbeziehungen, vor allem für die Großtiere, müssten im Gemeindegebiet erhalten werden.

Ebenso würde eine Vielzahl von Beeinträchtigungen bzw. Schäden bei der Jagdausübung und der Jagd ganz allgemein in Form von Wertminderungen und Beeinträchtigungen während Bau und Betrieb der Trasse auftreten. Die Veränderungen bzw. Verschlechterungen würden auf Flächen in der näheren Umgebung der Trasse entstehen. Für die Bauzeit sei mit einer Schadzone von 300 m beidseitig der geplanten Trasse zu rechnen. Aufgrund der langen Bauphase und der Trassenlänge sei mit einer fortschreitenden Eingewöhnung des Wildes an die neuen Gegebenheiten in den Bereichen der bereits fertig gestellten Bauabschnitte zu rechnen. Nach Ansicht der Marktgemeinde Zusmarshausen würde sich eine dauerhafte Schadzone mit 200 m beidseits der geplanten Trasse mit einer 50%igen Wertminderung ergeben. Damit ergäbe sich eine totalgeschädigte Fläche beidseits der Trasse von 100 m Breite. Zudem sei von einer dauerhaften Beeinträchtigung aufgrund der Einschränkung der Jagdvorgänge und der massiven Biotopveränderung durch die Durchschneidungsmaßnahmen auszugehen.

Gemäß den Festlegungen des RP 9 seien die Funktionen großer Waldgebiete und des Naturparks zu erhalten und zu sichern und die Voraussetzungen für eine nachhaltige Holzerzeugung sollen gesichert und verbessert werden. Laut im LEP enthaltenen Grundsätzen seien Wälder vor Zerschneidung und Flächenverlust zu bewahren und eine vielfältige land- und forstwirtschaftliche sowie jagdliche Nutzung solle zum Erhalt und zur Pflege der Kulturlandschaft beitragen.

Die Variante Türkis belaste Vorranggebiete für die Windenergie des RP 9 und des RP 15 über Gebühr. In Vorranggebieten seien andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen, soweit diese nicht mit der vorrangigen Funktion vereinbar seien. Neben der Trasse seien auch die notwendigen Arbeits- und Schutzstreifen zu berücksichtigen.

Auch würde das Gebiet als Naherholungsraum für Bewohner des Ballungsraums Augsburg massiv nachteilig beeinträchtigt.

Die Variante verstoße gegen Ziele und Grundsätze des RP 9 und des LEP und sei somit nicht raumverträglich. Die Bewertungen der Konflikte mit den Regionalplänen durch den Markt Zusmarshausen komme zu dem Ergebnis, dass die Variante im Vergleich zu den Varianten Orange eine un-



gleich stärkere Beeinträchtigung bei zahlreichen Faktoren verursache. Dies gelte für die Beeinträchtigung von Windkraftvorranggebieten, von Hochwasserschutzgebieten sowie von Vorbehaltsgebieten für Erholung des RP 15-FE.

Bei der zusammenfassenden Bewertung der Beeinträchtigungen der regionalplanerischen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sei festzuhalten, dass von der Variante Türkis die regionalen Grünzüge, Vorranggebiete für den Trinkwasserschutz und den Hochwasserschutz sowie Vorbehaltsgebiete für die öffentliche Wasserversorgung stark betroffen seien. Bei der Variante Türkis sei die Durchfahrungslänge der unmittelbar ausgelösten Konflikte des RP 9 und der RP 15-FE mit etwa 25 % der gesamten Strecke von 86 km im Trassenvergleich am geringsten.

Auf Grundlage der Raumordnungsunterlagen hat der Markt Zusmarshausen die Untersuchungskorridore nach UVP-G-Schutzgütern überprüft. Bezüglich der Betroffenheit des Schutzgutes Mensch - Siedlung sei die Variante Türkis am zweitschlechtesten zu bewerten. Im Trassenvergleich positiv zu bewerten seien bei der Trasse die Betroffenheiten durch Lärmbelastung. Im Zusammenhang mit der Bewertung des Schutzgutes Natur und Landschaft stellt die Marktgemeinde fest, dass nur bei den Trassenvarianten Orange und Türkis nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung von einer FFH-Verträglichkeit auszugehen sei. Bei der Beeinträchtigung von Schutzgebieten sowie bei der Anzahl möglicherweise betroffener besonders planungsrelevanter Arten liege die Trasse Türkis im Vergleich im Mittelfeld. Vergleichsweise negativ sei die Betroffenheit faunistisch wertvoller Funktionsräume zu bewerten. Am schlechtesten sei die Variante Türkis bezüglich der Beeinträchtigung von LSG und Naturparks zu bewerten. Bei der Beeinträchtigung der Schutzgüter Fläche und Boden sowie Wasser liege die Variante Türkis im Trassenvergleich im Mittelfeld. Beim Schutzgut Luft und Klima sei die Variante am schlechtesten zu bewerten. Die unmittelbare Beeinträchtigung von Bodendenkmälern sei bei der Variante am größten, nur bei dieser Variante gebe es auch eine erhebliche mittelbare Beeinträchtigung der Kulturlandschaft. Die Variante sei hinsichtlich der Kultur- und Sachgüter am schlechtesten zu bewerten. Gemäß zusammenfassender Bewertung der Beeinträchtigung der Schutzgüter sei die Variante Türkis am schlechtesten zu bewerten.

Der **RPV Augsburg** führt aus, dass die Variante Türkis die Vorranggebiete für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ im Bereich zwischen Wörleschwang und Wollbach (Markt Zusmarshausen) und Nr. H 4 „Laugna“ im Bereich südlich des Ortes Adelsried quere. Die geplante Trassenführung sehe an diesen Stellen jeweils eine Brücke vor. Die Variante quere das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ nördlich Streithelm (Markt Zusmarshausen) sowie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 9 „Schmuttertal“ im Bereich südöstlich von Edenbergen (Stadt Gersthofen) in offener Lage. Des Weiteren berühre sie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ im Bereich südlich des Ortes Edenbergen (Stadt Gersthofen) randlich in offener Lage.

Zudem verlaufe die Variante in offener Lage durch den regionalen Grünzug nördlich von Augsburg im Bereich nördlich des Stadtteils Bärenkeller (Stadt Augsburg).

Der **Regionalverband Donau-Iller** stellt fest, dass die Variante Türkis zahlreiche Konflikte mit Festlegungen der Regionalplanung aufweise, die als kritisch beurteilt würden. So quere die Variante das geplante Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege „Finninger Ried“ in Offener Lage. Im Vorranggebiet seien Planungen und Maßnahmen ausgeschlossen, die die Ziele und Funktion des Vorranggebietes erheblich beeinträchtigten. Hiervon könne in diesem Fall ausgegangen



werden. Zudem werde das geplante Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen Nersingen - Straß durch die Trassenvariante in Offenlage durchschnitten. Auch wenn in den Vorranggebieten im bayerischen Teil der Region die Errichtung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen nicht ausgeschlossen sei, müsse auf den Erhalt der gesicherten Funktion geachtet werden. Ebenfalls kritisch zu sehen sei die Zerschneidung des geplanten Vorranggebietes für den vorbeugenden Hochwasserschutz entlang der Mindel mit dem planfestgestellten Hochwasserrückhaltebecken Burgau. Die Variante schneide dieses mittig in Offenlage. Somit stehe die Variante der Umsetzung der Maßnahmen des vorbeugenden Hochwasserschutzes entgegen.

Eine Bündelung mit vorhandener Infrastruktur in der Region sei nicht vorhanden, die Landschaftsneuzerschneidung sei sehr hoch.

Die Variante sei nicht mit den gesicherten Funktionen vereinbar, eine Weiterverfolgung der Variante in der Region Donau-Iller werde abgelehnt.

Varianten Orange

Die **Gemeinde Adelsried** stellt fest, dass sich ausweislich der den Raumordnungsunterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchungen für die Variante Orange (gleich, ob mit oder ohne Tunnel Mindeltal/Tiefbahnhof Zusamtal) erhebliche Betroffenheiten durch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ergäben. Die Variante Orange „enge Bündelung mit der A8“ stelle sich tagsüber für das Gemeindegebiet Adelsried nur geringfügig günstiger als die Variante Türkis dar. Fakt sei jedenfalls, dass auch in diesem Fall das gesamte Gemeindegebiet zusätzlich mit Schienenverkehrslärm beaufschlagt werde. Allerdings können im derzeit bebauten Bereich die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV möglicherweise eingehalten werden. Für das geplante künftige Gewerbegebiet treffe dies, anders als bei der Variante Türkis, ebenfalls zu. Deutlich günstiger stelle sich die Variante Orange nachts dar. Beurteilungspegel über 50 dB(A) träten wahrscheinlich nur an einem kleinen Teil des südlichen Ortsrandes auf. Auch die Nachtrichtwerte in Gewerbegebieten könnten möglicherweise vollständig eingehalten werden. Im Vergleich der beiden Trassenvarianten sei unter dem Gesichtspunkt Umweltauswirkungen „Mensch/Gesundheit“ aus der Sicht der Gemeinde Adelsried die Variante Orange zu bevorzugen.

Von der Trasse sei das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt H 4 entlang der Laugna betroffen. Ausweislich der Begründung zu diesem Ziel ist dieses Gebiet als Folge der Hochwasserereignisse vom August/September 2000 regionalplanerisch für den Hochwasserabfluss gesichert worden.

Den Grobtrassierungen lasse sich aufgrund der reduzierten Ermittlungstiefe nicht entnehmen, wie genau die Tallage in Adelsried baulich bewältigt werden solle. Schon heute sei aber absehbar, dass es dort zu einer weiteren erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kommen würde, wenn das Tal ein weiteres Mal von einem linienförmigen Vorhaben zerschnitten würde. Es seien massive Brückenbauwerke erforderlich, die sich mit Tunnellein- und -ausfahrten abwechseln würden.

Die Gemeinde Adelsried lehne die Trassenvarianten Orange ab und halte einen Ausbau der Bestandsstrecke mit Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag für vorzugswürdig.

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** teilt zu den Varianten Orange im Stadtgebiet mit, dass positiv zu gewichten sei, dass bei der Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen durch Immissionen zu rechnen sei. Im Gegenzug sei von einer starken Zerschneidung des freien Landschaftsraums zwischen dem nördlichen Bärenkeller und der Bebauung am GVZ auszugehen.

Dies beinhalte eine Beeinträchtigung des als regionaler Grünzug sowie für die Kaltluftentstehung und Frischluftzufuhr und stadtklimatisch relevanten Freiraums. Der Bereich werde landwirtschaftlich



und erwerbsgärtnerisch intensiv genutzt und spiele gemäß den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzeptes und des Grün- und Freiflächenentwicklungskonzeptes für den Freiraumverbund sowie als Suchraum für den ökologischen Ausgleich eine zu gewichtende Rolle. Ebenfalls negativ sei die Entstehung zweier Gleisdreiecke unmittelbar nach der Kreuzung der B17, wodurch eine Nutzung der Flächen erschwert werde. Auch auf Wohnbauflächenpotentiale, die zur Ortsrandarrondierung im Bärenkeller im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung vorgesehen seien und die vor dem Hintergrund der angespannten Wohnungsmarktsituation in Augsburg dringend erforderlich seien, wirke sich der Trassenverlauf aufgrund möglicher Immissionsbelastung negativ aus. Zu den aus Sicht der Stadt vorliegenden gemeinsamen Vorteilen der Trassen Orange und Türkis wird an dieser Stelle auf die Ausführungen der Stadt zu Variante Türkis verwiesen.

Die **Gemeinden Bibertal, Kammeltal und Kötz** teilen mit, dass sie die Trassenvariante Orange ablehnen, da sie das Gebiet der Gemeinden durchschneide. Durch die Variante komme es zu einem Flächenfraß mit Zerstörung besten und wertvollsten Kulturlandes. Für Landwirte entstünden zahlreiche Umwege. Es werde vorgeschlagen den aus der Zunahme des Güterverkehrs resultierenden Überholbahnhof im Landkreis Günzburg beim Legoland als Regionalbahnhof auszubilden. Mit der Anbindung von Legoland an die Bahn könne ein Mehrwert für die Region geschaffen werden. Auch Gesichtspunkte von Sicherheit und Rettung sprächen gegen die Variante. Es würden Tallagen mit Brücken überspannt. Komme es auf diesen zu einem Notfall, seien die örtlichen Feuerwehren gefordert. Diese seien personell und materiell nicht in der Lage, Hilfe bei Zugunglücken auf in großer Höhe geführten Brücken zu leisten.

Die **Gemeinde Bubesheim** führt zu den Varianten Orange aus, dass diese Wald mit Bedeutung für den Wasserschutz beeinträchtigen. Mittelbar würden Teiche sowie das Grundwasser im Bereich Bubesheimer Bach beeinträchtigt. Gemäß B XI 1 des RP 15 sollen die Wasservorkommen in der Region als natürliche Lebensgrundlage und zur Versorgung der Bevölkerung gesichert werden. Dazu solle der Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer verstärkt werden. Die Gemeinde sei von ungewöhnlicher Trockenheit, teils auch Dürre, betroffen. Der Umgriff des WSG der Gemeinde werde daher zwecks Neubemessung überprüft. Die Gemeinde gehe davon aus, dass auf Grund des Klimawandels das Schutzgebiet vergrößert werden müsse. Es sei vorstellbar, dass die Erweiterung des WSG von den Varianten Orange beeinträchtigt werde. Zwar werde die durch die BAB bestehende Zäsur des Gemeindegebiets durch die Varianten Orange nicht verstärkt, jedoch werde der südliche Teil des Gemeindegebietes durch die Varianten Orange im Süden und die BAB im Norden in die Zange genommen. Damit werde unverhältnismäßig viel Fläche in Anspruch genommen. Eine Entwicklung der Gemeinde südlich der BAB werde auf einen schmalen Korridor verengt. Eine sinnvolle städtebauliche Entwicklung sei so kaum mehr möglich. Zudem sei zu besorgen, dass ohne die Berücksichtigung weiterer Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Gemeindegebiet voraussichtlich überschritten werden. Folglich würden auch auf bislang unbeplanten Flächen die Grenzwerte überschritten, was eine Ausweisung von Baugebieten, insbesondere von Wohnbebauung, erschwere. Im RP 15-FE seien Vorranggebiete für Bodenschätze enthalten, die durch die Varianten mittelbar beeinträchtigt seien. Dies erscheine nicht zumutbar. Die Varianten durchschnitten auf dem Gebiet der Gemeinde Waldflächen und das LSG „Günzriederweiher mit Umgebung“. Im LSG bzw. Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege und Regionalen Grünzug befänden sich auch Biotop und diverse ökologisch bedeutsame Flächen. Der



betroffene Bubesheimer Wald sei Naherholungsgebiet der Gemeinde, auch die Nutzung des Günzriedweihers habe für die Erholung große Bedeutung. Durch die Trassierung in unmittelbarer Nähe sei von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Auch würden Wildkorridore getrennt. Die Gemeinde lehne die Varianten Orange daher ab.

Die **Stadt Burgau** führt aus, dass die Trassenvariante Orange ein für die Wasserversorgung der Stadt essentielles WSG südlich der BAB A8 kreuze. Dies führe unweigerlich zu Konflikten und Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung der Stadt Burgau. Es bestehe die Gefahr einer konkreten Gefährdung der Trinkwasserversorgung. Die Trassenvariante Orange führe unweigerlich zu Konflikten und Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung der Stadt Burgau. Jegliche Eingriffe und Beeinträchtigung hätten daher zu unterbleiben.

Durch die Variante Orange sei die Abwasserentsorgung der Stadt im Stadtteil Limbach nachteilig betroffen. Auch die Trinkwasserversorgung dieses Stadtteils sei durch die Trogführung der Variante gefährdet. Zudem tangiere die Variante zentrale Wasserversorgungsleitungen der Stadt, die von den WSGen südlich der BAB A8 nach Norden in das Stadtzentrum führten. Die städtische Trinkwasserversorgung bzw. deren Leitungen würden durch alle autobahnnahen Varianten gefährdet. Des Weiteren werde der Limbach (Gewässer 3. Ordnung) durch die Variante umweltunverträglich unterquert. In diesem Bereich sei ein Übergang aus Tunnel- in Trogführung vorgesehen.

Durch die Trassenvariante sei der im Bauleitplanverfahren befindliche Bebauungsplan „Biogasanlage Großanhausen“ mit der 2. Änderung des Flächennutzungsplans betroffen. Die Stadt plane hier eine Sonderbaufläche im Flächennutzungsplan darzustellen und ein Sondergebiet „Biogasanlage“ festzusetzen. Eine Realisierung dieses Vorhabens sei nicht mehr möglich. Die Variante Orange quere den Geltungsbereich in Troglage.

In den Verfahrensunterlagen finde keine Auseinandersetzung mit der bestehenden Gasleitung, die östlich des Stadtteils Limbach verlaufe, statt. Die technischen Regelungen zu den erforderlichen Sicherheitsabständen könnten nicht eingehalten werden. Ebenso werde die in der Planfeststellung befindliche Gastransportleitung Augusta in den Unterlagen nicht behandelt.

Die Trassenführung führe zu lärmimmissionsrechtlichen Konflikten mit bestandsgeschützten Nutzungen. Wohnbebauung sei insbesondere im Stadtteil Limbach betroffen.

Insgesamt ergebe sich, dass für den Bereich des Stadtgebietes Burgau die Variante im Hinblick auf die WSGe, die Trinkwasserversorgung und zum Teil bereits planfestgestellten Hochwasserschutz nicht raum- und umweltverträglich sei.

Unter Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben der Stadt vom Dezember 2021 wird ausgeführt, dass der Lärmschutz für bestehende und geplante Baugebiete bei Variante Orange nicht gewährleistet sei. Die Höhenführung entlang des Bestandsgeländes erscheine nicht umsetzbar.

Wasser- sowie Abwasserleitungen und weitere zugehörige Infrastruktur seien betroffen und müssten ersetzt oder ggf. verlegt werden. Die Zufahrt von Limbach zur Staatsstraße 2510 müsse während der Bauphase erhalten bleiben. Im Hinblick auf den Lärmschutz für Groß- und Kleinanhausen, den Nußlacher Hof und Unterknöringen werde ein niedrigeres Brückenbauwerk auf Autobahnniveau gefordert.

Der Tunnel am Brennerberg betreffe den Hochbehälter der Wasserversorgung, Brunnen 7 und die Hauptleitungen nach Burgau. Die Trasse quere Schutzzone 2. Die Beeinträchtigung der beiden Trinkwasserbrunnen im Wald durch die Untertunnelung sei zu prüfen. Das Schutzgebiet von Brunnen 4 werde durch die Trasse gekreuzt.

Der Bereich mit den Kreuzungen der Brementalstraße, der Mindel und der Bestandstrasse funktioniere technisch nicht und müsse detaillierter geplant werden. Das Überschwemmungsgebiet und planfestgestellte Hochwasserrückhaltebecken seien durch die Anbindung an die Bestandstrasse betroffen.



Die **Stadt Gersthofen** teilt mit, dass durch die Variante Orange bereits in den 1970er Jahren bauplanungsrechtlich festgesetzte Wohngebiete des Ortsteils Hirblingen mit erheblichen Verkehrslärmimmissionen beaufschlagt würden. Hinsichtlich der weiteren von der Stadt angeführten Sachverhalte wird an dieser Stelle auf die voranstehenden Ausführungen der Stadt zu Variante Türkis, ausgenommen der Ausführungen zur geplanten Freiflächenphotovoltaikanlage östlich von Hirblingen, verwiesen.

Die Variante Orange sei auf der Flur der Stadt Gersthofen mit der örtlichen Gesamtplanung im Wesentlichen unvereinbar und begegne erheblichen Raumwiderständen. Sie schneide dabei vor allem im östlichen Teilbereich geringfügig günstiger als die Variante Türkis ab. Die Stadt Gersthofen lehne nach alledem die Trassenvariante Orange ab und halte einen Ausbau der Bestandsstrecke mit Teilneubau entsprechend dem gesetzgeberischen Auftrag, wie er im BVWP eindeutig formuliert sei, für vorzugswürdig.

Die **Gemeinde Horgau** teilt mit, dass das geplante WSG für den Tiefbrunnen 2 der Gemeinde im ROV nicht berücksichtigt worden sei. Dieser sei jedoch für die Trinkwasserversorgung der Gemeinde essentiell, da der Tiefbrunnen 1 erneuert oder ersetzt werden müsse. Er sei daher unbedingt zu berücksichtigen. Der Einzugsbereich des WSG erstrecke sich bis nördlich von Adelsried. Auch ein möglicher weiterer Brunnenstandort dürfe durch die Bahntrasse nicht unmöglich gemacht werden.

Auf dem Gemeindegebiet sei ferner die Errichtung von drei Windkraftanlagen südlich der BAB A8 geplant. Es sei unklar ob diese von der geplanten Trassenvariante beeinträchtigt würden.

Die **Stadt Ichenhausen** teilt mit, dass eine autobahnbegleitende Trasse, zwischen der östlichen Landkreisgrenze bis Günzburg-Deffingen die Trassen Violett oder Orange, zwischen Günzburg-Deffingen und der westlichen Landkreisgrenze die Trassen Violett, vorstellbar sei. Durch einen Verlauf entlang der BAB würden die Verkehrswege konzentriert, Eingriffe in die Region und Natur würden dabei so gering wie möglich gehalten und die Güterlogistik Schiene Straße optimiert.

Der **Markt Jettingen-Scheppach** führt aus, dass es zur Nachhaltigkeit der Raumentwicklung, zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und zur Reduzierung der Zerschneidung der Landschaft beitrage, Infrastruktur zu bündeln und gerade nicht neue, bislang unberührte, Flächen in Anspruch zu nehmen. Dies sei im Gebiet des Marktes möglich, indem die Strecke parallel zur bestehenden BAB A8 geplant werde. All dies spreche für die autobahnahe Führung von Trassen in den Varianten Orange („Tiefbahnhof Zusamtal“, „Tunnel Mindeltal“ bzw. „enge Bündelung A8“).

Durch die Wahl einer der Varianten Orange könne auch dem Schutz der Allgemeinheit vor Lärmimmissionen und der Reinhaltung der Luft Rechnung getragen werden. Dies liege insbesondere daran, dass diese nördlich der bestehenden BAB A8 verliefen bzw. die Variante Orange „Tunnel Mindeltal“ den Markt Jettingen-Scheppach untertunneln würde.

Die Varianten Orange würden den Markt Jettingen-Scheppach am wenigsten in seiner Siedlungsstruktur und vor allem in seiner Siedlungsentwicklung beeinträchtigen. Die Varianten seien auch vor diesem Hintergrund zu bevorzugen.

Die im Flächennutzungsplan nördlich der BAB A8 als Gewerbefläche dargestellten Flächen könnten im Falle der Umsetzung der Variante Orange „Tunnel Mindeltal“ (aufgrund der Abzweigung auf die Bestandsstrecke) nicht für eine Erweiterung des Gewerbegebietes oder die Schaffung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit den nördlichen Nachbargemeinden genutzt werden. Für einen landwirtschaftlichen Betrieb nördlich der Autobahnausfahrt würde die Trasse Orange „Tunnel Mindeltal“ eine besondere Beeinträchtigung darstellen, da diese unmittelbar westlich des Betriebes aus der Tunnellage ins Freie gelange und landwirtschaftlich genutzte Flächen zerschneide.



Der Markt Jettingen-Scheppach befürworte in der Gesamtschau ausschließlich eine der Varianten Orange.

Die **Gemeinde Landensberg** führt aus, dass aus Sicht der Gemeinde die Variante Orange mit einer Führung entlang der bestehenden BAB A8 am sinnvollsten sei. Diese Variante könne am ehesten noch Akzeptanz bei den Bürgern finden. Zudem erfolge keine Zerschneidung des Scheppacher Forstes, der Natur- und der Flächenverbrauch könne wesentlich reduziert werden. Es sei wichtiger denn je, nicht nur die wirtschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen, sondern Projekte so zu gestalten, dass sie im Einklang mit Mensch und der Natur stünden.

Die **Stadt Neusäß** lehnt die Varianten Orange im Stadtgebiet aufgrund ihrer massiven Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild bzw. die Gemeindeentwicklung ab.

Die **Stadt Neu-Ulm** führt aus, dass die Variante Orange den Feld- und Landgraben und die Leibi kreuze. Der Landgraben sei Bestandteil des Biotopverbundes Donau-Iller. Die Variante zerschneide den Biotopverbund, das LSG „Pfuher, Finninger und Bauern Ried“ und das Wiesenbrütergebiet „Finninger und Bauern Ried“. Es komme zu Verlusten und Beeinträchtigungen von faunistisch wertvollen Funktionsräumen und Schutzgebieten in bisher unzerschnittenen Bereichen. Auch würden wertvolle Ausgleichsflächen der Stadt verloren gehen. Dies gelte es zu vermeiden. Zudem sei das Überschwemmungsgebiet Landgraben betroffen.

Wohngebiete seien durch die Variante nicht unmittelbar betroffen, allerdings würden Gewerbegebiete sowie ein Aussiedlerhof mit Kfz-Betrieb randlich tangiert.

Im Bereich Offenhausen und Pfuhl bestehe eine mit den weiteren Varianten vergleichbare Lärmbelastung, für den südlichen Ortsrand von Burlafingen sei mit einer Zunahme zu rechnen. Durch die Bündelung der Trasse mit der B10 sei aus Sicht der Stadt eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich. Gegebenenfalls ließen sich in diesem Abschnitt bei Lärmschutzmaßnahmen Synergien nutzen. Durch die großräumige Umfahrung von Steinheim falle die Lärmbelastung in diesem Bereich geringer aus als bei Variante Türkis.

Aufgrund der Zerschneidung wertvoller Landschaftsbestandteile sowie der Überbauung des Überschwemmungsgebietes Landgraben sei die Variante insgesamt als negativ zu bewerten. Der Lärmschutz in Burlafingen sei aufgrund der höheren Distanz zur Wohnbebauung positiver zu werten.

Aus Sicht des **Marktes Zusmarshausen** verblieben nur die Trassenvarianten Orange als raumverträgliche Maßnahmen. Bei näherer Betrachtung der Auswirkungen der Varianten ergebe sich, dass die Variante Tunnel Mindeltal erhebliche Beeinträchtigungen befürchten lasse. Die Variante Tiefbahnhof Zusamtal löse hingegen demgegenüber die wenigsten Konflikte mit Belangen der Raumordnung und die geringste Beeinträchtigung von Schutzgütern aus und sei entsprechend als Vorzugsvariante zu bewerten. Die Variante löse nur bedingt zusätzliche Belastungen für Waldgebiete aus, da sie in enger Bündelung zur A8 verlaufe und in der Variante Tiefbahnhof Zusamtal maximal waldschonend in Tunnellage erfolge. Auch sei hervorzuheben, dass die Vorbehaltsgebiete für Erholung im RP 15-FE nur geringfügig beeinträchtigt würden.

Bei der zusammenfassenden Bewertung der Beeinträchtigungen der regionalplanerischen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sei festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen bei den drei Varianten Orange deutlich unterschieden. Gemeinsam sei den Varianten Orange, dass mit 28,6 bis 29,8 % die größten Anteile der Strecke durch bestehende oder geplante Vorranggebiete führen würden.



Trotzdem weise die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal aufgrund der geringsten Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege in der Gesamtschau gegenüber den anderen Varianten Vorteile auf.

Auf Grundlage der Raumordnungsunterlagen hat der Markt Zusmarshausen die Untersuchungskorridore nach UVP-G-Schutzgütern überprüft. Bezüglich der Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch - Siedlung und Landwirtschaft seien die Varianten Orange Tunnel Mindeltal und A8 enge Bündelung im Vergleich am besten zu bewerten. Die Variante Tiefbahnhof Zusamtal liege dahinter. Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Lärm weise die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal die geringste auf die Fläche bezogene Lärmbelastung auf. Die weiteren Varianten Orange lägen im Mittelfeld. Es sei anzumerken, dass bei der Berechnung der Lärmimmissionen für die Variante Orange eine zu niedrige Höchstgeschwindigkeit (230 km/h) angesetzt worden sei. Diese Geschwindigkeit weiche von den Angaben des Erläuterungsberichts ab, in dem für die Variante Orange eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h angegeben werde. Das bedeute, dass die Berechnungen für die Varianten Orange neu bearbeitet werden müssten, damit die tatsächliche Beeinträchtigung erkennbar sei. Hinsichtlich des Schutzgutes Natur und Landschaft stellt die Marktgemeinde fest, dass nur bei den Trassenvarianten Orange und Türkis nach den Ergebnissen der FFH-Vorprüfung von einer FFH-Verträglichkeit auszugehen sei. Berücksichtige man zusätzlich die geschützten Biotope nach § 30, so seien die Varianten Orange zu bevorzugen. Von diesen Varianten weise die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal aufgrund der geringsten unmittelbaren Beeinträchtigung von Waldflächen marginale Vorteile auf. Im Hinblick auf faunistisch wertvolle Funktionsräume seien die Varianten Orange im Vergleich eher negativ zu bewerten, wobei die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal im Vergleich der Untervarianten am besten zu bewerten sei. Betrachte man die Anzahl der betroffenen besonders schutzwürdigen Arten, so sei die Anzahl der saP relevanten Arten bei den drei Varianten Orange am geringsten. Die Auswertung der Anzahl der möglicherweise betroffenen besonders wertgebenden planungsrelevanten Arten im Wirkungsbereich der einzelnen Varianten zeige, dass die Varianten Orange leichte Vorteile aufwiesen, aber auch hier sei die Anzahl der betroffenen Arten mit 26 Arten hoch. Die Varianten Orange (jeweils 13 Arten) hätten bei den RL 1 und RL 2 Arten mit die geringsten Beeinträchtigungen. Insgesamt seien die Varianten Orange bezogen auf diese Kriterien am besten zu bewerten. Aus der Zusammenschau der Beeinträchtigung von Arten und Lebensräumen sei zu erkennen, dass die Variante Orange am besten zu bewerten sei. Aber auch hier sei aus der großen Anzahl von saP-relevanten Arten nachweisen im Trassenbereich erkennbar, dass jede Variante Konfliktpotenzial aufweise. Beim Schutzgut Landschaft sei die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal am besten zu bewerten. Die weiteren Varianten Orange lägen im Trassenvergleich im Mittelfeld. Beim Schutzgut Fläche und Boden seien die Varianten Orange am schlechtesten zu bewerten. Beim Schutzgut Wasser seien die Varianten Orange, trotz der Betroffenheit von WSG am besten einzustufen. Hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima sei die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal im Vergleich positiv zu bewerten. Die weiteren Varianten Orange seien nach der Variante Türkis am schlechtesten zu bewerten. Bei den Varianten Orange sei die Anzahl der betroffenen Staatsstraßen etwas geringer, als bei den anderen Varianten. Die Varianten Orange seien hinsichtlich der Kultur- und Sachgüter am zweitbesten zu bewerten.

Der **RPV Augsburg** nimmt zu den drei Varianten Orange wie folgt Stellung:

- Variante Orange Enge Bündelung A8 sowie Variante Orange Tunnel Mindeltal: Die Varianten führten in geringem Abstand, teils in Tunnellage, teils in offener Lage, am Vorranggebiet für Windenergienutzung VRW Nr. 3 „Zusmarshausen, westlich von Zusmarshausen“ vorbei. Des Weiteren querten sie die Vorranggebiete für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ im Bereich südlich von Wollbach (Markt Zusmarshausen) und Nr. H 4



„Laugna“ im Bereich südlich von Adelsried. Die geplante Trassenführung sehe jeweils eine Brücke vor. Die Varianten querten das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ nördlich Streitheim (Markt Zusmarshausen) sowie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 9 „Schmuttertal“ im Bereich südlich von Edenbergen (Stadt Gersthofen) in offener Lage. Des Weiteren berührten sie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ im Bereich südlich von Edenbergen (Stadt Gersthofen) randlich in offener Lage. Beide Varianten querten den regionalen Grünzug nördlich von Augsburg im Bereich nördlich des Stadtteiles Bärenkeller (Stadt Augsburg) in offener Lage.

- Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal - soweit abweichend von den vorgenannten Varianten Orange: Die Variante quere das Vorranggebiet für Windenergienutzung VRW Nr. 3 „Zusmarshausen, westlich von Zusmarshausen“ in Tunnellage sowie das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ im Bereich südlich von Wollbach (Markt Zusmarshausen) in offener Lage. Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ werde im Bereich nördlich von Streitheim (Markt Zusmarshausen) gequert. Die geplante Trassenführung sehe hier eine Brücke und einen Tunnel vor.

Der **Regionalverband Donau-Iller** teilt mit, dass zwischen den Varianten Orange und dem geplanten Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen Nersingen - Straß ein Konflikt gesehen werde. In Vorranggebieten zur Sicherung von Wasservorkommen seien tiefgreifende Bodeneingriffe zukünftig unzulässig. Der geschützte Eingriffsbereich des Grundwassers solle von Gefährdungen freigehalten werden. In den Vorranggebieten im bayerischen Teil der Region sei die Errichtung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen jedoch nicht ausgeschlossen. Es sei auf den Erhalt der gesicherten Funktion zu achten.

Ebenfalls kritisch zu sehen sei die Zerschneidung des geplanten Vorranggebietes für den vorbeugenden Hochwasserschutz entlang der Mindel. Der südwestliche Teil sei Bestandteil der Phase I des Projektes Hochwasserschutz Mindeltal und damit des Hochwasserschutzes Burgau. Das geplante Hochwasserrückhaltebecken sei planfestgestellt. Die Varianten enge Bündelung A8 sowie Tiefbahnhof Zusamtal tangierten die Fläche jedoch nur randlich, die Variante Tunnel Mindeltal untertunnele das Gebiet. Die Varianten Orange stünden der Umsetzung der Maßnahmen des vorbeugenden Hochwasserschutzes voraussichtlich nicht entgegen. Dennoch müsse in allen drei Fällen sichergestellt werden, dass die Funktion des Vorranggebietes nicht beeinträchtigt werde. Die Variante Orange weise zwischen Nersingen und Günzburg keine erkennbare Bündelung mit anderen Infrastrukturen auf, ab Günzburg bis zur Regionsgrenze verlaufe die Trasse jedoch entlang der A8. Insgesamt führe die Variante zu einer mittel starken Landschaftsneuzerschneidung.

Sofern die vorgenannten Punkte im weiteren Planungsprozess Beachtung fänden, wären nach Ansicht des Regionalverbandes auch die drei Varianten Orange mit den bestehenden und geplanten regionalplanerischen Festlegungen verträglich.

Variante Orange Enge Bündelung A8

Hinsichtlich der Ausführungen der **kreisfreien Stadt Augsburg** zur Variante Orange Enge Bündelung A8 wird auf die voranstehenden inhaltsgleichen Ausführungen zur Variante Orange Tunnel Mindeltal verwiesen.

Der **Markt Zusmarshausen** führt in einer zusammenfassenden Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Raumordnung aus, dass von der Variante Orange enge Bündelung



A8 Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege des RP 15-FE, landschaftliche Vorbehaltsgebiete und Vorranggebiete für Windkraft stark betroffen seien.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs stehe die Variante Orange A8 enge Bündelung nach der Varianten Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Schutzgüter an zweiter Stelle.

Der **Regionalverband Donau-Iller** teilt mit, dass die Variante Orange Enge Bündelung A8 das festgelegte Vorranggebiet Windkraft Scheppacher Forst durchschneide. In diesem Vorranggebiet seien bereits teilweise Windkraftanlagen errichtet, eine bestehende Windkraftanlage sei nur 60 m von der Trassenführung entfernt. Es müsse sichergestellt werden, dass die Trassenvariante dem Betrieb bestehender sowie der Errichtung weiterer Anlagen nicht entgegenstehe. Dies könne durch eine räumlich engere Anlehnung an den Autobahnverlauf oder eine Untertunnelung in diesem Bereich erfolgen.

Sofern dies im weiteren Planungsprozess Beachtung finde, wäre nach Ansicht des RV-DI auch diese Variante mit den bestehenden und geplanten regionalplanerischen Festlegungen verträglich.

Variante Orange Tunnel Mindeltal

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** führt zur Variante aus, dass diese den Bau eines (Betriebszwecken dienenden) Überholbahnhofes mitten im Wald vorsehe. Dabei handele es sich um einen für die Naherholung sensiblen und auch unter touristischen Aspekten besonders attraktiven Bereich des Naturparks Augsburg (Jägersteig). Durch den geplanten Überholbahnhof entstehe ein großer Flächenverbrauch, er biete keinen Nutzen in der Vernetzung der Region mit Augsburg.

Die **Gemeinde Röfingen** stellt fest, dass eine Trassenführung nördlich des Burgauer Autobahnsees grundsätzlich abgelehnt werde. Es wird an dieser Stelle auf die voranstehenden inhaltsgleichen Ausführungen zur Trassenvariante Türkis verwiesen.

Der **Markt Zusmarshausen** führt in einer zusammenfassenden Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Raumordnung, aus, dass bei der Variante Orange Tunnel Mindeltal die höchste mittelbare Beeinträchtigung von Regionalen Grünzügen (Vorranggebiet) des RP 15-FE bestehe. Ebenfalls stark betroffen seien Vorranggebiete für den Hochwasserabfluss und -rückhalt. Die im RP 15-FE geplanten Vorranggebiete Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen seien bei der Variante Orange Tunnel Mindeltal unmittelbar beeinträchtigt.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs stehe die Variante Orange Tunnel Mindeltal nach den Varianten Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen und A8 enge Bündelung im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Schutzgüter an dritter Stelle.

Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal

Die **Gemeinde Altenmünster** teilt mit, dass die Frage der Realisierung eines Bahnhofes im Bereich von Zusmarshausen zwar nicht Bestandteil des ROV sei, man sich an dieser Stelle aber mit Nachdruck für die Realisierung eines Bahnhofes/Bahnhaltes aussprechen möchte.

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** führt zur Variante aus, dass diese im Hinblick auf eine Vernetzung von Augsburg mit der Region die größten Vorteile biete. Sie sehe in Zusmarshausen einen Personenbahnhof vor, der verkehrsgünstig unmittelbar an der Kreuzung der A8 und der Staatsstraße



2027 sowie am Rande eines größeren Gewerbegebiets liege. Ein hier gebildeter neuer Mobilitätsknoten würde sowohl das Mittelzentrum Zusmarshausen als auch den bislang suboptimal mit dem ÖPNV erreichbaren nordwestlichen Bereich des Landkreises Augsburg (Altenmünster und darüber hinaus den südlichen Teil des Kreises Dillingen a.d. Donau) erstmals an das Bahnnetz anschließen und eine umweltfreundliche Alternative für die Erreichbarkeit der Metropole Augsburg (Pendlerverkehre, überörtlich bedeutsame Einrichtungen wie Universitätsklinikum Augsburg usw.) darstellen. Gleichzeitig schone aufgrund einer längeren Tunnellage die Untervariante einen für die Naherholung sensiblen und auch unter touristischen Aspekten besonders attraktiven Bereich des Naturparks Augsburg (Jägersteig).

Für die Vernetzung mit der Region sehe die Stadt Augsburg im Weiteren in Richtung Ulm Vorteile in der Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal mit einem Personenbahnhof in Zusmarshausen.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass die Variante Tiefbahnhof Zusamtal bei einer zusammenfassenden Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Raumordnung die wenigsten Konflikte und die geringste Beeinträchtigung von Schutzgütern auslöse. Die Variante sei vorzugswürdig und neben einem Ausbau der Bestandstrasse als raumverträglich zu bewerten. Die Bewertungen der Konflikte mit den Regionalplänen durch den Markt komme zu dem Ergebnis, dass die Variante die geringsten quantitativ und qualitativ zu wertenden Konflikte mit Vorrang- und Vorbehaltsgebieten aufweise. Dies gelte für landschaftliche Vorbehaltsgebiete, Vorranggebiete für Hochwasserschutz im RP 9 und die geplanten Vorbehaltsgebiete Erholung sowie die geplanten Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege (vgl. jeweils RP 15-FE). Die Variante habe relativ geringe Auswirkungen auf die Vorranggebiete für den Trinkwasserschutz und den Hochwasserschutz, auch wenn die Eingriffe größer seien als bei der Variante Violett. Es entstünde keine unmittelbare Beeinträchtigung der im RP 15-FE geplanten Vorranggebiete Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. Insgesamt sei die Variante unter Berücksichtigung des RP 15-FE sowie der Vorbehaltsgebiete am besten zu bewerten. Aber auch die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal sei mit starken Beeinträchtigungen verbunden.

Die geringste auf die Fläche bezogene Lärmbelastung sei ebenfalls bei der Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal ermittelt worden. Bei der Variante sei zudem die Beeinträchtigung von festgesetzten Überschwemmungsgebieten, nicht festgesetzter HQ100 Hochwasserflächen und wasser-sensiblen Bereiche am geringsten. Die Variante sei aufgrund der geringeren Betroffenheit von Wald mit lokalen und regionalen Klimaschutzfunktionen im Vergleich zu den anderen Varianten als zweitbeste Variante einzustufen. Die Variante weise zwar die geringste mittelbare Beeinträchtigung von LSGen im Naturpark auf und sei auch aufgrund der Kriterien Erholung Stufe I und II insgesamt am besten einzustufen, aber auch hier sei die Beeinträchtigung enorm. Die mittelbare Beeinträchtigung der Wiesenbrütergebiete sei mit am geringsten. Die Aushubmengen seien, auch aufgrund der Aushubmengen in Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof, bei der Variante am größten.

Die Prüfung der Beeinträchtigung der Schutzgüter aufgrund der quantitativen Angaben des Erläuterungsberichts komme zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass unter den insgesamt mit großen Auswirkungen einhergehenden Varianten die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal am besten zu bewerten sei.

Die Variante sei auch als einzige mit den Zielen und Grundsätzen des LEP zum Ausbau des ÖPNV vereinbar, wonach dieser auszubauen und der ländliche Raum verstärkt an das Schienennetz anzubinden sei. Die Ziele des LEP seien von allen öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts, sofern diese raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen in Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben durchführten, zu beachten, Grundsätze seien bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Die Ziele und Grundsätze des LEP würden nur gewahrt, wenn die



Trassenvariante Tiefbahnhof Zusamtal mit einem Regionalhalt in Zusmarshausen zur Ausführung komme. Keine andere Trassenvariante berücksichtige die Ziele bzw. Grundsätze des LEP zur Anbindung des ländlichen Raums an den ÖPNV.

Der Wirtschaftsstandort Zusmarshausen sei dringend auf einen Regionalhalt angewiesen, auch könne die Marktgemeinde ihre Aufgaben als Teil des Mittelzentrums ohne Bahnhalt nur bedingt erfüllen. Gemäß LEP gehöre zu den Aufgaben von Zentralen Orten eine Rolle als qualifizierter ÖPNV-Knotenpunkt und zur Aufgabe von Mittelzentren die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit zu versorgen. Zusmarshausen sei derzeit kein qualifizierter ÖPNV-Knotenpunkt; werde diese Vorgabe des LEP nicht mittelfristig umgesetzt, sei mit einer Stagnation bzw. einem Absinken des Standortes zu rechnen. Die ÖPNV-Anbindung sei nicht nur für die Unternehmen vor Ort oder Berufspendler, sondern auch für Schüler und Naherholungssuchende relevant.

Variante Blau-Grün

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** führt zur Variante Blau-Grün aus, dass diese im Stadtgebiet den gleichen Verlauf aufweise wie die Variante Violett. Zwar weise sie im Vergleich zu den Varianten Orange und Türkis den geringsten Flächenverbrauch auf, allerdings sei aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse von besonders stark zu gewichtenden Eingriffen in den Bestand vorhandener Wohnbebauung in Bärenkeller sowie einer stärkeren Immissionsbelastung auszugehen. Zudem werde ein aktuelles Bauleitplanverfahren der Stadt tangiert; es sei von einer Verstärkung der Barrierewirkung innerhalb des Stadtteils Bärenkeller auszugehen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sei zu befürchten, dass ein viergleisiger Ausbau die Reaktivierung des Bahnhofes Hirblinger Straße verhindern könnte. Dieser solle als Mobilitäts-Hub sowie als Ankerpunkt für den Stadtteil Bärenkeller ausgebaut werden. Dies spiele für die weitere Entwicklung des Stadtteils sowie dessen Vernetzung mit der Kernstadt und dem Umland durch umweltfreundliche und klimaschonende Mobilität eine herausragende Rolle und dürfe nicht gefährdet werden.

Die **Gemeinden Bibertal, Kammeltal und Kötz** teilen mit, dass sie die Trassenvariante Blau-Grün ablehnten, da diese das Gebiet der Gemeinden durchschneide. Insbesondere die Gemeinde Kammeltal wäre im Bereich des Ortsteils Hammerstetten massiv von der Trennung dieses Ortsteils vom übrigen Gemeindegebiet betroffen.

Auch der bei Ebersbach-Hochwang geplante Überholbahnhof sei für die Bevölkerung nicht akzeptabel. Es werde vorgeschlagen, den aus der Zunahme des Güterverkehrs resultierenden Überholbahnhof beim Legoland als Regionalbahnhof auszubilden. Mit der Anbindung von Legoland an die Bahn könne ein Mehrwert für die Region geschaffen werden.

Im Bereich der Variante Blau-Grün lägen große Flächen, die von Waldtieren als Rückzugsort angenommen würden. Aufgrund der Topographie und Lage sind bejagbare Flächen bzw. Wildtierlebensräume sehr klein; eine weitere Reduzierung verbiete sich. Zudem gebe es im Bereich dieser Variante ein sehr hohes Weißstorch-Vorkommen. Dieses sollte geschützt werden.

Durch die Variante komme es zu einem Flächenfraß mit Zerstörung besten und wertvollsten Kulturlandes. Für Landwirte entstünden zahlreiche Umwege.

Auch Gesichtspunkte von Sicherheit und Rettung sprächen gegen die Variante. Es würden Tallagen mit Brücken überspannt. Komme es auf diesen zu einem Notfall, seien die örtlichen Feuerwehren gefordert. Diese seien personell und materiell nicht in der Lage, Hilfe bei Zugunglücken auf in großer Höhe geführten Brücken zu leisten.



Die **Stadt Burgau** führt unter Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben der Stadt vom Dezember 2021 aus, dass beim geplanten Brückenbauwerk über das Kammeltal der Lärmschutz für Hammerstetten, Kleinbeuren, den Nußlacher Hof und Wettenhausen zu berücksichtigen sei. Von der Trassenvariante seien das WSG der Brunnen 5 und 6 betroffen. Der Abschnitt zwischen Brementalstraße und Kreuzung der Mindel sei technisch nicht umsetzbar und müsse detaillierter geplant werden.

Der **Markt Diedorf** führt aus, dass er bereits seit vielen Jahren eine Ortsumfahrung der B300 plane. Dies sei bei der Planung der Bahnstrecke unbedingt zu berücksichtigen. Insbesondere im Bereich des Unterdorfes seien die Platzverhältnisse für Schiene und Straße nebeneinander nicht ausreichend. Sollte die Variante Blau-Grün weiterverfolgt werden, so seien beide Verkehrswege durch einen Tunnel im bebauten Ortsbereich zu bündeln. Die Variante Blau-Grün durchschneide den Ortsteil Diedorf. Dadurch seien private Häuser, Zufahrtsstraßen ins Unterdorf, Unterführungen sowie das Schmuttertalgymnasium betroffen. Auch Belange der Landwirtschaft seien betroffen. Diese Eingriffe seien im ROV besonders zu würdigen. Es müsse die Entwässerung der durch die Variante betroffenen Flächen sichergestellt werden. Auch sei der Lärmschutz im Zuge der Durchschneidung von Diedorf, aber auch für alle Ortsteile, zu berücksichtigen. Eingriffe durch die Variante Blau-Grün in das FFH-Gebiet im Bereich der Schmutter seien abzulehnen. Insbesondere durch die Variante Blau-Grün würden Menschen sowohl während der Bauzeit als auch während des Betriebs erheblich beeinträchtigt.

Es komme während des Baus zu Einschränkungen im Nahverkehr sowie zu Baulärm. Zudem seien Eingriffe in privates Eigentum, der Abriss von Wohneigentum und Erschütterungen zu besorgen. Die Variante beeinträchtige im Gebiet der Marktgemeinde Diedorf die Schutzgüter Mensch, Tier und Natur in sehr starker Weise. Dies sei im ROV ausdrücklich zu berücksichtigen.

Der **Markt Dinkelscherben** weist auf das Hochwasserschutzprojekt des WWA Donauwörth an der Zusan bei Siefenwang hin. Dieses könnte überörtliche raumbedeutsame Auswirkungen auslösen. Weitere Bedenken würden im ROV nicht erhoben.

Die **Gemeinde Gessertshausen** teilt mit, dass die Variante Blau-Grün abgelehnt werde, da diese durch ein großflächiges sensibles FFH-Gebiet führe. Zudem seien jahrelange Beeinträchtigungen des ÖPNV zu erwarten.

Die **Stadt Ichenhausen** teilt mit, dass die Trassenvariante Blau-Grün kategorisch abgelehnt werde, da der Eingriff in die Natur sowie die Zerschneidung der Landschaft enorm hoch wären.

Der Markt **Jettingen-Scheppach** teilt mit, dass diese Variante wie eine räumliche Barriere zwischen den Ortsteilen Jettingen und Scheppach wirke, diese beeinträchtige und dazu führe, dass sich die beiden Siedlungsteile getrennt voneinander entwickeln müssten. Überdies würde sich die Tunneleinfahrt weniger als 70 m von der nächsten Wohnbebauung befinden und hätte immense Auswirkungen im Hinblick auf zu erwartende Lärmimmissionen („Tunnelknall“). Auch der Ortsteil Freihalden würde durch diese entlang des Ortsteils als freie Strecke geplante Variante hinsichtlich der zu erwartenden Lärmimmissionen unzumutbar beeinträchtigt. Die Variante Blau-Grün würde außerdem die Umsetzung des Bebauungsplans „Nördlich Alfred-Delp-Weg“ beeinträchtigen, welcher vom Marktgemeinderat bereits als Satzung beschlossen und durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekanntgemacht worden sei. Überdies sei bei der optimierten Grobtrassierung noch nicht hinreichend beachtet, dass auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans „Sportgelände Schindbühl“ bereits eine Sporthalle errichtet worden sei und



eine Erweiterungsfläche für zwei Fußballplätze festgesetzt werde, welche durch die Variante so nicht umgesetzt werden könnten. Zugleich werde der bestehende Fußballplatz nördlich der Bestandsstrecke zerschnitten. Auch sei zu beachten, dass im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan des Marktes Jettingen-Scheppach auf der Fläche nördlich der Sporthalle eine Fläche für Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen „Sportanlage“ und „Schule“ und südlich davon eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sportanlage“ dargestellt sei. Nach § 7 Satz 1 BauGB hätten öffentliche Planungsträger, die nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden seien, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Im vorliegenden Fall habe die DB als Träger öffentlicher Belange dem Flächennutzungsplan nicht widersprochen. Die Variante würde allerdings dem Flächennutzungsplan widersprechen. Eine weitere Entwicklung des Marktes Jettingen-Scheppach auf den vorgenannten Flächen, die im Flächen-nutzungsbedarf als „Sportanlage“ bzw. „Schule“ dargestellt seien, würde durch die Variante Blau-Grün unmöglich gemacht werden.

Die Region Donau-Iller biete aufgrund ihrer Lage zahlreiche Möglichkeiten zur Gestaltung der Freizeit und zur Erholung. Dazu gehöre auch der Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“. Dieses Gebiet könne seine Erholungsfunktion nur dann voll erfüllen, wenn es in einem naturnahen Zustand bleibe. Dieser Zustand könne allerdings nicht bei Umsetzung der Variante Blau-Grün aufrecht erhalten bleiben. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Variante im Naturpark als freie Strecke und nicht mit einer Untertunnelung geplant sei, werde der Naturpark als wichtiger Erholungsraum beeinträchtigt.

Ebenfalls von der Variante beeinträchtigt seien Fischzucht-Weiher nordwestlich von Freihalden. Der westliche Weiher (Ochsenweiher) sei unlängst durch die Bayerischen Staatsforsten naturfachlich aufgewertet worden und stelle einen geschützten Landschaftsbestandteil dar.

Auch stelle die Variante eine Beeinträchtigung für landwirtschaftliche Betriebe dar; landwirtschaftliche Flächen gingen zwangsläufig in größerem Umfang verloren.

Die Variante Blau-Grün erweise sich vor diesem Hintergrund als raumordnerisch unverträglich mit dem RP 15. Die Variante tangiere das FFH-Gebiet „Riedellandschaft-Talmoore“ und führe zu einer zusätzlichen Zerschneidung des LSG „Augsburg - Westliche Wälder“.

Um das Grundwasser im Hinblick auf die Erhaltung eines ausgewogenen Naturhaushaltes zu schützen, sei die Erhaltung der biologisch aktiven Bodendecke und zum Schutz des seichten Grundwassers im Mindeltal auch die Erhaltung des Schotterkörpers bei jeder Trassenvariante notwendig. Vor diesem Hintergrund seien zum Schutze des Grundwassers Trogbauten zu vermeiden. Es sei geplant, das WSG Freihalden neu festzusetzen. Das Schutzgebiet solle sich auch bei der Neufestsetzung unverändert östlich vom Ortsteil Freihalden befinden. Es würde von der Variante, die an dieser Stelle eine Untertunnelung vorsieht, tangiert werden. Es sei sicherzustellen, dass Qualität und Quantität der Trinkwasserversorgung nicht beeinträchtigt würden.

Der Markt Jettingen-Scheppach weist ferner darauf hin, dass die Variante Blau-Grün Versorgungsleitungen der Kläranlage des Marktes sowie Versorgungsleitungen eines Trinkwasserbrunnens quere. Es dürfe weder während der Bauzeit noch auf Dauer zu einer Beeinträchtigung der Versorgungseinrichtungen kommen.

Weite Teile des Mindeltals im Bereich Jettingen-Scheppach seien als Überschwemmungsgebiet festgesetzt; Überschwemmungsgebiete auch im Siedlungsbereich seien gemäß RP 15 grundsätzlich als Freiflächen zu erhalten. Zwischen Freihalden und Jettingen seien nördlich und südlich der Bestandsstrecke umfangreiche Hochwasserrückhalteflächen planfestgestellt und mit Fördermitteln hergestellt worden. Die Trasse Blau-Grün liege im Bereich der Hochwasserrückhalteflächen, deren Funktion im Sinne eines effektiven Hochwasserschutzes nicht beeinträchtigt werden dürfe. Es dürfe weder während der Bauzeit noch auf Dauer zu einer zusätzlichen Verschärfung der Hochwasserproblematik im Bereich des Marktgemeindegebietes Jettingen-Scheppach kommen. Die Planungen



müssten mit den bestehenden und geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen abgestimmt werden und dürfen deren Funktion nicht beeinträchtigen. Eingriffe in Hochwasserrückhalteräume, durch die deren Retentionsvermögen reduziert werde, seien entsprechend auszugleichen.

Die Variante Blau-Grün kollidiere zudem mit einem im RP 15-FE als Ziel vorgesehenen Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen östlich der Hauptstraße zwischen den Siedlungsbereichen Jettingen und Scheppach. Die Trasse stelle ein Vorhaben dar, welches mit tiefgreifenden Geländeeinschnitten verbunden sei. Es sei folglich nach dem als in Aufstellung befindlichen Ziel der Raumordnung nach Ziff. B I 4. (Z) (6) des RP 15-FE als raumbedeutsame Planung und Maßnahme ausgeschlossen.

Die Variante Blau-Grün entspreche nicht den Erfordernissen der Raumordnung und sei aus Sicht des Marktes Jettingen-Scheppach abzulehnen. Insbesondere würde diese Variante eine Siedlungsentwicklung des Marktes immens erschweren, sie widerspreche Darstellungen des Flächennutzungsplans, das Landschaftsbild würde durch sie zerschnitten werden und Schutzgebiete wie der Naturpark und LSG „Augsburg - Westliche Wälder“ oder der Landschaftsbestandteil „Ochsenweiher“ würden beeinträchtigt werden. Auch das im RP 15-FE vorgesehene Vorranggebiet zur Sicherung von Wasservorkommen würde durch sie durchschnitten werden.

Die **Gemeinde Kutzenhausen** teilt mit, dass nicht nachvollzogen werden könne, weshalb das seit Jahren diskutierte 3. Gleis zwischen Augsburg und Dinkelscherben nicht umgesetzt werde.

Durch die Trassenvariante Blau-Grün werde der Verkehrsübungsplatz beseitigt, eine Entwicklung des Ortes nach Süden verhindert.

Es sei festzustellen, dass die Landschaft westlich von Kutzenhausen ein zweites Mal durchschnitten werde, es werde mehr Wald beseitigt als bei einem Bau neben der Bestandsstrecke. Es werde ein im RP 9 festgelegter Grünzug im Umfang von 11 ha unmittelbar beeinträchtigt, im RP 15 seien es 505 ha. Die Trasse habe erhebliche Auswirkungen auf Umweltgüter. So werde der zulässige nächtliche Lärmpegel nachts um 3 dB(A) überschritten und es komme zu Eingriffen in die Schmutztaue. Zudem komme es zu einer zusätzlichen Durchschneidung des Talraumes zwischen Kutzenhausen und Mödishofen, die Verkehrswege würden nicht gebündelt, wodurch es zu einer doppelten Barrierewirkung und zusätzlichen Durchschneidung von Wildkorridoren komme. Das LSG „Augsburg - Westliche Wälder“ werde auf einer Fläche von 53,1 ha beeinträchtigt; davon entfielen 3,9 ha auf Brücken und 8,2 ha auf Tunnel. Es würden im Landkreis Augsburg 4,7 ha landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. Westlich von Kutzenhausen erfolge vermutlich ein Eingriff in Torf- und Moorböden.

Die Gemeinde könne der Realisierung der Variante Blau-Grün nur unter folgenden Bedingungen zustimmen:

- Es sei schlüssig und nachvollziehbar darzulegen, warum ein 3. Gleis zwischen Augsburg und Dinkelscherben nicht ausreichend sei. Ein 4. Gleis im Bereich des Bahnhofes Kutzenhausen sei nicht verträglich; der parallele Betrieb eines Bahnhofes für Nahverkehrszüge und eine Hochgeschwindigkeitsstrecke sei aufgrund der beengten Verhältnisse nicht zu realisieren. Ein behindertengerechter Ausbau des Bahnhofes Kutzenhausen sei erforderlich.
- Beim Bau zusätzlicher Gleise seien alle Gleise zusammenzulegen, d.h. die Bestandsstrecke zwischen Kutzenhausen und Mödishofen sei an die Neubaustrecke zu verlegen, damit eine zweite Durchschneidung der Talaue und Wildkorridore verhindert werde.
- Durch geeignete Maßnahmen sei sicherzustellen, dass eine erhöhte Lärmbelastung für die Bürger vermieden werde und weitere Baugebietsausweisungen nach Süden möglich seien.



Die **Stadt Neusäß** spricht sich aufgrund der Belastung für die Anwohner durch Lärm und Erschütterungen gegen die Variante Blau-Grün aus. Es seien auch erhebliche Eingriffe in Privatgrundstücke zu erwarten.

Die Stellungnahme der **Stadt Neu-Ulm** zur Variante Blau-Grün ist gleichlautend zur Stellungnahme zur Variante Orange.

Der **Markt Pfaffenhofen a.d. Roth** teilt mit, dass die Gemarkungen Kadelthofen und Raunertshofen von der Variante Blau-Grün durchkreuzt würden. Gemäß dem RP 15 befänden sich in diesem Bereich Vorranggebiete für die Trinkwasserversorgung sowie Naturschutz und Landschaftspflege, die bei der Planung berücksichtigt werden sollten. Außerdem lägen in diesem Bereich Suchräume für Windparksanlagen.

Der Markt Pfaffenhofen a.d. Roth und die Gemeinde Nersingen planen den vorhandenen Wirtschaftsweg zwischen den Gemeinden Rimmeltshofen und Straß zur besseren Nutzung für den Radverkehr auszubauen. Diese sollte bei der Planung der einzelnen Trassen berücksichtigt werden. Zudem sollten die weiteren Freizeit- und Wirtschaftswege sowie die Entwässerungsgräben im Gemeindegebiet berücksichtigt werden.

Aus Sicht der Gemeinde sei vorab eine große Flurbereinigung durchzuführen, da die letzte Arrondierung im Jahr 1927 stattgefunden habe.

Die **Gemeinde Ustersbach** weist auf den zu erhaltenden, von der Variante Blau-Grün betroffenen Verkehrsübungsplatz in Kutzenhausen hin.

Der **Markt Zusmarshausen** führt aus, dass die Variante Blau-Grün aufgrund erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht raumverträglich sei. Ein Ausnahmeverfahren nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sei unzulässig, da weniger belastende Alternativen zur Verfügung stünden. Die Variante durchschneide das FFH-Gebiet „Dinkelscherbener Moor“. Dies führe zu erheblichen Beeinträchtigungen der LRT 7120 und den prioritären LRT 91D0. Die Moorlebensräume seien bereits durch die Bestandsstrecke erheblich beeinträchtigt worden. Die Trassenvariante Blau-Grün quere das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ bei Gessertshausen auf der Bestandstrasse und verlaufe weiter in Richtung Norden am Rand des FFH-Gebietes. Es seien erhebliche Beeinträchtigungen für den LRT 6510 sowie den dunklen und hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling in der FFH-VP erwartet. Für das Erhaltungsziel des FFH-Gebietes, wonach das Schmuttertal als naturnaher strukturreicher, zusammenhängender und relativ ungestörter Fließgewässer-Auenkomplex und als Biotopverbundachse im Verbund mit dem Zusamtal zu erhalten sei, seien durch die Trasse insofern erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Für beide FFH-Gebiete sei eine FFH-VP notwendig.

Bei der zusammenfassenden Bewertung der Beeinträchtigungen der regionalplanerischen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sei festzuhalten, dass die Variante Blau-Grün eine starke Betroffenheit von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten und Vorranggebieten für die öffentliche Wasserversorgung aufweise. Bei der Variante sei die Durchfahrungslänge der unmittelbar ausgelösten Konflikte des RP 9 und der RP 15-FE im Trassenvergleich mit am geringsten. Dies entspreche aber etwa 25 % der gesamten Strecke von 86 km.

Auf Grundlage der Raumordnungsunterlagen hat der Markt Zusmarshausen die Untersuchungskorridore nach UVP-G-Schutzgütern überprüft. Bezüglich der Betroffenheit des Schutzgutes Mensch - Siedlung sei die Variante Blau-Grün am schlechtesten zu bewerten. Die Variante führe zu sehr hohen Lärmbelastungen. Die Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch - Lärm seien daher nach



den Varianten Violett am schlechtesten zu bewerten. Bei der Beeinträchtigung von Schutzgebieten sei die Variante Blau-Grün ebenfalls nach den Varianten Violett am schlechtesten zu bewerten. Bei der Beeinträchtigung der faunistisch wertvollen Funktionsräume sei die große Beeinträchtigung des potentiellen Wildtierlebensraums des Luchses bei der Variante Blau-Grün hervorzuheben. Die mittelbare Beeinträchtigung der Wiesenbrütergebiete sei bei der Variante am größten. In Summe seien bei Variante Blau-Grün flächenmäßig am wenigsten faunistisch wertvolle Lebensräume im Variantenvergleich betroffen. Betrachte man die Anzahl der betroffenen besonders schutzwürdigen Arten, so sei die Anzahl der saP relevanten Arten bei der Variante Blau-Grün am größten. Die Anzahl der betroffenen RL 1 und RL 2 Arten sei bei der Variante ebenfalls am größten. Bei der Variante seien fünf Arten betroffen, die als besonders kritisch eingestuft würden. Bei den Beeinträchtigungen der Schutzgüter Landschaft sowie Fläche und Boden liege die Variante Blau-Grün im Trassenvergleich im Mittelfeld. Bei der Gegenüberstellung der Varianten hinsichtlich der Beeinträchtigung von WSGen, Überschwemmungsgebieten, Fließ- und Stillgewässern, wassersensiblen Bereichen und Wald mit Bedeutung für den Wasserschutz schneide die Variante Blau-Grün am schlechtesten ab. Durch die Variante würden die größten Flächen mit einer überdurchschnittlichen Kaltluftproduktionsrate unmittelbar betroffen, jedoch weise sie gleichzeitig die geringsten Betroffenheiten von Wald mit lokalen und regionalen Klimaschutzfunktionen auf. Insgesamt sei die Variante Blau-Grün beim Schutzgut Luft und Klima am besten zu bewerten.

Bei der Variante Blau-Grün müsse die BAB A8 nicht gequert werden, wodurch diese Variante einen Vorteil aufweise. Es müsse die Bahnstrecke Augsburg-Ulm im Stadtgebiet Neu-Ulm, zwischen Jettingen und Scheppach, im Scheppacher Forst und südlich von Dinkelscherben jedoch insgesamt vier Mal gequert werden. Die Anzahl der betroffenen Kreisstraßen sei bei der Variante am größten. Insgesamt sei die Variante Blau-Grün hinsichtlich der Kultur- und Sachgüter am besten zu bewerten. In der zusammenfassenden schutzgutübergreifenden Bewertung liege die Variante Blau-Grün im Variantenvergleich nach den Varianten Orange und der Variante Violett Durchfahrt Burlafingen jedoch vor der Variante Violett Umfahrung Burlafingen und der Variante Türkis.

Der **RPV Augsburg** teilt mit, dass die Variante Blau-Grün das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ im Bereich südlich von Gabelbachergreut (Markt Zusmarshausen) mittels eines Tunnels quere. Das genannte landschaftliche Vorbehaltsgebiet werde zudem im Bereich südwestlich von Kutzenhausen in offener Lage durchquert und in Anlehnung an die Bestandsstrecke im Bereich südwestlich von Steppach (Stadt Neusäß) randlich in offener Lage berührt. Die Variante quere das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ im Bereich südöstlich von Dinkelscherben mittels einer Brücke. Das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 21 „Schwarzach“ westlich von Gessertshausen werde in offener Lage gequert. Der regionale Grünzug nördlich von Augsburg im Bereich werde nördlich des Stadtteils Bärenkeller (Stadt Augsburg) randlich in Anlehnung an die Bestandsstrecke in offener Lage berührt.

Aus Sicht des **Regionalverbandes Donau-Iller** weist die Variante Blau-Grün zahlreiche Konflikte mit Festlegungen der Regionalplanung auf. Die Variante durchschneide das geplante Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege „Rotthal I“ sowie in Teilen das geplante Vorranggebiet „Erlenbachtal und Talbachtal mit Umgebung“. Vor allem durch die Durchschneidung des Vorranggebietes „Rotthal I“ werde eine erhebliche Beeinträchtigung der Ziele und Funktionen des Gebietes befürchtet.

Die geplanten Vorranggebiete zur Sicherung von Wasservorkommen Kammeltal-Hartberg, Nersingen-Straß sowie Jettingen-Scheppach würden durchschnitten und teilweise untertunnelt. Hier würden eine große Gefahr der Verunreinigungen der Böden während der Bauphase und mögliche



Strömungsstörungen des Grundwassers durch Eingriffe in den Untergrund gesehen. Auch wenn in den Vorranggebieten im bayerischen Teil der Region die Errichtung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen nicht ausgeschlossen sei, werde auf die zahlreichen Konflikte hingewiesen. Des Weiteren schneide die Variante das geplante Vorbehaltsgebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz entlang der Mindel. Bebauung und bauliche Anlagen seien in diesem Bereich zu vermeiden.

Zudem weise die Trasse keinerlei ersichtliche Bündelung mit vorhandenen Infrastrukturen auf. Die Landschaftsneuzerschneidung werde als sehr hoch eingestuft.

Die vorgenannten Konflikte haben aus Sicht des Regionalverbandes starke Auswirkungen auf gesicherte Raumfunktionen und seien teilweise nicht mit diesen vereinbar. Die Weiterverfolgung der Trasse werde abgelehnt.

Die **Stadt Stadtbergen** sowie die **Gemeinden Holzheim** und **Gablingen** haben mitgeteilt, dass bei ihnen Bedenken oder Einwendungen nicht bestehen.

Stellungnahmen der **Gemeinden Elchingen, Haldenwang** und **Bonstetten** sowie der **Stadt Ulm** liegen der Regierung von Schwaben nicht vor.



III. Fachliche Belange

Gesamtprojekt

Die **kreisfreie Stadt Augsburg** führt aus, dass eine bessere Anbindung der Metropole Augsburg in das (inter-) nationale Fernverkehrs- und Güterverkehrsnetz ein elementarer Standortfaktor für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung und hohe Lebensqualität sei und grundsätzlich befürwortet werde.

Durch die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal und den in Zusmarshausen vorgesehenen Personenbahnhof würde ein neuer Mobilitätsknoten entstehen, der den nordwestlichen Bereich des Landkreises Augsburg erstmals an das Bahnnetz anschließen und eine umweltfreundliche Alternative für die Erreichbarkeit der Metropole Augsburg darstellen könne. Die Variante biete im Hinblick auf die Verflechtung von Augsburg mit der Region die größten Vorteile.

Gemeinsamer Vorteil der Trassen Orange und Türkis sei überdies, dass durch eine Neubaustrecke nach Ulm die Resilienz der regionalen Bahninfrastruktur gestärkt werde.

Das **Landratsamt Neu-Ulm** weist darauf hin, dass aus immissionsschutzfachlicher Sicht eine Variante gewählt werden sollte, welche mit einer möglichst geringen Lärmzusatzbelastung einhergehe.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sei festzustellen, dass es durch die einzelnen Trassenvarianten zu teils erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft komme.

Im Hinblick auf möglicherweise betroffene Altlasten werde aus Sicht des Bodenschutzes darauf hingewiesen, dass bereits umfangreiche Altlastenkatasterauskünfte an das verantwortliche Planungsbüro ereilt worden seien. Sollten weitere Grundstücke hinzukommen, sei auch für diese eine Katasterauskunft zu beantragen. Sofern belastetes Aushubmaterial anfallen sollte, seien die Arbeiten und eine ordnungsgemäße Verwertung/Entsorgung durch einen Sachverständigen bzw. Geologen zu begleiten. Auf die erforderliche Kampfmittelfreimessung werde hingewiesen.

Aus wasserrechtlicher Sicht sei auf eine mögliche Betroffenheit des WSG Nersingen-Straß durch die Variante Türkis hinzuweisen (nachfolgend wiedergegeben).

Das **Landratsamt Günzburg** teilt mit, dass eine Verbesserung des ÖPNV aus ortsplanerischer Sicht grundsätzlich als positive Entwicklung, die die Mobilität und die wirtschaftliche Entwicklung der Region fördern könne, zu sehen sei. Alle geplanten Trassenvarianten stellten jedoch keine infrastrukturelle Verbesserung der derzeitigen Situation für die Menschen im Landkreis dar. Dies wäre anders, sollte auch an der Neubautrasse ein Regionalhalt auf dem Gebiet des Landkreises Günzburg geschaffen werden.

Alle Trassenvarianten zeichneten sich durch eine Vielzahl von Brücken-, Tunnel- und Trogbauwerken aus, die sich erheblich nachteilig auf das bislang großräumig übergreifende und ökologisch wirksame Freiraumverbundsystem auswirkten. Bei allen Varianten käme es zur Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen.

Aus ortsplanerischer Sicht sollten bei der Planung und Umsetzung der Bahntrasse nachhaltige Prinzipien berücksichtigt werden, um langfristige Umweltauswirkungen zu minimieren und die Lebensqualität in der Region zu erhalten oder zu verbessern. Die Entwicklung der vorhandenen Verkehrsflächen sei vorrangig einer neuen Trassenwahl auszuschöpfen. Erhalt und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Bahn-Infrastruktur komme eine bedeutende Rolle zu.



Aus naturschutzfachlicher Sicht sei es zwingend notwendig, dass frühzeitig die mit der geplanten Maßnahme verbundenen baubedingten Folgen und Wirkungen betrachtet würden. Dies gelte für den Bedarf an Rohstoffen, die anfallenden Aushubmassen sowie bautechnisch notwendige Einrichtungen. Hierdurch könnten sich Eingriffe in Natur und Landschaft sowie artenschutzrechtliche Betroffenheiten massiv verstärken und zu bislang nicht betrachteten Raumwiderständen des Natur- und Artenschutzes führen.

— Aus immissionsschutzfachlicher Sicht werde darauf hingewiesen, dass die Gebietseinstufungen in der schalltechnischen Untersuchung nicht in jedem Fall stimmig seien und anhand der Flächennutzungspläne bzw. Bebauungspläne der jeweiligen Gemeinden überprüft werden sollten.

Aus Sicht des Wasserrechts bzw. Bodenschutzes bestünden gegen das Bahnprojekt keine grundsätzlichen Bedenken.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht seien die übergeordneten Ziele der Maßnahme zu begrüßen, da sich dadurch die Möglichkeit für die Region ergebe, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Belange des Katastrophenschutzes würden durch das Bahnprojekt nicht berührt. Es werde darauf hingewiesen, dass im Bereich des ehemaligen Fliegerhorstes Leipheim mit Kampfmittelfunden gerechnet werden müsse.

— Aus Sicht des abwehrenden Brandschutzes werde darauf hingewiesen, dass den Feuerwehren in möglichst kurzen Abständen Zugang zum Schienennetz ermöglicht werden müsse. Zudem werde auf die notwendigen Sicherheitseinrichtungen bzw. -maßnahmen hingewiesen

Das **Landratsamt Augsburg** weist aus naturschutzfachlicher Sicht darauf hin, dass für die nächsten Planungsschritte Unterlagen zu den zu erwartenden Eingriffen in Biotope und Waldflächen benötigt würden.

— Aus Sicht des Denkmalschutzes wird festgestellt, dass die Betroffenheit denkmalschutzrechtlicher Belange im späteren Planfeststellungsverfahren vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu beurteilen sei.

Aus Sicht des Abfall- und Bodenschutzrechtes sei festzustellen, dass bei allen 4 Varianten Altlasten(verdachts)flächen betroffen seien. Das bahneigene Altlastenmanagement arbeite diese Thematik von der Planung über die Bauphase bis hin zur Entsorgung von belastetem Material selbst ab. Daher ergingen keine weiteren Hinweise.

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht sei zum Bahnprojekt nichts anzumerken. Es ergehe jedoch der Hinweis auf einen Störfallbetrieb in der Nähe der Varianten Violett bzw. Blau-Grün.

Von Seiten des Brand- und Katastrophenschutzes bestünden Fragen vor allem bei Brückenbauwerken und Tunneln bezüglich der Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge und Einsatzkräfte, des Transportes von Einsatzmitteln, der Verfügbarkeit von Löschmitteln und Evakuierungsmöglichkeiten von Reisenden. Zudem seien die Themen Hochwasser bei Überschwemmungen und durch Starkregen insbesondere bei Tunnelbauwerken zu betrachten.



Ebenso sei die Lage von Überholbahnhöfen mit abbremsenden, stehenden oder anfahrenden Güterzügen (mit möglichen Gefahrenstoffen) Thema. Aufgrund der fehlenden Angaben zu Länge von Tunneln und Brücken sowie deren Höhe könne hierauf nicht explizit eingegangen werden.

Von Seiten des Klimaschutzes und der Mobilität würde der Ausbau bzw. Neubau einer Schienentrasse generell begrüßt.

Das **Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben** teilt mit, dass einzelne Trassen Gebiete von laufenden oder geplanten Verfahren/Vorhaben der Ländlichen Entwicklung streifen bzw. durchqueren. Besondere Belange der Ländlichen Entwicklung seien hierbei voraussichtlich nicht betroffen.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** führt aus, dass das Vorhaben zu einer starken Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten führe. Im Untersuchungsraum stelle die Landwirtschaft zusammen mit der Forstwirtschaft die dominierende Nutzungsform dar.

Bei einer summarischen Betrachtung ergebe sich für die Landwirtschaft folgendes Bild:

- Die mittelbare Beeinträchtigung von Vorbehaltsgebieten des RP Donau-Iller reiche von 375 ha - 543 ha.
- Der Umfang der direkt betroffenen landwirtschaftlichen Nutzfläche bewege sich je nach Variante zwischen 40,1 ha - 72,6 ha.
- Der Planungsraum werde von Ackernutzung dominiert. Deren Anteil an den betroffenen landwirtschaftlichen Flächen liege zwischen 65 - 84 Prozent.
- Nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung seien ertragreiche Böden mit hohem bis sehr hohem Ertragspotential mit Werten von 64 - 84 % überproportional betroffen. Der Umfang von Flächen mit einer Ertragsmesszahl über 6000 (Spitzenstandorte) liege je nach Variante zwischen 3,8 ha - 16 ha.
- Zwischen 109 und 134 landwirtschaftliche Betriebe seien von der Infrastrukturmaßnahme betroffen.
- Die Gefahr einer Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe liege variantenbezogen zwischen einem Fall (Variante Türkis) und sechs Fällen (Variante Blau-Grün).
- Anhand der unmittelbar in Anspruch genommenen Waldflächen (zwischen 43,3 ha - 77,6 ha) lasse sich teilweise ableiten, dass der erforderliche waldrechtliche Ausgleich in Form von Ersatzaufforstungen auf landwirtschaftlicher Fläche durchaus flächenmäßig bedeutsam sein dürfte.

Durch das Vorhaben komme es außerdem zu erheblichen Auswirkungen, etwa durch baubedingte Projektwirkungen wie z.B.:

- temporäre Flächeninanspruchnahmen und -fragmentierungen
- Umlagerung und Störung der natürlichen Bodenschichten

anlagenbedingte Projektwirkungen wie z.B.:

- dauerhafte Flächenbeanspruchung durch Baukörper
- Flächeninanspruchnahmen durch Deponien und Bodenentnahmen

betriebsbedingte Projektwirkungen wie z.B.:

- temporäre Störwirkungen und Emissionen
- Auf- und Abtrag, Umlagerung, Störung der natürlichen Bodenschichten, Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie und
- Veränderung der hydrologischen Standortbedingungen



Aussagen zum naturschutzfachlichen und waldrechtlichen Ausgleich (Ersatzaufforstungen) fehlten vollständig; diese gingen - neben den durch die Baumaßnahmen verursachten Flächenverlusten - regelmäßig zu Lasten der landwirtschaftlichen Fläche. Ebenso fehlten im Erläuterungsbericht Aussagen zur landwirtschaftlichen Erschließung. Landwirtschaftliche Gebäude lägen laut Planunterlagen nicht im unmittelbaren Eingriffsbereich.

Aus landwirtschaftlicher Sicht sei die Variante Violett, Durchfahrung Burlafingen, die Vorzugsvariante. Dies begründe sich aus dem geringsten Verbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche und Ackerböden, der Anzahl der betroffenen Betriebe und der Betroffenheit der geplanten Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft des RP 15-FE. Allerdings seien 4 Betriebe in ihrer Existenz gefährdet. An zweiter Stelle werde die Variante Violett Umfahrung Burlafingen gesehen. Diese nehme etwas mehr landwirtschaftliche Fläche in Anspruch.

Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg** (AELF) weist darauf hin, dass die Waldfunktionspläne für die Forstbehörden bindende Wirkung entfalten würden. Die Zustimmung zu einer Maßnahme würden die Forstbehörden von der Verträglichkeit der Maßnahme mit den Zielen der Waldfunktionspläne abhängig machen. Dies sei im ROV von Bedeutung.

Es sei anzumerken, dass die Herleitung der mittelbar und unmittelbar beeinträchtigten Waldflächen in den Verfahrensunterlagen nicht schlüssig sei. Es werde von Seiten des AELF davon ausgegangen, dass mit den unmittelbaren Beeinträchtigungen von Waldflächen die zu erwartende durch die jeweilige Trasse überbaute Fläche gemeint sei.

Auch sei es fraglich, ob eine schematische Abschätzung von 250 m beidseits der Trasse geeignet sei, die Auswirkungen der Trasse auf Waldflächen nachzuvollziehen, da die Rahmenbedingungen der Flächen stark unterschiedlich seien. Ebenso seien die Effekte, die sich aus der Bündelung der Bahntrasse mit anderen Infrastrukturen ergebe, aus den Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Es sei anzumerken, dass die in Kapitel 3.1.8 der Verfahrensunterlagen genannten Teilräume keine Erholungswälder i.S. des Art. 12 Bayerisches Waldgesetz seien. Sie seien im Waldfunktionsplan gemäß Art. 6 Bayerisches Waldgesetz als Erholungswälder (Stufe I und II) ausgewiesen. Laut Definition im Waldfunktionsplan dienten diese der Erholung und dem Naturerlebnis ihrer Besucher in besonderem Maße.

Aus Sicht des AELF werde eine Trassenkombination der Variante Blau-Grün und der Variante Violett angeregt: Die Variante Blau-Grün verlaufe östlich der Mindel gebündelt mit der Bestandstrasse. Damit werde die Zerschneidung ungestörter Waldflächen von Augsburg bis Dinkelscherben in weiten Strecken vermieden. Vor Grünenbaindt münde die Variante in ein Tunnelbauwerk. Es erscheine möglich, mit diesem Tunnel auf den geplanten Verlauf der Varianten Violett zu verschwenken. Auf diese Weise könnten die bislang unzerschnittenen Lebensräume in Kammel-, Günz- und Roththal sowie die dazwischenliegenden bewaldeten Schotterinseln geschont werden. Dadurch könnte auch der Eingriff in den Auwald bei Unterfahlheim zustimmungsfähig werden.

Es werde darauf hingewiesen, dass Trassen, die verstärkt Waldflächen in Anspruch nähmen, die landwirtschaftlichen Flächen nur vordergründig schonten. Aufgrund der Notwendigkeit des waldrechtlichen Ausgleichs mittels Ersatzaufforstung könne sich dieser Effekt auch ins Gegenteil verkehren. Dies gelte insbesondere für vergleichsweise waldarme Gebiete wie die Landkreise Neu-Ulm und Günzburg. Das AELF gibt darüber hinaus verschiedene Hinweise zu nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, etwa zum erforderlichen Inhalt der Unterlagen und zum Waldflächenersatz.

Das **Fernstraßen-Bundesamt** und die **Autobahn GmbH des Bundes** stellen fest, dass vom Bahnprojekt die Anbauverbots- und Anbaubeschränkungsbereiche der BAB A7 und A8 betroffen seien (§ 9 Abs. 1 FStrG und § 9 Abs. 2 FStrG). In den maßstabsgerechten Planunterlagen seien



Anbauverbots- und Beschränkungszonen aufzunehmen. Der genaue Abstand baulicher Anlagen sei ebenfalls anzugeben. Für eine mögliche Nutzung von Straßengrundstücken (z.B. durch Straßenquerungen) sei nach § 8 Abs. 10 FStrG ein gesonderter Antrag bei der Autobahn GmbH des Bundes als Straßenbaulastträger zu stellen und mit diesem für die Nutzung ein Straßenbenutzungsvertrag abzuschließen.

Das **Fernstraßen-Bundesamt, Referat S 2**, weist darauf hin, dass sich aus den Unterlagen keine Hinweise ergeben hätten, dass der geltende Bedarfsplan für Bundesfernstraßen berücksichtigt worden sei. Es werde gebeten, die folgenden Bedarfsplanprojekte in den weiteren Planungen zu berücksichtigen:

- B10 Neu-Ulm - Anschlussstelle Nersingen
- B16 Ortsumfahrung Ichenhausen - Kötz
- B300 Ortsumfahrung Gessertshausen
- B300 Ortsumfahrung Diedorf/Vogelsang

Die **Autobahn GmbH des Bundes**, Niederlassung Südbayern, stellt fest, dass eine Bündelung der Trassen vom Gesetzgeber gewollt sei. Die Belange der BAB seien in den Bereichen der Trassenbündelung (BAB/Neubautrasse) besonders in der Anbauverbotszone zu berücksichtigen. Eine detaillierte Abstimmung könne erst nach erfolgter Wahl der Trassenvariante und nach Vorlage von Detailplänen erfolgen.

Das **Staatliche Bauamt Augsburg** begrüßt die Planung, weist jedoch darauf hin, dass sich Schnittstellen mit den Belangen der Staatsbauverwaltung ergäben, die im Rahmen des weiteren Planungsprozesses abgestimmt und geklärt werden müssten. Hierzu gehörten je nach Variante die Neugestaltung oder der Umbau von Kreuzungen an Bundes- und Staatsstraßen:

- B17 Augsburg - AS Augsburg-West BAB 8
- B300 Krumbach - Augsburg
- St2027 Ziemetshausen - Wertingen
- St2032 Welden - Augsburg B300
- St2036 Emersacker - Gersthofen
- St2510 Günzburg - Augsburg

Es werde zudem darauf hingewiesen, dass folgende bestehende oder zukünftige Planungen im Rahmen des Bedarfs- und Ausbauplans berührt sein könnten:

- Nr. 365: B300 OU Diedorf im vordringlichen Bedarf
- Nr. 364: B 300 OU Gessertshausen im weiteren Bedarf mit Planungsrecht
- A 060-07: St2027 OU Zusmarshausen - Steinekirch mit 2. Dringlichkeit

Das Staatliche Bauamt Augsburg sei jedoch zuversichtlich, dass diese Herausforderungen technisch lösbar seien und gemäß den einschlägigen Gesetzen, Richtlinien und Verordnungen geregelt werden könnten. Es bestünden keine Einwände gegen die vorgelegten Varianten. Es werde darum gebeten, im weiteren Planungsprozess frühzeitig beteiligt zu werden.

Vom **Staatlichen Bauamt Krumbach** wird darauf hingewiesen, dass sich im weiteren Planungsprozess Schnittstellen mit der Straßenbauverwaltung ergäben, die abgestimmt und geklärt werden müssten. Es werde auf bereits mit der DB abgestimmte Ausbauprojekte wie z.B. das im vordringlichen Bedarf befindliche Projekt „B16 Ortsumfahrung Ichenhausen“ verwiesen, für das voraussichtlich 2024/2025 das Planfeststellungsverfahren beantragt werde.

Es werde darauf hingewiesen, dass durch die Variante Violett in Burlafingen die Verlegung der St2023 erforderlich wäre. Als Ersatz würde der Bau einer südlichen Ortsumfahrung notwendig.



Eine weitere Anschlussstelle an der B10 scheide im Bereich von Burlafingen aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.

Das Staatliche Bauamt Krumbach gehe davon aus, dass diese Herausforderungen technisch lösbar seien und entsprechend der einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Verordnungen geregelt werden könnten. Es bestünden keine Einwände gegen die vorgelegten Varianten.

Das **Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU)** führt im Hinblick auf den Lärmschutz aus, dass die in den Verfahrensunterlagen angeführte Anzahl der Züge zwischen Ulm Hauptbahnhof und Neu-Ulm sowie Augsburg Hauptbahnhof und Augsburg-Oberhausen stark divergieren würden. Dies sei nicht plausibel und aus Sicht des Lärmschutzes erheblich. Der Beurteilungspegel unterscheide sich aufgrund der unterschiedlichen Anzahl der fahrenden Züge (181 Fern- und Güterverkehrszüge zwischen Ulm Hauptbahnhof und Neu-Ulm und lediglich 35 dieser Züge zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Augsburg-Oberhausen) um 7 dB. Dieser Unterschied sollte aus Sicht des LfU geklärt werden.

Die Lärmbetroffenheit bei den Varianten Violett und Blau-Grün sei höher als bei den Varianten Orange und Türkis. Es würden auch in bewohnten Bereichen Geräuschpegel von über 60 dB(A) nachts berechnet. Von diesen Pegeln gehe eine Gesundheitsgefahr aus. Der Ausbau der Bestandsstrecke könnte als Chance genutzt werden, um hier durch Lärmvorsorge die Lärmbelastung deutlich zu reduzieren, da beim Streckenausbau genauso wie beim Streckenneubau die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV maßgeblich seien. Bei der durchgeführten Gesamtlärmbetrachtung fielen besonders die autobahnnahen Neubauabschnitte (Varianten Violett, Orange und Türkis) mit einer weiteren Erhöhung der nächtlichen Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB(A) ins Auge. Lärmschutzmaßnahmen für betroffene Anwohner und schützenswerte Flächen würden sich hier darauf beschränken, dass es zu keiner weiteren Erhöhung des Gesamtbeurteilungspegels komme. Es erscheine daher sinnvoll, die Eisenbahnstrecke von Ulm nach Augsburg bestandsstreckennah auszubauen. Dabei sei das Lärmschutzkonzept auf schlüssige Verkehrsmengen abzustellen. Es werde darauf hingewiesen, dass mehrere Standorte von staatlichen Grundwassermessstellen vom Vorhaben berührt seien. Diese seien im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Das **WWA Donauwörth** führt zum Bahnprojekt aus, dass Eingriffe in den Grundwasserhaushalt im Rahmen der konkreten Planungen zu erheben seien. Nachteilige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse seien auszuschließen. Dies betreffe vor allem Bauwerke wie Tunnel oder Trogbauwerke, die unmittelbar in grundwasserführende Schichten einbinden und/oder Grundwasserströmungen umlenken oder behindern würden. Die Auswirkungen auf Belange Dritter seien hydraulisch und hydrogeologisch zu untersuchen und zu bewerten.

Einzelne Trassenvarianten querten in den Landkreisen Neu-Ulm und Günzburg WSGe. Im Landkreis Augsburg würden keine WSGe gequert bzw. durchschnitten, einige WSGe würden randlich tangiert; allerdings würden von den Trassenvarianten die Einzugsgebiete verschiedener WSGe gequert. Bei den weiteren Planungen sei auf diese Einzugsgebiete und mögliche Auswirkungen auf die einzelnen betroffenen WSGe einzugehen. Es seien entsprechende Untersuchungen und Erkundungen durchzuführen und mit dem Wasserversorger bzw. den Genehmigungsbehörden abzustimmen.

Die im Erläuterungsbericht genannten Betroffenheiten stellten sich aus fachlicher Sicht wesentlich größer dar, als seitens der Vorhabenträgerin skizziert. Das Entfernen schützender Deckschichten und die Veränderungen der Wasserwegigkeiten müssten als gravierende Eingriffe identifiziert, bewertet und angemessen gewürdigt werden. Auch die wechselnden Gefährdungspotentiale während



der Bauphase (Maschinen- und Materialeinsatz, etc.) seien separat darzustellen und zu quantifizieren. Dem Vorsorgegedanken eines Trinkwasserschutzbereiches sei ausreichend Rechnung zu tragen, um den dauerhaften Schutz der wertvollen Ressource zu gewährleisten.

Hinsichtlich vorhandener Altlasten im gesamten Trassenbereich gelte, dass vor einer Überbauung grundsätzlich die Altlastverdachtsflächen, auch entlassene sowie noch nicht erfasste Flächen, orientiert untersucht werden müssten. Nur wenn eine Grundwassergefährdung dauerhaft ausgeschlossen werden könne, sei eine Überbauung als Folgenutzung denkbar. Alternativ könne eine Altlastverdachtsfläche mittels Auskoffnung saniert werden. Hierzu bedürfe es allerdings detaillierter Sanierungsplanungen mit entsprechenden Voruntersuchungen.

Durch die Baumaßnahmen würden zahlreiche Gewässer gekreuzt. Die Auswirkungen auf die Abflussverhältnisse, potentielle Retentionsraumverluste, Veränderungen der bestehenden Ufer- und Sohlstrukturen und Einflüsse auf die Gewässerökologie seien vollumfänglich zu erfassen, zu bewerten und durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen angemessen zu würdigen.

Gewässerverlegungen und -verrohrungen seien auf das absolut erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

Das WWA Donauwörth sei derzeit in der Planung und baulichen Umsetzung des Hochwasserschutzes im Mindeltal (Mindeltalprojekt). Das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg kreuze dabei den HWS Burgau, das HRB Burgau sowie den geplanten HWS Jettingen-Scheppach; diese seien jeweils Teile des Mindeltalprojekts. Der Bau des Projektes (insbesondere des HWS Burgau und des HRB Burgau) sowie der anschließende Betrieb und Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen müssten ohne Einschränkungen sichergestellt sein. Die Planungen des Freistaats Bayern seien von der Projektträgerin der ABS/NBS Ulm - Augsburg vollumfänglich zu berücksichtigen.

Die Umsetzung des geplanten Bahnprojekts werde einen erheblichen Eingriff in den Boden darstellen. Aus bodenschutzfachlicher Sicht seien im Allgemeinen Varianten zu bevorzugen, die eine geringe Flächen-Neuinanspruchnahme und damit einen geringeren Verlust oder Schädigung von Bodenfunktionen zur Folge hätten. Planungen seien grundsätzlich auf Böden mit geringerer Funktionserfüllung zu lenken. Der Klimaaspekt sei insbesondere beim Vergleich der anfallenden Aushubmengen organischen Bodenmaterials bzw. Bodenmaterials mit hohen Organik-Gehalten zu berücksichtigen. Im Verlauf des weiteren Verfahrens sei deshalb zwingend eine bodenkundliche Baubegleitung einzuschalten.

Von Seiten des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege** (BLfD) wird darauf hingewiesen, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege von allen Trassenvarianten berührt seien. Unter Umständen könnten die Strecken die Denkmaleigenschaft, Nähebereiche, Wirkräume und Sichtbeziehungen geschützter Baudenkmäler betreffen. Aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege seien die Varianten Orange zu bevorzugen. Falls möglich wäre auch eine Kombination aus der Variante Violett von Neu-Ulm bis Burgau und danach die Variante Türkis denkbar. Es werde um grundsätzliche und angemessene Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes gebeten, das BLfD sei bei allen Veränderungen an einem Denkmal in dessen Nähebereich zu beteiligen. Das BLfD benennt mehrere betroffene Baudenkmäler.

Von den mittelbaren Wirkbereichen der einzelnen Varianten seien Bodendenkmäler betroffen; noch auszusprechende Denkmalvermutungen seien nicht erfasst. Unmittelbare Betroffenheiten seien aufgrund des Planungsstandes und der vorliegenden Grobtrassen nicht betrachtet worden. Es werde darauf hingewiesen, dass eine denkmalrechtliche Genehmigung zu beantragen sei, wenn Baumaßnahmen im Bereich von Bodendenkmälern geplant würden. Eine archäologische Ausgrabung werde dann dort erforderlich sein, wo im Bereich von bekannten Bodendenkmälern in den Bo-



den eingegriffen werden solle, diese könnten mehrere Jahre benötigen und das Gesamtprojekt entsprechend verzögern. Aus denkmalfachlicher Sicht sei es daher unerlässlich, die Überplanung von Bodendenkmälern und Vermutungen zu vermeiden oder auf das absolute Minimum zu beschränken.

Die **Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V.** teilt mit, dass die Magistrale Paris - Budapest für die Wirtschaft von internationaler Bedeutung sei. Die Strecke müsse in Schwaben bedarfsgerecht ertüchtigt und ausgebaut werden, damit sie nicht nur den überregionalen Güter- und Personenverkehr, sondern auch den regionalen Personennahverkehr bewältigen könne. Die bereits begonnenen Ausbauplanungen müssten rasch erfolgreich zu Ende gebracht werden. Damit auch zwischen Stuttgart und München der Deutschlandtakt eingeführt werden könne, werde die Wahl einer Trasse befürwortet, die die dafür benötigte Fahrzeit von maximal 26 Minuten zwischen Augsburg und Ulm und eine höhere Zahl von Verbindungen ermögliche.

Der **Bayerische Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.** und der **Bayerische Ziegelindustrie-Verband e.V.** führen aus, dass der RPV Augsburg die Fortschreibung des Kapitels Bodenschätze des RP 9 beschlossen habe. Im Rahmen dieser Fortschreibung würden neben neuen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten auch Aufstufungen bestehender Vorbehaltsgebiete für die Gewinnung und Sicherung von Rohstoffen vorgeschlagen. Das Thema Rohstoffsicherung erfordere eine sehr langfristige Betrachtungsweise. Es werde daher darum gebeten, Rohstoffsicherungsgebiete von der Planung freizuhalten und, sofern möglich, mit den betroffenen Unternehmen vor Ort im Rahmen des Neubaus der Bahnstrecke zusammen zu arbeiten, damit ggf. Kies im Vorfeld gewonnen und weiterverwertet werden könne. Aus Sicht der Rohstoffsicherung würden die Trassen Violett und Orange bevorzugt, da es nicht zu Beeinträchtigungen von Rohstoffsicherungsgebieten komme.

Der **BUND Naturschutz in Bayern e.V.** (BUND) teilt mit, dass er das Vorhaben, zwei zusätzliche Gleise zwischen Augsburg und Ulm zu bauen, unterstütze. Das Vorhaben solle dem Klimaschutz und der Verkehrswende dienen. Daher sei bei allen Planungsschritten darauf zu achten, dass das Projekt insgesamt einen deutlich positiven Klimanutzen haben werde. Vor diesem Hintergrund sei zu prüfen, ob eine Auslegung der Strecke auf 8 Promille für den Güterverkehr wirklich sinnvoll sei. Diese Vorgabe führe zu erheblich längeren Tunneln und Brückenbauwerken, welche die Klimabilanz der Bahnstrecke deutlich beeinträchtigten. Der steigende Güterverkehr könne zusammen mit dem Regionalverkehr über die Bestandsstrecke abgewickelt werden.

Einen positiven Beitrag zur Klimabilanz und einen positiven Raumnutzen könne die Trasse dann entfalten, wenn mittels Regionalbahnhöfen und einer damit verbundenen Erschließung durch den SPNV bisher nicht gut abgedeckte Räume neu erschlossen würden. Der BUND erachte es als notwendig zu untersuchen, mit welchen Regionalbahnhöfen an welchen Trassen ein positiver Erschließungseffekt für die Region erzielt werden könne. Dieser Aspekt sollte nach Einschätzung des BUND zwingend in das Ergebnis des ROV einfließen. Auch neue Bahnhöfe an der Bestandstrasse seien zu prüfen.

Durch die Trassenvarianten des Bahnprojektes komme es zu einer Zerschneidung von freien Landschaftsbereichen und großen zusammenhängenden Waldgebieten. Gemäß der LEP Grundsätze 5.4.2. und 7.1.3 solle dies vermieden werden. Auch die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen sei zu minimieren. Über eine Bündelung mit bestehenden Infrastrukturen könne dies jeweils erreicht werden.

Durch das bayerische Artenschutzvolksbegehren und die Übernahme von dessen Zielen in das bayerische Naturschutzgesetz sei der Biotopverbund deutlich gestärkt; hierzu werde auf LEP 7.1.6



(Z) verwiesen. Varianten, die in erheblichem Maße zu einer Zerschneidung oder Zerstörung der Biotopverbundachsen beitragen, würden als nicht raumverträglich angesehen.

Erhebliche Beeinträchtigungen von geschützten Gebieten und Arten sowie von Biotopen seien nicht nur nach dem BayLplG zu vermeiden, sondern auch nach zahlreichen anderen weiteren Gesetzen sowohl im europäischen Rahmen wie auf bayerischer Ebene. Trassenvarianten mit erheblicher Beeinträchtigung von Schutzgebieten/Biotopen oder geschützten Arten würden als nicht raumverträglich angesehen.

Das neue LEP sehe in Mooren zentrale Bausteine für die Klimaresilienz. Diese sollten in den Regionalplänen als Vorranggebiete für den Klimaschutz ausgewiesen werden; erhebliche Eingriffe in Moore könnten daher nicht als raumverträglich angesehen werden.

Insbesondere als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel sei es zwingend notwendig, bestehende Überschwemmungsgebiete zu erhalten. Dem Wasserschutz komme in seinen vielfältigen Ausprägungen eine hohe Raumbedeutsamkeit zu.

Aus Sicht des BUND könnten nur folgende Trassenvarianten als raumverträglich angesehen werden:

- Abschnitt West (Neu-Ulm - Burgau): Variante Violett Durchfahrung Burlafingen (mit kleinen Änderungen), ab Deffingen Variante Orange
- Abschnitt Ost (Burgau - Augsburg): Variante Orange Enge Bündelung A8/Tiefbahnhof Zusamtal (mit kleinen Änderungen)

Der **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.** (LBV) teilt mit, dass eine Verlegung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene für den Klimaschutz ein zentrales Element sei. Damit die Akzeptanz hierfür steige, sei ein Bahnstreckenausbau unabdingbar, um die Attraktivität einer Nutzung zu steigern. Der Ausbau der Strecke zwischen Ulm und Augsburg stelle einen großen Eingriff in die Landschaft dar, sei aber bei der Abwägung hinsichtlich der Klimaziele ein wichtiger Schritt.

Hinsichtlich der den Verfahrensunterlagen zugrundeliegenden Datengrundlagen wie z.B. ABSP und Biotopkartierung sei anzumerken, dass diese veraltet seien. Feldvögel bzw. Offenlandarten fehlten weitgehend. Die Kiebitz-Kulisse sei allein nicht ausreichend; so würde durch die Varianten Türkis, Orange und Blau-Grün u.a. das letzte Rebhuhn-Vorkommen im Landkreis Neu-Ulm zerschnitten.

Auch die Einstufung der „wertgebenden“ Arten und die ornithologische Eingruppierung von Vogelarten sei unzulänglich. Der Abschnitt „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ der Verfahrensunterlagen sei nicht belastbar.

Unter Berücksichtigung der biologischen Vielfalt, des Flächenverbrauchs und der Beanspruchung bislang unzerschnittener Gebiete favorisiere der LBV im Bereich des Kartenblattes „Ulm“ die Variante Violett Durchfahrung Burlafingen, im Bereich der Kartenblätter „Mitte“ und „Augsburg“ die Variante Orange Enge Bündelung A8.

Der **Bayerische Bauernverband** (BBV) lehnt das Bahnprojekt ab. Wertvolle landwirtschaftliche Nutzfläche solle unwiederbringlich versiegelt werden. Dieser enorme Flächenverbrauch verhindere bereits, dass Klimaschutzziele erreicht würden. Die Lebensgrundlage unserer Natur, von Menschen, Tieren und Pflanzen solle zerstört werden.

Für das Vorhaben würden Flächen benötigt, welche derzeit land- und forstwirtschaftlich genutzt würden. Durch gesetzliche Vorgaben wie Stilllegung und Extensivierungsbestrebungen verlören Landwirte stetig wertvolle produktive Flächen. Flächenabgaben für den Bau zusätzlicher Bahngleise sowie für den naturschutzfachlichen Ausgleich verschärften die Konkurrenzsituation in der



Landwirtschaft weiter und forcierten den Strukturwandel. Die Planung sollte in enger Abstimmung mit den Landwirten erfolgen, eine Grundabtretung dürfe nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Durch den Bau der Bahntrasse würden sehr viele landwirtschaftliche Flächen zerschnitten. Restflächen seien oftmals nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Sie seien ungünstig geschnitten, wodurch der Einsatz moderner bodenschonender Maschinen nicht möglich bzw. erheblich erschwert sei. Die Zerschneidung bedeute zudem einen großen Wertverlust.

Zudem müssten lange Umwege in Kauf genommen werden, was sowohl höheren Kraftstoffverbrauch und Zeitaufwand bedeute als auch die Verkehrsbelastung erhöhe. Zufahrten und Wege seien eventuell nicht mehr vorhanden. Durch Umfahrungsstrecken und neue Wege ginge zusätzlich wertvoller Grund und Boden verloren. Sowohl während als auch nach Abschluss der Bauphase müsse darauf geachtet werden, dass die Nutzflächen erreichbar blieben. Mögliche Ersatzwege und Brückenbauwerke müssten mit schweren und breiten landwirtschaftlichen Geräten befahrbar sein. Aufgrund der bestehenden Flächenknappheit und der großen Flächenverluste seien steigende Grundstücks- und Pachtpreise zu erwarten. Zukunftsfähige Betriebe würden in ihrer Entwicklung eingeschränkt, Investitionen in ihrer Rentabilität gefährdet. Gerade im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel sei die Landwirtschaft auf größtmögliche Flexibilität und Flächenverfügbarkeit angewiesen. Die Folgen der Durchschneidung der Landschaft seien mit einer Unternehmensflurbereinigung abzumildern.

Durch das Projekt gingen durch Versiegelung und Geländemodellierungen Retentionsräume verloren. Der ungehinderte Abfluss von Niederschlags- und Oberflächenwasser sei während der Bauphase und nach Fertigstellung zu gewährleisten.

Durch alle geplanten Trassenkorridore würden zudem Lebensräume des dort vorkommenden Niederwildes und Jagdreviere durchschnitten sowie Wildwechsel unterbunden.

Es werde befürchtet, dass es durch eine Öffnung des Waldbestands für Zuwegungen zu Windbruch und Borkenkäferbefall komme. Eventuell notwendige Neupflanzungen seien in Abstimmung mit der Forstverwaltung mit klimaangepassten Baumarten vorzunehmen. Das Vorhaben müsse bodenschonend umgesetzt und Flächen ordnungsgemäß rekultiviert werden. Der Bodenschutz müsse bei der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen in der landesplanerischen Beurteilung eine zentrale Rolle einnehmen.

Eine naturschutzfachliche Kompensation auf landwirtschaftlichen Flächen werde abgelehnt.

Von Seiten des **BBV, Ortsverein Biburg-Diedorf**, werden die Varianten Violett und Blau-Grün des Vorhabens abgelehnt. Die Varianten entlang der BAB seien zu bevorzugen.

Das Neubauprojekt zwischen Ulm und Augsburg habe einen erheblichen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen für die Region Augsburg. Allerdings führe das Vorhaben dazu, dass Flächen, die derzeit gewerblich, wohnbaulich und land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, benötigt würden. Durch gesetzliche Vorgaben wie Stilllegung und Extensivierungsbestrebungen verlören Landwirte stetig wertvolle produktive Flächen. Flächenabgaben für den Bau zusätzlicher Bahngleise sowie für den naturschutzfachlichen Ausgleich verschärften die Konkurrenzsituation in der Landwirtschaft weiter und forcierten den Strukturwandel. Es sei wichtig, einen ausgewogenen Ansatz zu finden, der die Bedürfnisse des Infrastrukturprojektes und der Landwirtschaft sowie den Lebensraum der BBV Mitglieder, Anwohner und Gewerbetreibenden berücksichtige. Daher sollten die Varianten Orange und Türkis bevorzugt werden, um die Auswirkungen auf die im Ballungsraum Augsburg lebende Bevölkerung zu minimieren. Die für die landwirtschaftlichen Betriebe schon sehr angespannte Situation aufgrund des Flächenfraßes werde dadurch entschärft.



Es werde darauf hingewiesen, dass während der Bauphase und nach Fertigstellung darauf zu achten sei, dass die land- und forstwirtschaftlichen Flächen zu allen Zeiten ohne große Umwege erreichbar blieben. Die Wege müssten so dimensioniert sein, dass sie auch mit schweren und breiten landwirtschaftlichen Geräten befahren werden könnten.

Durch das Projekt gingen durch Versiegelung und Geländemodellierungen Retentionsräume verloren. Der ungehinderte Abfluss von Niederschlags- und Oberflächenwasser sei während der Bauphase und nach Fertigstellung zu gewährleisten.

Die **IHK Schwaben** hält das Neu- bzw. Ausbauprojekt für unabdingbar. Das Projekt diene der Einbindung Schwabens in die Magistrale für Europa als letztes noch fehlendes größeres Teilstück zwischen Paris und München. Der innerdeutsche Korridor Rhein/Ruhr - Rhein/Main - Stuttgart - München und damit die Achse zwischen den Landeshauptstädten Stuttgart und München werde gestärkt, das Bahnprojekt Stuttgart 21 werde in Wert gesetzt. Das Projekt diene der Beseitigung von Kapazitätsdefiziten zwischen Ulm und Augsburg, insbesondere im westlichen Vorortverkehr von Augsburg, der Umsetzung des Deutschlandtaktes und der Optimierung der Anschlüsse in den Großraum Allgäu/Bodensee.

Das Aus- und Neubauprojekt verbessere nicht nur die Standortqualität an sowie zwischen den beiden Endpunkten Ulm und Augsburg und darüber hinaus, sondern auch auf den angebundenen Regionalstrecken. Das Projekt entfalte einen hohen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen, nicht nur für Ulm und Augsburg, sondern auch für einen großen Raum zwischen den Metropolregionen Stuttgart und München einschließlich Allgäu und der Bodensee-Region. Auch für Günzburg und die Städte und Gemeinden an der Donautalbahn bedeute das Projekt eine Verbesserung. Die Umsetzung des Deutschlandtaktes mit einer Fahrzeit von 26 Minuten sei für das Projekt essentiell. Im Hinblick auf mögliche Kapazitätsengpässe sollte der künftige Projektumfang ausgeweitet werden.

Für alle Trassenvarianten gelte aus Sicht der IHK Schwaben, dass ein hoher Anteil einer neuen Trassenführung eine höhere Redundanz gewährleiste, die Errichtung einer Neubaustrecke außerhalb des Bestandes schneller möglich sei als im Bestand, eine siedlungsferne Trassenführung grundsätzlich im Hinblick auf den Lärmschutz vorteilhafter sei und die räumliche Erschließungswirkung einer Neubaustrecke durch die Nutzung der geplanten Überholbahnhöfe als Regionalzughalte verbessert werden könne.

Aus Sicht der IHK Schwaben gebe es keine durchgehende Idealtrasse, daher biete sich eine Kombinationslösung an. Es werde daher eine Trasse empfohlen, die von Neu-Ulm bis Nersingen der Variante Türkis entspreche, von Nersingen bis Jettingen den Varianten Orange, zwischen Jettingen und Hirblingen der Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal und von Hirblingen bis Augsburg-Oberhausen wieder der Variante Türkis.

Die IHK befürworte und unterstütze das Bahnprojekt aus grundsätzlichen standortpolitischen Überlegungen und fordere eine unverzügliche Realisierung. Die IHK werde dabei die Umsetzung jeder Variante unterstützen.

Die **IHK Ulm** teilt mit, dass sie die Bewertungen und Empfehlungen der IHK Schwaben unterstütze. Im Hinblick auf die Dauer der Umsetzung des Projekts sowie möglicher Einschränkungen während der Bauphase sei die Errichtung einer Neubaustrecke außerhalb des Bestandes nach Erfahrungen mit Projekten andernorts erheblich schneller möglich als im Bestand. Während der Bauphase stehe dabei die Bestandsstrecke größtenteils uneingeschränkt zur Verfügung. Zudem seien Trassenvarianten mit größerem Abstand zu Siedlungsflächen im Hinblick auf Lärmemissionen von Vorteil, da dies die Zahl der Betroffenen verringere.



Weiterhin sollte die künftige Trasse möglichst mit der BAB A8 gebündelt werden und so einer größeren „Raumzerschneidung“ entgegenwirken. Zudem sollte möglichst eine Reduzierung der Betroffenheit wie Unternehmenssitze/Gewerbegrundstücke bzw. ein Ausschluss von anderen raumbedeutsamen Nutzungen wie Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Rohstoffabbau erfolgen. Die IHK Ulm befürworte und unterstütze ausdrücklich die Umsetzung des Bahnprojekts Ausbau-/Neubaustrecke Ulm-Augsburg. Das Projekt erhöhe die Standortqualität des grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums und gemeinsamen Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm enorm. Sollte sich anstelle der vorgeschlagenen kombinierten „Lösung“ (Variante Türkis/Orange) in der Bewertung bzw. Abwägung im ROV oder im parallelen Trassenauswahlverfahren der DB eine andere sinnvolle „Vorzugstrasse“ ergeben, unterstütze die IHK Ulm auch eine solche Variante. Aus Sicht der regionalen Wirtschaft sei das Gesamtvorhaben höher zu bewerten als einzelne Trassenabschnitte.

Die **HWK Schwaben** erläutert, dass mit einem Ausbau der bestehenden Strecke die angestrebte Fahrzeitverkürzung nicht erreichbar wäre. Den in Betracht gezogenen Varianten sei gemeinsam, dass im Westen in einem Bereich zwischen Neu-Ulm und Nersingen/Unterfahlheim eine Neubaustrecke aus der bestehenden Strecke ausfädeln und im Osten in Dinkelscherben, Diedorf oder direkt in Augsburg wieder in die Bestandsstrecke einmünden würde. Alle diese Varianten würden südlich an Günzburg vorbeiführen und der bestehende Bahnhof Günzburg müsste dann über die Bestandsstrecke angebunden werden. Er könnte dann im Rahmen des Deutschland-Takts von fast doppelt so vielen Fernzügen angefahren werden als bisher. Die Neubaustrecke müsse auch güterzugtauglich sein, weil eine verstärkte Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene in vielerlei Hinsicht Vorteile mit sich bringe. Deshalb dürfe die Strecke künftig nur geringe Steigungen aufweisen und es müssten auch längere Tunnelstrecken in Kauf genommen werden, was aber in Anbetracht des Nutzens vertretbar sei. Denn nur ein hoher verkehrlicher Nutzen entfalte auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der weit über die Region Augsburg - Ulm hinausreiche. Das Bahnprojekt dürfe jedoch nicht nur im Hinblick auf die Auswirkungen für den deutschlandweiten und internationalen Bahnverkehr betrachtet werden, sondern müsse auch auf die Belange der Region Rücksicht nehmen. Neben der erwähnten Erhaltung der Fernverkehrsanbindung Günzburgs seien das die Forderungen nach einem „Regio-Schienen-Takt“ im Großraum Augsburg, die Sanierung von Bahnhöfen und die Errichtung von Lärmschutz an der Bestandsstrecke. Die HWK setze sich seit langem für das Bahnprojekt ein, ergebnisoffen bei der Trassensuche und ohne Ausschluss einzelner Varianten. Damit solle sichergestellt werden, dass die abschließende Entscheidung zugunsten der Trasse ausfalle, welche den Anforderungen für den Fernverkehr („Deutschland-Takt“) und den Interessen der Region z.B. „Regio-Schienen-Takt“ mit dem zur „Mobilitätsdrehscheibe“ umgebauten Hauptbahnhof in Augsburg sowie einer Fernverkehrsanbindung Günzburgs am besten gerecht werde. Die Fahrzeitverkürzung um mehr als ein Drittel auf ca. 26 Minuten für den ICE zwischen Ulm und Augsburg müsse angestrebt sein, damit nahezu eine Verdopplung des bisherigen Angebots möglich werde. In Günzburg sollten die Fernverkehrszüge künftig stündlich statt wie derzeit jede zweite Stunde halten. Es bedürfe noch zusätzlicher umfangreicher Anstrengungen, um Kapazitätsengpässe in Ulm/Neu-Ulm und Augsburg zu vermeiden. So wäre die Halbierung des 15-Minuten Takts Richtung Friedberg nicht nur unvereinbar mit den Vorgaben des BVWP, sondern konträr zum Mobilitätsbedarf Richtung Ingolstadt. Die Aussagen zu den ins Auge gefassten Trassenvarianten und deren technische Ausführung schienen plausibel, jedoch seien diese zum Teil mit erheblichen Nachteilen in vielerlei Hinsicht verbunden. Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg werde grundsätzlich unterstützt und auf eine rasche Realisierung, unabhängig von der Trassenvariante, gedrängt. Es werde jedoch die Berücksichtigung der berechtigten Interessen von betroffenen Handwerksbetrieben gefordert.



Varianten Violett

Das **Landratsamt Günzburg** führt aus naturschutzfachlicher Sicht zur Variante Violett aus, dass die Trasse bei Querung des Mindeltals in einem Bereich verlaufe, in dem ausgeprägte Moor- und Anmoorbereiche vorhanden seien. Es seien einzelne in der amtlichen Biotopkartierung erfasste Feucht- und Nassflächen und Gehölzbestände tangiert. Die Zerschneidungseffekte und Auswirkungen auf Tiere und Vögel (Wiesenbrüter) seien eher gering. Durch die Variante mit Trog komme es zu einer weiteren Verstärkung und Massierung der Barrierewirkung im Zusammenhang mit der BAB. Im Hinblick auf den Artenschutz seien vor allem Offenlandarten wie der Kiebitz betroffen. Der Riedel zwischen Mindel- und Kammeltal werde mittels eines Tunnels gequert. Hier seien auf der Ostseite Quellbereiche näher zu betrachten. Das Kammeltal werde mit einer Talbrücke gequert, was die Überbauung von Flächen reduziere, jedoch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild verstärke. Im weiteren Verlauf werde bewegtes Gelände mit Tunnel und Trögen gequert, es sei möglich, dass der Wasserhaushalt und Lebensraumkomplexe in Feuchtwäldern betroffen seien. Auf der Westseite des Günztals südlich der Trasse befinde sich das LSG „Günzriederweiher mit Umgebung“. Im westlichen Bereich des Günztals befänden sich ausgeprägte Moorbereiche mit einer entsprechenden Vielfalt an Biotopstrukturen.

Nach Querung des Bubesheimer Bachs mit Feuchtflächen quere die Trassenvariante nördlich von Echlishausen Bannwaldflächen. Innerhalb dieser Waldflächen seien strukturreiche Laub- und Mischwälder mit Alt- und Biotopbäumen betroffen. In diesem Waldgebiet befinde sich auch das Naturdenkmal „Laubwald mit Grabhügeln“. Die Waldgebiete befänden sich in unterschiedlichen Schutzgebieten (LSG „Donautal zwischen Weißingen und Günzburg“, NSG „Jungholz“ und „Biberhacken“). Die Trasse verlaufe im Bereich des FFH-Gebietes „Donau-Auen zwischen Thalfingen und Günzburg“ und des Vogelschutzgebietes „Donauauen“. Es handele sich um ein Gebiet mit höchster naturschutzfachlicher Sensibilität, worauf bei baulichen Maßnahmen entsprechend Rücksicht zu nehmen sei.

Insgesamt greife die Trasse zwar in die landschaftlich und ökologisch sensiblen Bereiche der Auen der Mindel, Kammel und Günz mit Hangleiten ein, sie sei jedoch durch die nahe Führung entlang der BAB A8 mit geringen Zerschneidungseffekten und Störungen bisher beruhigter Bereiche verbunden. Im westlichen Landkreis Günzburg sei jedoch ein Bereich mit höchster naturschutzfachlicher Wertigkeit betroffen, für den eine verträgliche bauliche Behandlung gefunden werden müsse.

Aus Sicht des **Landratsamtes Augsburg** wird aus naturschutzfachlicher Sicht darauf hingewiesen, dass die Variante das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ zerschneide. Sie führe dort durch einen Biotopkomplex aus gesetzlich geschützten Biotopen und Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie. Es seien magere Flachlandmähwiesen, artenreiches Extensivgrünland, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, feuchte und nasse Hochstaudenfluren sowie Kleinröhrichte betroffen. Ferner würden ein Lebensraumkomplex des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, einer nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Tagfalterart, sowie ein Wiesenbrüterlebensraum überbaut und zerschnitten. Dadurch gehe ein Teil dieses Lebensraumes verloren, die verbleibenden Flächen würden deutlich an Lebensraumeignung für wiesenbrütende Vogelarten verlieren. Im weiteren Verlauf durchquere die Variante bisher nicht durch Verkehr zerschnittene Wälder und Feldflure. Innerhalb der Waldflächen lägen auch strukturreiche Wälder, Laub- und Mischwälder, ältere Wälder und Wald-Biotope. Südlich von Zusmarshausen tangiere der Tunnelaustritt die Waldränder des Horns, die teilweise biotopkartiert seien. Das botanisch und faunistisch reizvolle Zusamtal mit seinen gesetzlich geschützten Nasswiesen werde mittels einer Brücke gequert. Durch die Pfeiler und deren Gründung, Zuwegungen und Baustelleneinrichtungen seien großflächige Eingriffe in gesetzlich geschützte



Feuchtflächen unvermeidbar. Auch beeinträchtigt die Brücke die Tier- und Vogelwelt sowie den Erholungswert im LSG und Naturpark.

Die Eingriffe in Biotopflächen seien bei dieser Variante am höchsten. Obwohl die Eingriffe in Waldflächen bei Betrachtung der Gesamtstrecke am zweitniedrigsten seien, verursache die Trasse erhebliche Konflikte mit den Naturschutzbelangen. Sie zerschneide die bisher von Straßen unbelasteten Wälder auf großen Streckenabschnitten mit einer fast unüberwindbaren Schnellzugtrasse und beeinträchtigt erheblich das FFH-Gebiet „Schmuttertal“, den Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ mit dem LSG „Augsburg - Westliche Wälder“ sowie Feuchtflächen im Zusamtal zwischen Gabelbach und Vallried. Das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ würde in einem wertvollen Gebietsteil zerstört werden. Die Naherholung und das Naturerlebnis von zahlreichen Anwohnern und Naherholungssuchenden im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ wären unwiederbringlich und dauerhaft stark beeinträchtigt.

Aus Sicht der Tiefbau-/Kreisstraßenverwaltung werde darauf hingewiesen, dass es zu zwei Kreuzungen mit Kreisstraßen komme. Weitere Anforderungen dazu seien in den folgenden Verfahren zu klären.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** führt aus, dass von der Variante Violett von Augsburg bis Diedorf schmutterbegleitend vor allem landwirtschaftliche Flächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen betroffen seien. Im Verlauf ab Diedorf sei der Trassenverlauf sehr walddominiert, bei Zusmarshausen und vor Burgau seien umfangreichere landwirtschaftliche Flächen mit durchschnittlichen bis günstigen Erzeugungsbedingungen betroffen. Ab Unterfahlheim bis Neu-Ulm verlaufe die Trasse als Ausbauabschnitt.

Das **AELF** führt aus, dass die Varianten von Augsburg bis auf Höhe Lettenbach auf der Bestandsstrecke verliefen. Bis dahin sei der Trassenverlauf aus forstlicher Sicht positiv zu bewerten, da keine Beeinträchtigung von Wäldern erfolge. Nach dem Verlassen der Bestandsstrecke querten die Trassen den Naturpark bzw. das LSG „Augsburg - Westliche Wälder“. Dabei führten sie auf langer Strecke oberirdisch, bevor sie auf der Gemarkung Gabelbach in einen längeren Tunnel mündeten. Bis zum Beginn des Tunnels verstießen die Trassen in erheblichem Maß gegen die regionalplanerischen Vorgaben, insbesondere gegen den Grundsatz, die Funktionen der großen Waldgebiete um Augsburg zu erhalten und zu verbessern. Auch dem Grundsatz 2.4.1 des RP 9 widerspreche die Trassenplanung, da sie den Erholungswert auf weiter Strecke mindere, den Wald mit Lärmemissionen und einem linearen, technischen Bauwerk überpräge und damit dem Eindruck eines naturbelassenen Lebensraums beraube. Aus forstlicher Sicht wäre bei Burlafingen der Verlauf entlang der Bestandsstrecke zu begrüßen (Durchfahrung Burlafingen), die Umfahrung Burlafingen sei abzulehnen. Ein kritischer Punkt bei den Varianten Violett sei das Einschwenken der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke vor Unterfahlheim im Gebiet des NSG „Rühmerteiche“. Hier sei in geringfügigem Umfang Bodenschutzwald betroffen. Es werde jedoch auch in erheblichem Maß der Bannwald „Auwald entlang der Donau zwischen Neu-Ulm und Gundremmingen“ in Mitleidenschaft gezogen. Zusätzlich erfülle dieser Wald verschiedene Waldfunktionen und sei Teil des FFH-Gebiets „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt (7428-301.1)“. Auch der Schutz der Auwälder als Bannwälder sei als Ziel des RP 15 festgehalten. Insoweit widersprächen die Varianten Violett aus forstlicher Sicht den regionalplanerischen Festlegungen und den Zielen des Waldfunktionsplans. Mit rund 45 ha unmittelbar in Anspruch genommener Waldflächen lägen die Varianten Violett im Trassenvergleich eher im Mittelfeld. Allerdings seien über 10 ha Bannwald betroffen. Östlich der



Mindel würden durch die Zerschneidung bislang unberührter Waldgebiete auch in erheblichem Umfang Waldfunktionen geschmälert. Eine Umsetzung dieser Varianten sei daher aus forstlicher Sicht abzulehnen.

Das **WWA Donauwörth** führt aus, dass im Landkreis Neu-Ulm Variante Violett zu bevorzugen sei, da kein WSG tangiert werde.

Im Landkreis Günzburg seien von der Variante insgesamt drei Trinkwassergewinnungsanlagen (zweimal Stadt Burgau und einmal Gemeinde Bubesheim) betroffen. Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit beider Gewinnungsanlagen sei für die Stadt Burgau von essentieller Bedeutung, da keine vollwertigen Versorgungsalternativen zur Verfügung stünden. Die Gemeinde Bubesheim könne im Bedarfsfall auf den technischen Verbund mit den Stadtwerken Günzburg zurückgreifen. Dieser Verbund sei jedoch nicht auf eine Vollversorgung ausgelegt. Es erscheine aus fachlicher Sicht fraglich, ob unter den Einflüssen der klimatischen Veränderungen das verfügbare Wasserdargebot ausreiche, die vollumfängliche Versorgung der Gemeinde Bubesheim sicherzustellen. Weitere Detailfragen seien mit den betroffenen Gemeinden bzw. Wasserversorgungsunternehmen zu erörtern.

Die Trasse Violett liege im Bereich der unteren Kulmination (abstromig gelegener Bereich eines WSG/Brunnenentnahme) der Brunnen 4, 5 und 6 der Stadt Burgau. Aufgrund diverser Änderungen der fachlichen Vorgaben zur Ausweisung von WSGen sei es theoretisch denkbar, dass bei einer fachlich fundierten Arrondierung der bestehenden, rechtskräftigen WSGe sich die Bereiche der unteren Kulmination verkleinern und folglich von der Trasse Violett abrücken könnten. Voraussetzungen zur fachlichen und auch rechtlichen Änderung der WSG-Umgriffe wären umfangreiche und ergebnisoffene, hydrogeologische Untersuchungen, um die Antragsunterlagen zur Arrondierung (hier: Verkleinerung der Bereiche der unteren Kulmination) zu erstellen und das erforderliche wasserrechtliche Verfahren zur Änderung der bestehenden Rechtsverordnungen durchzuführen. Hierzu müssten die jeweiligen Wasserversorgungsunternehmen gehört werden und letztendlich auch Bereitschaft zur Überarbeitung der WSGe signalisieren. Die Trasse Violett tangiere auch die Wassergewinnungsanlage Bubesheim mit den o.g. Betroffenheiten. Für die Bereiche Burgau und Bubesheim sei, im Hinblick auf die Wasserversorgung, vorbehaltlich der im weiteren Planungsverlauf durchzuführenden Detailuntersuchung, die Variante Violett nicht möglich.

Des Weiteren greife die Variante Violett nachteilig in die Genehmigungsplanung des HWS Burgau im Bereich der südlichen Bahnquerung und in den Ableitungskorridor östlich der Bestandsstrecke 5302 ein. Es bestünden erhebliche Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht (Hochwasserschutz), welche nicht durch Maßgaben ausgeglichen werden könnten.

Der **BBV, Ortsverein Biburg-Diedorf**, führt zur Variante Violett aus, dass diese schon wegen der bereits voll ausgereizten Fahrzeit abzulehnen sei. Bei der kleinsten Verzögerung sei der Deutschlandtakt in Gefahr.

Bei der Variante sei im Bereich Diedorf eine neue Querung des Schmuttertals vorgesehen. Dieses sei in diesem Bereich als FFH-Gebiet ausgewiesen, die biologische Vielfalt sei sehr groß. Eine Berücksichtigung der Variante Violett würde daher zu einer besonderen Betroffenheit der Bevölkerung sowie von Flora und Fauna führen. Auch die Landschaft werde beeinträchtigt. Dies werde auch dazu führen, dass Biburg und Diedorf ihre Rolle als Erholungsregion im Westen von Augsburg verlieren. Die geplante Brücke müsse so konzipiert sein, dass nicht nur der Hochwasserabfluss, sondern auch die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen während des Baus und nach der Fertigstellung gewährleistet sei.



Die Variante könne während der Bauphase und nach Fertigstellung die Zerschneidungswirkung in der Region verstärken und die Lebensqualität durch Lärm und Erschütterungen massiv negativ beeinflussen. Des Weiteren sei eine Beeinträchtigung des SPNV zu befürchten; Erschwernisse im ÖPNV hätten Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Ebenso sei das vorhandene Straßennetz bereits an seiner Leistungsgrenze. Eine zusätzliche Belastung während der Bauzeit könne das Verkehrsnetz völlig überlasten und die regionale Wirtschaft gefährden, die Ausführung der Landwirtschaft massiv beeinträchtigen und damit Existenzen gefährden. Durch die potentiellen negativen Auswirkungen auf Umwelt, Lebensqualität und Wirtschaft sei die Region, nach Abwägung mit den Vorteilen der Trasse, von der Variante am stärksten beeinflusst. Der BBV Ortsverband Biburg-Diedorf spreche sich daher gegen die Variante aus.

Es werde empfohlen, im weiteren Planungsprozess Maßnahmen zu ergreifen, um den Platzbedarf des Vorhabens, Auswirkungen auf bebaute Flächen und Einflüsse durch Lärm und Erschütterungen zu minimieren. Ebenso sei das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten und zu verbessern. Auswirkungen auf Erholungsbereiche sollten reduziert werden. Bei der Trassierung sei darauf zu achten, den Anforderungen des Naturschutzes, insbesondere im Bereich der Schmutter, gerecht zu werden. Während der Bauphase und nach der Fertigstellung sei darauf zu achten, dass land- und forstwirtschaftliche Flächen ohne große Umwege auch für landwirtschaftliche Geräte erreichbar seien. Bauwerke in Überschwemmungsgebieten, speziell im Bereich der Schmutter, seien so auszuliegen, dass sie den Hochwasserabfluss gewährleisten. Hochwasserrückhalteräume seien auszugleichen und Grundwasserreservoir großräumig zu umfahren.

Der **BUND** teilt mit, dass er davon ausgehe, dass es möglich sei, die Variante Violett im Bereich des NSG „Biberhacken“ so weit nach Süden zu verlegen, dass das NSG weitgehend unberührt bleibe. Dadurch könne die Zerstörung von Donauauwald (FFH-Gebiet/Vogelschutzgebiet/NSG) vermieden werden. Aus Sicht des BUND sei die Zerschneidungswirkung der bisherigen Variante Violett im Bereich des NSG „Biberhacken“ als höher zu bewerten als eine Umfahrung des NSG im Süden. Das Feuchtbiotop „Rühmerteiche“ sei stark mit dem Feuchtbiotop „Donauauen“ vernetzt. Sowohl das NSG „Biberhacken“ als auch die angrenzenden Donauauen seien als landesweit bedeutsame Feuchtgebiete im Arten und Biotopschutzprogramm (ABSP) ausgewiesen. Eine neue Zerschneidung müsse vermieden werden. Eine Südumfahrung würde weitgehend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen vom NSG abschneiden, was aber aus naturschutzfachlicher Sicht weniger problematisch sei. Ein Problem stelle allerdings die Zerschneidung der Biotopverbundachse FFH und LSG „Bibertal“ dar. Dies könnte mit Hilfe einer Talbrücke minimiert werden. Insbesondere die Bachtäler seien wichtige Biotopverbundachsen, in denen eine Neuzerschneidung weitgehend vermieden werden müsse. Dies gelte insbesondere für Mindel- und Günztal. Nur Varianten, die die Täler in enger Koppelung an die BAB A8 querten, seien raumverträglich. Für das Günztal werde daher nur die Variante Violett als raumverträglich angesehen, für das Mindeltal alle Varianten außer Blau-Grün.

Die Variante durchschneide bzw. tangiere mit einem Tunnel das WSG der Stadt Burgau. Es werde daher vorgeschlagen, ab Deffingen auf die Varianten Orange zu wechseln.

Die Variante Violett weise trotz großer Tunnelanteile erhebliche Waldzerschneidungseffekte auf. In erheblichem Maße seien alte strukturreiche Wälder südlich und südöstlich von Zusmarshausen und im Bereich Rommelsried betroffen. Den Wäldern im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ komme eine besondere Bedeutung zu. Sie seien als LSG geschützt; die Variante werde daher als nicht raumverträglich angesehen.

Die Zusamaue werde in einem sehr naturnahen Bereich überbrückt. Es handele sich um Niedermoorböden und eine breite Auenlandschaft. Es bestehe die Gefahr einer Beeinträchtigung des Ge-



bietes durch die Gründungsbauwerke für Brückenpfeiler. Im weiteren Verlauf zerschneide die Variante das FFH-Gebiet „Schmuttertal“. Dieses sei eine überregional relevante Biotopverbundachse und dürfe keinesfalls beeinträchtigt werden. Variante Violett sei daher in diesem Bereich nicht raumverträglich. Außerdem durchschneide die Variante das WSG Diedorf bei Willishausen.

Die **IHK Schwaben** teilt mit, dass bei den Varianten Violett an etlichen Stellen Gewerbebetriebe mittelbar und unmittelbar betroffen seien. Im Bereich von Neusäß und Westheim sei von der Betroffenheit von Wohn- und Gewerbegrundstücken auszugehen.

Bei der Variante Durchfahrt Burlafingen komme es nur zu einer mittelbaren Beeinträchtigung des Abbaus von Bodenschätzen, ein Abbau sollte künftig weiterhin möglich sein.

Durch die Trassenvarianten entstünden zwischen Zusmarshausen/Gabelbach und Diedorf/Westheim eine zusätzliche Trennwirkung in der Landschaft zwischen der Bestandsstrecke und der BAB A8. Dies sollte vermieden werden, wenn es andere geeignete Varianten gebe, um die verkehrlichen Zielsetzungen zu erfüllen.

Die **HWK Schwaben** führt an, dass die Varianten Violett schwerwiegende Nachteile im Bereich Burlafingen hätten. Beispielsweise müsste ein der Kammer zugehöriger Kfz-Meisterbetrieb weichen. Auch im Falle einer Entschädigung sei davon ein Neubau an anderer Stelle nicht finanzierbar. Zudem halte es die HWK Schwaben für nicht zumutbar, wenn Burlafingen ohne Verbindungsstraße in Nord und Süd getrennt würde.

Die **Jagdgenossenschaft Bühl-Echlishausen-Opferstetten** teilt mit, dass die Variante Violett durch die Ausführung als freie Trasse das Jagdrevier zerschneide. Dadurch würden Wildwechselmöglichkeiten auf weiter Strecke unterbunden, es komme zu einer Unterschreitung der zusammenhängenden Mindestfläche für eigenständige Jagdreviere. Des Weiteren werde die Jagdbarkeit erschwert.

Variante Violett Durchfahrung Burlafingen

Das **Landratsamt Neu-Ulm** führt aus naturschutzfachlicher Sicht aus, dass die Trasse das LSG „Donauauen“ im östlichen Teil durch ein Brückenbauwerk tangiere. Zudem werde das NSG „Biberhacken“ im nordöstlichen Teilbereich von einem Brückenbauwerk überspannt. Es müsse jeweils geprüft werden, inwieweit eine naturschutzrechtliche Gestattung erteilt werden könne.

Es sei des Weiteren von einer Betroffenheit der Lebensraumtypen und Schutzgüter des FFH Gebietes „Donau-Auen zwischen Thalfingen und Höchstädt“ auszugehen. Eine FFH-VP werde nach aktueller Einschätzung notwendig werden.

Im Hinblick auf den Artenschutz werde beim Ausbau der Bestandstrasse ein Augenmerk auf Reptilien gelegt werden müssen. Im Bereich des geplanten Brückenbauwerks auf Höhe des NSG „Biberhacken“ sei das Artenschutzrecht insbesondere in der Bauphase betroffen.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt dürften bei dieser Variante am geringsten ausfallen, das geplante Brückenbauwerk im LSG stelle einen erhöhten Eingriff dar. Der Zerschneidungseffekt bei der Variante sei im Landkreis Neu-Ulm ebenfalls am geringsten, da weitgehend auf bestehender Trasse gebaut werde. Der Zerschneidungseffekt, auch der geplanten Brückenbauwerke, werde als minimal angesehen.



Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** führt aus, dass kurz vor dem Zielbahnhof Neu-Ulm Burlafingen von der Variante gequert werde. Es seien in größerem Umfang vor allem Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen betroffen.

Durch die Baumaßnahme würden ca. 40,1 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen. Diese Fläche verteile sich auf 26,2 ha Ackerböden, 11,5 ha Dauergrünland und 2,4 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 65 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 64 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, welche nur 36 % ausmachten. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 97 % zu 3 %. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte verloren. Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 115 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei vier landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.

Der **BUND** führt aus, dass nur diese Variante das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ und die dortige Wiesenbrüterkulisse schonen und unter Aspekten des Artenschutzes als raumverträglich einzustufen sei. Dies gelte jedoch nur für den westlichen Bereich (bis Deffingen).

Variante Violett Umfahrung Burlafingen

Das **Landratsamt Neu-Ulm** teilt aus naturschutzfachlicher Sicht mit, dass die bzgl. der Variante Violett Durchfahrung Burlafingen gemachten Ausführungen zum LSG „Donauauen“, dem NSG „Biberhacken“ und zum FFH-Gebiet „Donau-Auen zwischen Thalfingen und Höchstädt“ sowie zum Artenschutz für beide Varianten Violett gültig seien.

Von der Variante Violett Umfahrung Burlafingen werde zusätzlich auch das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ im nördlichen Teil beeinträchtigt. Es komme zu erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt und ggf. das Landschaftsbild sowie im Bereich der Umfahrung Burlafingen in Moorböden. Zudem sei auf Arten der freien Landschaft (Feldlerche, Rebhuhn, Fledermäuse) zu achten. Es komme im Landkreis zu erheblichen Zerschneidungseffekten, insbesondere im Bereich zwischen der Bestandstrasse und der B10. Davon wären das LSG und die Wiesenbrüterkulisse betroffen.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** teilt mit, dass Standorte mit weitgehend günstigen Erzeugungsbedingungen betroffen seien.

Durch die Baumaßnahme würden ca. 45,5 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen. Diese verteilen sich auf 31 ha Ackerböden, 12,1 ha Dauergrünland und 2,4 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 68 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 66 % höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, welche nur 34 % ausmachten. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein Verhältnis von 98 % zu 2 %.

Damit gingen bei dieser Variante standörtlich wertvolle Ackerstandorte in hohem Maße verloren. Der insgesamt etwas höhere Verlust an landwirtschaftlichen Flächen im Vergleich zur Variante



Durchfahrung Burlafingen (40,1 ha zu 45,5 ha) erkläre sich durch die südliche Umfahrung der Ortschaft durch landwirtschaftliche Flächen. Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 112 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei vier landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.

Der **BUND** führt aus, dass die Variante den nördlichen Teil des LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ und die dortige Wiesenbrüterkulisse durchschneide. Das LSG sei im RP 15 auch als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Varianten, die das LSG/das landschaftliche Vorbehaltsgebiet durchschnitten, würden als nicht raumverträglich beurteilt. Zudem würden hier in erheblichem Anteil anmoorige Böden zerstört. Nach alledem sei die Variante nur im westlichen Bereich (bis Deffingen), abgesehen von der Umfahrung von Burlafingen, raumverträglich.

Variante Türkis

Das **Landratsamt Neu-Ulm** teilt aus naturschutzfachlicher Sicht mit, dass die Trasse das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ im nördlichen Teil beeinträchtige. Es müsse geprüft werden, inwieweit eine naturschutzrechtliche Gestattung erteilt werden könne. Im Hinblick auf den Artenschutz werde auf Arten der freien Landschaft (Feldlärche, Rebhuhn, Fledermäuse) zu achten sein. Die höchste Population des Rebhuhns im Landkreis Neu-Ulm befinde sich östlich der BAB A7 und von Nersingen, Straß und Steinheim. Erschwerend komme hinzu, dass durch die Trassenführung der Variante Türkis das größte bekannte Kiebitzvorkommen im nördlichen Landkreis in erheblicher Weise beeinträchtigt werde. Der Wegfall dieser Flächen könne zum Erlöschen der nördlichen Kiebitzpopulation führen. Die Variante Türkis führe von allen Varianten zu den größten Zerschneidungseffekten und Eingriffen in Natur und Landschaft.

Die in den Verfahrensunterlagen gemachten Ausführungen zur Betroffenheit der Zone I des WSG der Gemeinde Nersingen könnten nicht nachvollzogen werden. Aus Sicht des Landratsamtes sei mindestens die weitere Nutzung des Brunnens 4 aufgrund der Variante Türkis fraglich. Eine mögliche Beeinträchtigung sei hydrogeologisch zu untersuchen. Die Errichtung von Eisenbahnanlagen sei laut Schutzgebietsverordnung verboten.

Des Weiteren würden in den Verfahrensunterlagen im Hinblick auf den Hochwasserschutz die Querungen von Landgraben und Leibi nicht aufgeführt.

Vom **Landratsamt Günzburg** wird aus naturschutzfachlicher Sicht Folgendes zur Variante Türkis mitgeteilt:

Die Variante verlaufe von der Landkreisgrenze Augsburg an durch ausgedehnte Waldflächen im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ und das gleichnamige LSG. Die Trasse verlaufe durch bislang unzerschnittene Waldflächen im großflächigen Quellgebiet der Glött. Im Bereich der BAB A8 befinde sich eine Wildbrücke, die einen wichtigen Wildkorridor auch für Großwild (Luchs, Rotwild) darstelle. Durch die geplante Trasse komme es zu massiven Zerschneidungen und Störeffekten in diesem großflächigen Waldgebiet.

Durch die Führung der Trasse nördlich des Autobahnsees sowie die Anbindung an die Bestandsstrecke werde das Mindeltal mit seinen Wiesenbrüterhabitaten großflächig tangiert und beeinträchtigt. Es handle sich des Weiteren um ausgeprägte Moor- und Anmoorstandorte mit hohem Grundwasserstand und Restvorkommen wertvoller Feucht- und Nasswiesen. Auf der Westseite des Tales befänden sich Quellbereiche der Wasserversorgung von Burgau. Hier habe sich eine Amphibienpopulation mit vorwiegend Erdkröten entwickelt. Durch das Einlassbauwerk des dort geplanten Tunnels seien massive Beeinträchtigungen und Betroffenheiten zu erwarten.



Das Kammeltal werde mittels zweier Talbrücken in einem bisher nicht zerschnittenen oder durch sonstige Vorhaben beeinträchtigten Bereich überquert. Auf der Westseite des Tals verlaufe die Trasse in einem Geländeeinschnitt, der einen ökologisch sehr wertvollen kleinstrukturierten und vielfältigen Lebensraum darstelle; dieser werde durch die Trasse massiv tangiert. Durch den anschließenden Tunnel werde ggf. ein wichtiges Einzugsgebiet des FFH-Gebietes „Stubenweiher“ tangiert. Das FFH-Gebiet weise Populationen von Bachmuschel und Steinkrebs auf. Für diese Arten sei von zentraler Bedeutung, dass sich der Wasserhaushalt, insbesondere durch lange Trockenperioden aufgrund des Klimawandels, nicht weiter verändere. Eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung könne aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde nicht ausgeschlossen werden. Dies sei mit einer FFH-VP konkret zu untersuchen.

Das Bibertal, welches in diesem Raum bisher unzerschnitten und durch sonstige Vorhaben unbelastet sei, werde mittels Talbrücke gequert. Bei der konkreten Planung und Umsetzung der Pfeiler mit Gründung, Baustelleneinrichtung etc. seien die dortigen Biotopflächen in diesem sensiblen Naturraum des Bibertals besonders zu beachten und zu schützen. Im Jahr 2023 wurde ein neues Vorkommen von Bachmuscheln in der Biber entdeckt, dieses Vorkommen sei zu beachten. Jegliche erhebliche und nachhaltige Betroffenheiten dieses neuen Vorkommens sei durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.

Zusammenfassend komme es bei der Trassenvariante Türkis aus naturschutzfachlicher Sicht zu massiver Zerschneidung und Störung großflächiger Waldflächen, teilweise strukturreicher Offenlandschaften und eine Betroffenheit des FFH-Gebietes „Stubenweiher“ könne nicht ausgeschlossen werden. Die Variante sei mit erheblichen Eingriffen und Beeinträchtigungen von Arten und Lebensräumen verbunden bzw. diese könnten nicht ausgeschlossen werden. Die Variante sei nicht weiterzuverfolgen.

Das **Landratsamt Augsburg** teilt aus naturschutzfachlicher Sicht zur Variante Türkis mit, dass diese ab Adelsried von der BAB abschwenke und bis zur Landkreisgrenze bei Wollbach ohne Tunnel durch Wälder und Täler in den Gemeindegebieten Adelsried, Zusmarshausen und Altenmünster verlaufe. Es komme hier zu immensen Eingriffen in bisher unzerschnittene Wälder mit erheblichen Beeinträchtigungen der heimischen Tierwelt und deren Wanderkorridoren. Auf großer Länge stellten diese Wälder potentielle Wanderkorridore des Rotwilds dar und seien deshalb auch für andere, störungsempfindliche Säugetiere ein wichtiges Wander- und Rückzugsgebiet. Der Erhalt unzerschnittener Wälder sei ein hohes Schutzgut, welches bei dieser Variante nicht berücksichtigt werde. Im Streitheimer Forst seien neben dem Rotwild-Korridor gesetzlich geschützte Offenland- und Waldbiotope betroffen, unter anderem im Radschlagtal und im Tal des Bärenggrabens. In diesem Waldgebiet lägen zahlreiche Bächlein und Quellen und ein großflächiges Bibervorkommen. Zudem weise das Waldgebiet Schutzwälder, Wälder mit einem Bestandsalter über 100 Jahren, strukturreiche Wälder sowie einen hohen Anteil an Misch- und Laubwäldern auf. Östlich des Zusamtals werde der Wallberg überbaut, ein lang gezogener Waldhügel mit 100- bis 150-jährigem Baumbestand, der viele alte Laubbäume aufweise und als Schutzwald erfasst sei. Das botanisch, faunistisch und landschaftlich reizvolle Zusamtal mit seinen zahlreichen gesetzlich geschützten Nasswiesen und Ausgleichsflächen werde von einer Brücke überquert. Die direkte Überbauung halte sich dadurch zwar in Grenzen, jedoch seien für die Pfeiler und deren Gründung, die Zuwegungen und Baustelleneinrichtungsflächen großflächige Eingriffe in gesetzlich geschützte Feuchtfelder unvermeidbar. Auch beeinträchtige die Variante trotz Brückenbaus die Tier- und Vogelwelt im Gebiet sowie den Erholungswert im LSG und Naturpark.



Westlich des Zusamtals lägen im zentralen Varianten-Korridor Schutzwälder, Waldbiotope, struktureiche Wälder, alte Wälder mit einem Bestandsalter zwischen 100 und 150 Jahren und das flächenhafte Naturdenkmal „Moosteile Wollbach“ mit seinen Flachmoor-Resten und dem seltenen Löffelkraut. Auch ein Fledermaus-Vorkommen sei hier gemeldet.

Diese Variante würde, bei Betrachtung der Gesamtstrecke, die zweitgrößten Eingriffe in Biotopflächen und die größten Eingriffe in bisher ungestörte Waldflächen bedeuten. Die Trassenvariante verursache gravierende Konflikte mit den Naturschutzbelangen. Soweit im Bereich der neu zu zerschneidenden Wälder Tunnel vorgesehen würden, wäre diese Variante im Bereich des Landkreises Augsburg aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde wesentlich verträglicher, da sie nicht in FFH-Gebiete eingreifen würde und sich im östlichen Teil an die BAB A8 anlehne.

Aus Sicht der Tiefbau-/Kreisstraßenverwaltung werde darauf hingewiesen, dass es zu zwei Kreuzungen mit Kreisstraßen komme. Weitere Anforderungen dazu seien in den folgenden Verfahren zu klären.

Aus Sicht der Rohstoffgeologie des **LfU** sei eine Beeinträchtigung rohstoffgeologischer Belange wie bei der Variante Türkis im Bereich Kötz-Kleinkötz kritisch zu sehen.

Aus Sicht des **AELF** wird festgestellt, dass die Variante, von Augsburg kommend, westlich von Edenbergen und nördlich der BAB direkt durch den „Bannwald südlich und nördlich des Rauhen Forstes“ führe. Die Trasse verlaufe im Weiteren durch den Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“. Die großen noch unberührten Waldgebiete westlich von Adelsried, Streitheimer, Landensberger und Scheppacher Forst würden im Wesentlichen oberirdisch gequert. Nach Querung der Kammer auf halber Höhe zwischen Hammerstetten und Wettenhausen durchfahre die Variante Türkis ein ebenfalls noch unberührtes Waldstück. Auch durchschneide sie die bislang noch zusammenhängenden Waldgebiete Bubesheimer Wald und Klassenhart östlich und westlich der Biber. Schließlich führe die Trasse mit einzelnen Querungen kleinerer Waldflächen weiter nach Westen. Die Variante Türkis durchschneide auf weiter Strecke noch unberührte Wälder. Dies widerspreche in erheblichem Maß den Festlegungen der Regionalpläne zu den Themen Natur und Landschaft. Betroffen seien insbesondere RP 9 B I 1.5 (G) und B I 2.4.1 (G) sowie RP 15 B III 2.1.1 (Z). Auch die Ziele der Wald funktionsplanung hinsichtlich der Durchschneidung von Waldgebieten seien betroffen.

Bei der Variante Türkis würden die Flächen mit unmittelbaren Beeinträchtigungen von Waldflächen in den Unterlagen mit knapp 80 ha angegeben, davon 8 ha Bannwald. Damit sei die Variante Türkis die Variante mit dem größten Verlust an Waldflächen. Hinzu kämen die Wirkungen auf bisher unbelastete Waldgebiete. Daher sei sie aus forstlicher Sicht am wenigsten dazu geeignet, das Ziel der Fahrzeitenverkürzung mit der größtmöglichen Schonung von Natur und Landschaft zu kombinieren.

Von Seiten des **Sachgebietes Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** wird zur Variante Türkis mitgeteilt, dass vom Trassenverlauf, beginnend in Augsburg, über Gersthofen bis Hirblingen, durchwegs landwirtschaftliche Flächen mit sehr guten Erzeugungsbedingungen betroffen seien. Ab Hirblingen bis auf Höhe Adelsried sei der Trassenverlauf von Wald dominiert mit eingesprengten landwirtschaftlichen Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Von Adelsried bis nach Burgau verlaufe die Strecke ebenfalls größtenteils durch Wald. In größerem Umfang seien landwirtschaftliche Standorte mit durchschnittlichen und vor allem günstigen Erzeugungsbedingungen westlich der Zusam und östlich der Mindel betroffen.



Von Burgau bis nach Neu-Ulm seien von der Trassenvariante großflächig landwirtschaftlich hochwertige Standorte, insbesondere Ackerstandorte, betroffen.

Durch die Baumaßnahme würden ca. 68,7 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen. Diese verteilen sich auf 54,7 ha Ackerböden, 13,9 ha Dauergrünland und 0,1 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 80 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 72 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, der nur 28 % ausmache. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 88 % zu 12 %. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte in beträchtlichem Umfang verloren. Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 133 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei einem landwirtschaftlichen Betrieb sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.

Das **WWA Donauwörth** führt zur Trasse Türkis aus, dass diese im Landkreis Neu-Ulm quer durch die Zonen II und III des WSG der Gemeinde Nersingen (Ortsteil Straß) verlaufe. Nach derzeitigem Kenntnisstand sei die Zone II des WSG zu klein, sodass aufgrund der sehr hohen Abstandsgeschwindigkeiten von deutlich >10 m/s zu den drei Flachbrunnen die Trasse innerhalb der 50-Tage-Linie liegen werde. Die Variante sei aus wasserwirtschaftlicher Sicht abzulehnen, da das WSG durch die fehlende Schutzwirkung dann aufgehoben werden müsste. Diese Wassergewinnung sei nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ersetzbar. Im Landkreis Günzburg sei eine Trinkwassergewinnungsanlage der Stadt Burgau von der Variante betroffen. Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit der Gewinnungsanlage sei für die Stadt Burgau von essentieller Bedeutung, da keine vollwertigen Versorgungsalternativen zur Verfügung stünden. Weitere Detailfragen seien mit den betroffenen Gemeinden bzw. Wasserversorgungsunternehmen zu erörtern.

Die Trasse Türkis sei bezüglich der Trinkwasserversorgung Burgau zum jetzigen Kenntnistand der Planung abzulehnen, da tiefgründige, irreversible Eingriffe in die schützenden Deckschichten im Wasserschutz- und Einzugsgebiet das Schutzziel der öffentlichen Trinkwasserversorgungen gefährdeten und damit fachlich nicht akzeptabel seien. Für den Bereich des WSG Bubesheim sei die Variante aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich.

Die Variante Türkis greife zudem nachteilig in die Genehmigungsplanung des HWS Burgau im Bereich der südlichen Bahnquerung und in den Ableitungskorridor östlich der Bestandsstrecke 5302 ein. Es erfolge ein massiver Eingriff in das HRB Burgau. Der Beckenraum bzw. das Rückhaltevolumen würden durch die Variante deutlich verringert. Negative Auswirkungen auf den HWS Burgau seien nicht auszuschließen. Es bestünden erhebliche Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht, welche nicht durch Maßgaben ausgeglichen werden könnten.

Der **BUND** führt zur Variante Türkis aus, dass diese mit der Variante Blau-Grün den höchsten Neuzerschneidungsgrad von Wäldern, landwirtschaftlichen Flächen und Biotopen im westlichen Abschnitt aufweise, da sie praktisch nicht an bestehende Infrastrukturen gekoppelt sei. Die Variante Türkis durchschneide das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ in seiner Kernfläche. Insbesondere seien auch zahlreiche Wiesenbrüterausgleichsflächen betroffen. Zudem würden hierbei in erheblichem Anteil anmoorige Böden im LSG zerstört.

Die Variante zerschneide die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete „Rothaue“ sowie „Biber- und Osterbachtal“ in bisher weitgehend unberührten Bereichen.

Insbesondere die Bachtäler seien wichtige Biotopverbundachsen, in denen eine Neuzerschneidung weitgehend vermieden werden müsse. Dies gelte ganz besonders für das Mindel- und Günztal. Nur



Varianten, die die Täler in enger Koppelung an die BAB A8 querten, seien raumverträglich. Für das Günztal werde daher nur die Variante Violett als raumverträglich angesehen, für das Mindeltal alle Varianten außer Blau-Grün.

Die Variante zerschneide auch in erheblichem Maße Wälder. Im Bereich Spitzgehau seien alte Laubmischwälder betroffen. Ebenso seien zwischen Nersingen und Kadeltshofen und südlich/südwestlich von Burgau Mischwälder betroffen.

Die Variante Türkis weise erhebliche Waldzerschneidungseffekte auf. In erheblichem Maße seien alte Mischwälder westlich und östlich von Zusmarshausen betroffen. Den Wäldern im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ komme eine besondere Bedeutung zu. Sie seien als LSG geschützt. Die Wälder zwischen Burgau/Jettingen-Scheppach und Zusmarshausen/Dinkelscherben seien darüber hinaus im RP 15 als landschaftliche Vorbehaltsgebiete ausgewiesen.

Die Variante überbrücke die Zusamaue in einem sehr wertvollen Bereich. Es handele sich um Niedermoorboden und eine breite naturnahe Auenlandschaft. Die hohe und breite Talbrücke werde voraussichtlich beträchtliche Gründungsbauwerke mit erheblichen Beeinträchtigungen in diesem Gebiet nach sich ziehen.

Bei der Ausfahrt aus Augsburg an die BAB A8 reduziere die Variante Türkis, die direkt an das GVZ angebunden sei, die Zerschneidungswirkung. Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Schmuttertal“ werde direkt an der BAB A8 gekreuzt. Es fände keine wesentliche Neuerschneidung statt. Dies sei akzeptabel.

Die Variante durchschneide das WSG Nersingen.

Die Variante werde insgesamt als nicht raumverträglich angesehen.

Der **Bayerische Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.** und der **Bayerische Ziegelindustrie-Verband e.V.** führen zur Variante Türkis aus, dass diese im Bereich der Überlagerung mit Rohstoffsicherungsgebieten abgelehnt werde.

Nach Aussage der **IHK Schwaben** sei die Variante Türkis die einzige Trasse, die keine unmittelbare Betroffenheit von Unternehmensgebäuden auslöse. Die Querung des Mindeltals nördlich des Burgauer Sees erleichtere eine künftige Erweiterung des Gewerbegebietes Scheppach-Nord-West. Das Vorranggebiet für Bodenschätze Kötz/Kleinkötz werde direkt gequert, daher sei ein Abbau künftig voraussichtlich nicht mehr möglich bzw. wirtschaftlich. Derzeit werde vor Ort jedoch noch kein Kies abgebaut, es komme nicht zu einer direkten Beeinträchtigung von Unternehmen.

Relevant aus Sicht der IHK erscheine zudem, dass es sich um die kürzeste Variante handle und diese durchgehend eine Geschwindigkeit von 300 km/h erlaube. Der Überholbahnhof im Wald nordöstlich von Zusmarshausen erscheine für eine Nutzung als Regionalbahnhof jedoch kaum geeignet.

Die **IHK Ulm** erläutert, dass sich aus den unterschiedlichen und abwägungsrelevanten Punkten der einzelnen Trassenvarianten eine „Kombinationslösung“ als Variante anbiete, eine autobahnahe Kombination aus den Varianten Türkis und Orange. Die IHK Ulm führt weiter aus, dass die Variante Türkis die kürzeste Trasse mit der höchsten Fahrtzeitreserve sei und eine nahezu durchgehende mögliche Geschwindigkeit von 300 km/h möglich wäre. Die Variante Orange würde eine Umsetzung eines „Regionalbahnhofs Zusmarshausen“ ermöglichen. Als Vorlage für einen solchen „Regionalbahnhof Zusmarshausen“ könnte die Umsetzung des Regionalbahnhofs „Merklingen - Schwäbische Alb“ in der IHK-Region Ulm mit den positiven Auswirkungen auf den dortigen Raum fungieren. Ab Neu-Ulm schlage die IHK Ulm die Variante Türkis vor. Südlich von Günzburg bis Burgau werde die Variante Orange vorgeschlagen, da eine Bündelung mit der BAB A8 als raumverträglich erscheine. Sollten andere raumordnerische Gründe dieser Variante ggf. entgegenstehen,



werde Variante Türkis vorgeschlagen, die dann erst südlich von Burgau mit der BAB A8 gebündelt werden würde. Östlich von Burgau erscheine eine möglichst weitgehende Bündelung mit der BAB A8 durch die Variante Orange raumordnerisch sinnvoll. Sollte dies aus Gründen der Raumordnung nicht möglich sein bzw. ein „Regionalbahnhof Zusmarshausen“ nicht umgesetzt werden, so werde mit Blick auf die Fahrzeitvorteile Variante Türkis vorgeschlagen. Östlich von Hirblingen bevorzuge die IHK Ulm aufgrund der geringeren Zerschneidungswirkung die Variante Türkis.

- Die **HWK Schwaben** führt aus, dass sie von Augsburg bis Hirblingen von der Variante Türkis, aufgrund der geringeren Zerschneidungswirkung der Trasse entlang des GVZ Augsburg, überzeugt sei. Auch von Jettingen-Scheppach bis Burgau habe die Variante den Vorteil, dass die gewerbliche Entwicklung in diesem Bereich nicht unnötig nachteilig beeinflusst werde. Von Nersingen/Straß bis Ulm sei ausschließlich die Variante Türkis überzeugend. Es handele sich dabei um die einzige Trasse, welche keine unmittelbare Betroffenheit von Unternehmensgebäuden auslöse. Sie wäre nach Einschätzung der HWK Schwaben rasch, günstig und ohne Raumwiderstände realisierbar.

Die **Jagdgenossenschaften Bühl-Echlishausen-Opferstetten, Großkissendorf-Schneckenhofen und Kleinkissendorf** führen aus, dass die Variante Türkis durch die Ausführung als freie Trasse das jeweilige Jagdrevier zerschneide. Dadurch würden Wildwechselmöglichkeiten auf weiter Strecke unterbunden, es komme zu einer Unterschreitung der zusammenhängenden Mindestfläche für eigenständige Jagdreviere. Des Weiteren werde die Jagdbarkeit erschwert.

Varianten Orange

Das **Landratsamt Neu-Ulm** teilt aus naturschutzfachlicher Sicht mit, dass die Trasse das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ im nördlichen Teil beeinträchtige. Es müsse geprüft werden, inwieweit eine naturschutzrechtliche Gestattung erteilt werden könne. Im Hinblick auf den Artenschutz werde auf Arten der freien Landschaft (Feldlerche, Rebhuhn, Feldermäuse) zu achten sein. Die höchste Population des Rebhuhns im Landkreis Neu-Ulm befinde sich östlich der BAB A7 und von Nersingen, Straß und Steinheim.

Es komme zu erheblichen Zerschneidungseffekten, insbesondere im Bereich zwischen der Bestandstrasse und der südlich verlaufenden B10. Davon wären das o.g. LSG und die Wiesenbrüterkulisse betroffen. Da es sich um einen fast vollständigen Neubau der Trasse handele, handele es sich um einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, der noch durch die Zerschneidung des Waldgebietes südlich von Straß verstärkt werde.

Vom **Landratsamt Günzburg** wird aus naturschutzfachlicher Sicht ausgeführt, dass es bei der Querung des Mindeltals zu Betroffenheiten ähnlich der Variante Violett komme. Die Trasse verlaufe in einem Bereich, in dem ausgeprägte Moor- und Anmoorbereiche vorhanden seien. Es seien einzelne in der amtlichen Biotopkartierung erfasste Feucht- und Nassflächen und Gehölzbestände tangiert. Die Zerschneidungseffekte und Auswirkungen auf Tiere und Vögel (Wiesenbrüter) seien eher gering. Im Hinblick auf den Artenschutz seien vor allem Offenlandarten wie der Kiebitz betroffen. Der Riedel zwischen Mindel- und Kammeltal werde mittels eines Tunnels gequert. Hier seien auf der Ostseite Quellbereiche näher zu betrachten. Das Kammeltal werde mit einer Talbrücke gequert, was die Überbauung von Flächen reduziere, jedoch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild verstärke.

Das Günztal werde im Anschluss mittels einer Talbrücke gequert, die Trasse schwenke dann in Richtung Süden von der BAB ab. Hierdurch verlaufe die Trasse durch das LSG „Günzriederweiher mit Umgebung“. Eine naturschutzrechtliche Genehmigung sei erforderlich.



Im Bereich Bubesheim tangiere die Trasse Flächen für Landwirtschaft und Waldflächen und kreuze den Bubesheimer Bach. Bei den Waldflächen handele es sich strukturreiche Laub- und Mischwälder mit Alt- und Biotopbäumen. Der Bubesheimer Bach sei als Ausgleichsfläche auf langer Strecke ökologisch ausgebaut und aufgewertet worden. Es handele sich um eine wertvolle Offenland-Biotopverbundachse. Im weiteren Verlauf in Richtung Bibertal werde ein Komplex aus Waldflächen gequert. Es handele sich hierbei um vorwiegend strukturarme Nadel- und Mischwälder auf wechselfeuchten bis staunassen Standorten. Der Erhaltung dieser Standorte und der Minimierung der Zerschneidungseffekte komme besondere Bedeutung zu. Hinsichtlich des Artenschutzes seien Vögel, Fledermäuse und Amphibien zu untersuchen. Westlich der Kreisstraße GZ 23 zwischen Bühl und Kleinkissendorf verlaufe die Trasse in einer Geländerinne, die Bedeutung für den Biotopverbund aufweise. Das Bibertal, welches in diesem Raum bisher unzerschnitten und durch sonstige Vorhaben unbelastet sei, werde mittels Talbrücke gequert. Bei der konkreten Planung und Umsetzung der Pfeiler mit Gründung, Baustelleneinrichtung etc. seien die dortigen Biotopflächen in diesem sensiblen Naturraum des Bibertals besonders zu beachten und zu schützen. Im Jahr 2023 wurde ein neues Vorkommen von Bachmuscheln in der Biber entdeckt, dieses Vorkommen sei zu beachten. Jegliche erhebliche und nachhaltige Betroffenheiten dieses neuen Vorkommens sei durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.

Durch die enge Führung entlang der BAB A8 bis zur Westseite des Günztals könnten die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Zerschneidungseffekte und Störung von bisher beruhigten Bereichen minimiert werden. Dies gelte insbesondere für die Variante Tunnel Mindeltal.

Vom **Landratsamt Augsburg** wird aus naturschutzfachlicher Sicht ausgeführt, dass die Variante bei Hirblingen an die BAB A8 schwenke, wobei auf Höhe Täferlingen - Hirblingen eine Untertunnelung der BAB erfolge. Das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ liege zwar im Untersuchungskorridor, jedoch auf der gegenüberliegenden Seite der BAB A8, so dass durch die Varianten Orange keine nachteiligen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu erwarten seien. Westlich von Adelsried erfolge eine erneute Untertunnelung der BAB nach Norden, wobei der komplette Bereich des Streitheimer Forstes bis auf Höhe des Sortimo-Geländes in Zusmarshausen vollständig untertunnelt werde. Die Zusamaue werde direkt an der BAB durchquert, so dass es zwischen BAB und Gewerbegebiet Wollbach bzw. einem im Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen lediglich zu Eingriffen in Lebensräume mit geringem Wert hinsichtlich Arten und Biotope komme. Westlich von Zusmarshausen seien verschiedene Varianten Orange im ROV. Aus naturschutzfachlicher Sicht seien für den Landkreis Augsburg die Varianten mit den geringsten Zerschneidungen zu befürworten, d.h. die beiden Varianten Tiefbahnhof Zusamtal und Tunnel Mindeltal. Die Variante Orange führe zu geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft und kaum zu Zerschneidungen von bisher unvorbelasteten Wäldern und Biotopen. Eingriffe in Natura 2000-Schutzgebiete seien nicht zu erwarten.

Aus Sicht der Tiefbau-/Kreisstraßenverwaltung werde darauf hingewiesen, dass es zu drei Kreuzungen mit Kreisstraßen komme. Weitere Anforderungen dazu seien in den folgenden Verfahren zu klären.

Es werde vom Landratsamt Augsburg zusätzlich angemerkt, dass von der Variante Orange das Betriebsgelände eines im Gewerbegebiet Wollbach ansässigen Unternehmens mit Lager- und Logistikhalle sowie Lebensmittelverarbeitung betroffen sei.

Das **Lfu** weist aus rohstoffgeologischer Sicht darauf hin, dass sich das Kapitel „Gewinnung und Sicherung von Rohstoffen“ des RP 9 in Fortschreibung befinde. Die Variante Orange tangiere ein zukünftiges Rohstoffpotential westlich von Täferlingen.



Aus Sicht des **AELF** erscheine die angestrebte Bündelung der Varianten Orange mit der BAB A8 zunächst sinnvoll, da auch die mittelbaren Auswirkungen, wie Schallemissionen und vor Allem die Störungen des Landschaftsbildes, mit den vergleichbaren Auswirkungen der BAB zusammenfielen. Westlich von Edenbergen trafen die Varianten auf Wald, den sie erst wieder bei Adelsried verließen. Auf diesem Streckenabschnitt verursachten die Varianten im oberirdisch verlaufenden Teil einen Verlust von rund 10 ha des „Bannwalds südlich und nördlich des Rauhen Forstes“.

Nach der Gemarkung Adelsried verliefen die Trassenvarianten Orange mit unterschiedlicher Streckenführung. Es komme zu einem unterschiedlichen Verbrauch von Waldflächen; dieser stehe im Widerspruch zu den Grundsätzen des RP 9.

Die zu erwartende unmittelbare Beeinträchtigung im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ sei bei der Variante Orange mit Tiefbahnhof Zusamtal aufgrund der geplanten Tunnel am geringsten. Die beiden anderen Varianten Orange sähen einen Überholbahnhof im Bereich des Streitheimer Forstes vor. Dieser benötige größere Rodungsflächen und führe somit zu einer höheren unmittelbaren Betroffenheit von Waldflächen, gleichzeitig würden in deutlich größerem Umfang Waldfunktionen in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere die Erholungsfunktion der umliegenden Waldflächen werde deutlich stärker beeinträchtigt, nicht nur wegen des Bauwerks an sich, sondern auch wegen der höheren Geräuschkulisse durch bremsende und wieder anfahrende Züge, zusätzlich zu den durchfahrenden Zügen.

Zwischen Zusam und Mindel verliefen die Varianten Orange auf weiter Strecke in Tunnelbauwerken. Die Variante Orange enge Bündelung A8 habe hier die längste Führung über freie Strecke, entfalte hier also die höchsten Einflüsse auf die umgebenden Wälder und damit den negativsten Effekt auf die Ziele des Waldfunktionsplans.

Auf Höhe des Günztals verließen die Trassenvarianten die BAB A8 und folgten einer neuen Erschließungslinie, die zwischen Bühl und Kleinkissendorf hindurch nach Westen führe. Dabei durchschnitten sie die bislang noch zusammenhängenden Waldgebiete Bubesheimer Wald und Klassenhart östlich und westlich der Biber. Dies sei aus forstlicher Sicht ein ernst zu nehmender Eingriff in diese nahezu unberührten Wälder und stehe in erheblichem Widerspruch zu den Grundsätzen und Zielen der Regionalpläne sowie zu den Zielen im Waldfunktionsplan.

Die mittelbaren Beeinträchtigungen der Waldfunktionen „Lebensraum und biologische Vielfalt“ sowie „Landschaftsbild“ seien durch die Varianten Orange am niedrigsten. Aus den Verfahrensunterlagen gingen die Gründe hierfür jedoch nicht hervor. Auch gehe aus den Unterlagen nicht hervor, warum sich diese Auswirkung bei der Waldfunktion „Erholung“ nicht einstelle. Bei dieser seien die mittelbaren Beeinträchtigungen durch die Varianten Orange mit am höchsten. Die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal mit einer unmittelbaren Beeinträchtigung von lediglich 42 ha Waldfläche sei den Varianten Orange Tunnel Mindeltal (58 ha) und Orange enge Bündelung A8 (72 ha) vorzuziehen, auch die Beeinträchtigung der Waldfunktionen sei bei der Variante am geringsten. Alle drei Varianten verursachten eine vergleichbare unmittelbare Beeinträchtigung von Bannwaldflächen. Aufgrund der genannten Zahlen und der Eingriffe in Bannwald und bislang unberührte Waldflächen seien alle drei Varianten aus forstlicher Sicht abzulehnen. Sollte eine dieser Varianten zur Umsetzung kommen, dann sei aus forstlicher Sicht die Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal den beiden anderen vorzuziehen.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** führt an, dass bei den Varianten Orange landwirtschaftliche Flächen in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Qualität in Anspruch genommen würden. Beginnend in Augsburg, von dort in Richtung Gersthofen bis auf Höhe der BAB A8, seien durchwegs landwirtschaftli-



che Flächen mit sehr guten Erzeugungsbedingungen auf ganzer Fläche betroffen. Im Verlauf nördlich entlang der BAB bis Adelsried sei der Trassenverlauf walddominiert mit wenigen, eingesprengten landwirtschaftlichen Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Ab Adelsried bis Streithem seien Wald und landwirtschaftliche Flächen betroffen, letztere mit weitgehend günstigen Erzeugungsbedingungen. Von Streithem bis nach Burgau sei der Trassenverlauf von hohen Waldanteilen geprägt, betroffen seien aber auch landwirtschaftlich durchschnittliche und hochwertige Standorte, die weitgehend ackerbaulich genutzt würden. Von Burgau über Leipheim bis nach Neu-Ulm seien hauptsächlich landwirtschaftliche Flächen (Ackerbaulagen) mit gewissen Waldanteilen betroffen.

Der **BUND** führt aus, dass die Trassenvarianten Orange erst ab Günzburg an die BAB gekoppelt seien und zwischen Neu-Ulm und Günzburg landwirtschaftliche Flächen, Wälder und das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ sowie Wiesenbrüterflächen durchschnitten. Das LSG sei im RP 15 auch als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Varianten, die das LSG/das landwirtschaftliche Vorbehaltsgebiet durchschnitten, würden als nicht raumverträglich beurteilt. Zudem würden hier in erheblichem Anteil anmoorige Böden zerstört.

Die Varianten zerschneiden die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete „Rothaue“ sowie „Biber- und Osterbachtal“ in bisher weitgehend unberührten Bereichen.

Insbesondere die Bachtäler seien wichtige Biotopverbundachsen, in denen eine Neuerschneidung weitgehend vermieden werden müsse. Dies gelte ganz besonders für das Mindel- und Günztal. Nur Varianten, die die Täler in enger Koppelung an die BAB A8 querten, seien raumverträglich. Für das Günztal werde daher nur die Variante Violett als raumverträglich angesehen, für das Mindeltal alle Varianten außer Blau-Grün.

Die Varianten Orange zerschneiden auch in erheblichem Maße Wälder. Im Bereich Spitzgehau seien alte Laubmischwälder betroffen. Die Varianten durchschnitten zudem das WSG Nersingen und tangiere das WSG der Stadt Burgau randlich.

Die bei der Variante Orange Tunnel Mindeltal vorgesehene Untertunnelung des Mindeltals sei hinsichtlich des Grundwasserschutzes als nicht raumverträglich anzusehen.

Die Varianten Orange Enge Bündelung A8 und Tiefbahnhof Zusamtal wiesen keine erheblichen Zerschneidungseffekte von Wäldern, landwirtschaftlichen Flächen und Biotopverbundachsen auf.

Die vom Trassenbau betroffenen Wälder entlang der BAB A8 seien deutlich weniger wertvoll als die von anderen Varianten betroffenen Wälder. Die beiden vorgenannten Varianten würden daher als raumverträglich angesehen. Im Bereich der Ausfahrt aus Augsburg sollte die Variante auf die Trassenführung der Variante Türkis angepasst werden, um die Zerschneidungswirkung zu reduzieren.

Die beiden Varianten Orange Enge Bündelung A8 und Tiefbahnhof Zusamtal würden im östlichen Abschnitt als raumverträglich angesehen.

Das **WWA Donauwörth** führt aus, dass die Variante Orange im Landkreis Neu-Ulm quer durch die Zonen II und III des WSG der Gemeinde Nersingen (Ortsteil Straß) verlaufe. Nach derzeitigem Kenntnisstand sei die Zone II zu klein, sodass aufgrund der sehr hohen Abstandsgeschwindigkeiten von deutlich >10 m/s zu den drei Flachbrunnen die Trasse innerhalb der 50-Tage-Linie liegen werden. Die Variante sei aus wasserwirtschaftlicher Sicht abzulehnen, da das WSG durch die fehlende Schutzwirkung dann aufgehoben werden müsste. Diese Wassergewinnung sei nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ersetzbar.

Im Landkreis Günzburg sei eine Trinkwassergewinnungsanlage der Stadt Burgau von der Variante betroffen. Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit der Gewinnungsanlage sei für die Stadt Burgau von essentieller Bedeutung, da keine vollwertigen Versorgungsalternativen zur Verfügung stünden.



Weitere Detailfragen seien mit den betroffenen Gemeinden bzw. Wasserversorgungsunternehmen zu erörtern. Die Trasse Orange befinde sich im Abstrombereich aller Brunnen der Stadt Burgau, allerdings im Absenkttrichter des Brunnen 6. Dieser weise eine Absperrung bis 80 m Tiefe auf, dementsprechend erscheine eine Abschaltung während der Bauphase möglich. Die Trassen Orange – mit einem Verlauf nahe der BAB A8 – seien, vorbehaltlich der im weiteren Planungsverfahren durchzuführenden Detailuntersuchungen, aus wasserwirtschaftlicher Sicht denkbar. Für den Bereich des WSG Bubesheim sei die Variante aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich.

Die **IHK Schwaben** weist darauf hin, dass von den Varianten Orange an mehreren Stellen Gewerbe- bzw. Industriebetriebe betroffen seien. Die Trassenvarianten verliefen in der Nähe von vier Vorranggebieten für Bodenschätze, eine direkte Betroffenheit sei dem RP 15-FE zufolge nicht gegeben.

Die **IHK Ulm** erläutert, dass sich aus den unterschiedlichen und abwägungsrelevanten Punkten der einzelnen Trassenvarianten eine „Kombinationslösung“ als Variante anbiete, eine autobahnahe Kombination aus den Varianten Türkis und Orange. Die IHK Ulm führt weiter aus, dass die Variante Türkis die kürzeste Trasse mit der höchsten Fahrtzeitreserve sei und eine nahezu durchgehende mögliche Geschwindigkeit von 300 km/h möglich wäre. Die Variante Orange würde eine Umsetzung eines „Regionalbahnhofs Zusmarshausen“ ermöglichen. Als Vorlage für einen solchen „Regionalbahnhof Zusmarshausen“ könnte die Umsetzung des Regionalbahnhofs „Merklingen - Schwäbische Alb“ in der IHK-Region Ulm mit den positiven Auswirkungen auf den dortigen Raum fungieren. Ab Neu-Ulm schlage die IHK Ulm die Variante Türkis vor. Südlich von Günzburg bis Burgau werde die Variante Orange vorgeschlagen, da eine Bündelung mit der BAB A8 als raumverträglich erscheine. Sollten andere raumordnerische Gründe dieser Variante ggf. entgegenstehen, werde Variante Türkis vorgeschlagen, die dann erst südlich von Burgau mit der BAB A8 gebündelt werden würde. Östlich von Burgau erscheine eine möglichst weitgehende Bündelung mit der BAB A8 durch die Variante Orange raumordnerisch sinnvoll. Sollte dies aus Gründen der Raumordnung nicht möglich sein bzw. ein „Regionalbahnhof Zusmarshausen“ nicht umgesetzt werden, so werde mit Blick auf die Fahrzeitzvorteile Variante Türkis vorgeschlagen. Östlich von Hirblingen bevorzuge die IHK Ulm aufgrund der geringeren Zerschneidungswirkung die Variante Türkis.

Die **HWK Schwaben** führt aus, dass sie von Hirblingen bis Jettingen-Scheppach die Variante Orange für vorzugswürdig erachten würde, um einen möglichen Tiefbahnhof in Zusmarshausen errichten zu können. Auch von Burgau nach Nersingen/Straß bevorzuge die HWK Schwaben die Variante Orange, da eine möglichst weitgehende Bündelung mit der BAB A8 unter raumordnerischen Gesichtspunkten sinnvoll erscheine. Die HWK Schwaben führt weiter an, dass die Variante schwerwiegende Nachteile im Bereich Burlafingen hätte. Beispielsweise müsste ein der Kammer zugehöriger Kfz-Meisterbetrieb weichen. Auch im Falle einer Entschädigung sei davon ein Neubau an anderer Stelle nicht finanzierbar.

Die **Jagdgenossenschaften Bühl-Echlishausen-Opferstetten und Kleinkissendorf** führen aus, dass die Variante Orange durch die Ausführung als freie Trasse das jeweilige Jagdrevier zerschneide. Dadurch würden Wildwechselmöglichkeiten auf weiter Strecke unterbunden, es komme zu einer Unterschreitung der zusammenhängenden Mindestfläche für eigenständige Jagdreviere. Des Weiteren werde die Jagdbarkeit erschwert.



Variante Orange Enge Bündelung A8

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** führt aus, dass durch die Baumaßnahme ca. 65,6 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen würden. Diese verteilen sich auf 53,1 ha Ackerböden, 12,4 ha Dauergrünland und 0,1 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 81 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 77 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, der nur 23 % ausmache. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 92 % zu 8%. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte in beträchtlichem Umfang verloren. Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 116 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei zwei landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.

Das **WWA Donauwörth** teilt mit, dass durch die Variante ein massiver Eingriff in das HRB Burgau erfolge. Der Beckenraum bzw. das Rückhaltevolumen würden durch die Variante deutlich verringert. Negative Auswirkungen auf den HWS Burgau seien nicht auszuschließen. Des Weiteren greife die Variante nachteilig in die Genehmigungsplanung des HWS Burgau im Bereich der südlichen Bahnquerung und in den Ableitungskorridor östlich der Bestandsstrecke 5302 ein. Es bestünden erhebliche Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht, welche nicht durch Maßnahmen ausgeglichen werden könnten.

Variante Orange Tunnel Mindeltal

Das **Landratsamt Günzburg** führt aus, dass die Variante Orange Tunnel Mindeltal aus naturschutzfachlicher Sicht zu favorisieren sei, da das Mindeltal oberflächlich (Arten, Lebensräume, Boden und Wasser) nicht beeinträchtigt werde.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** teilt mit, dass durch die Baumaßnahme ca. 60,2 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen würden. Diese verteilen sich auf 48,2 ha Ackerböden, 11,9 ha Dauergrünland und 0,1 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 80 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 77 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, welche nur 23 % ausmachten.

Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 91 % zu 9 %. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte in beträchtlichem Umfang verloren.

Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 109 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei zwei landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.



Das **WWA Donauwörth** führt aus, dass die Variante Orange Tunnel Mindeltal nachteilig in die Genehmigungsplanung des HWS Burgau im Bereich der südlichen Bahnquerung und in den Ableitungskorridor östlich der Bestandsstrecke 5302 eingreife. Es bestünden erhebliche Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht, welche nicht durch Maßgaben ausgeglichen werden könnten.

Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal

— Aus Sicht der **IHK Schwaben** biete die Variante die Möglichkeit, einen Regionalbahnhof zwischen Ulm und Augsburg zu ermöglichen und eine heute nicht vorhandene zusätzliche Erschließung des Raums zu schaffen. Die Frage der Einrichtung eines Regionalbahnhofes sei nicht Gegenstand der Raumordnung, die Erschließung eines bislang nicht an die Bahn angebundenen Raumes sollte jedoch bei der Auswahl einer Vorzugstrasse berücksichtigt werden.

Aus Sicht der Wirtschaft sei weiterhin zu betrachten, dass ein Überholbahnhof in Tallage bei entsprechendem Bedarf auch die Möglichkeit eines Gleisanschlusses bzw. Zugangspunktes im Bahn-Güterverkehr für Unternehmen in Zusmarshausen eröffnen könnte.

— Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** teilt mit, dass von der Variante ca. 72,6 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen würden. Diese verteilten sich auf 57,6 ha Ackerböden, 14,5 ha Dauergrünland und 0,5 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 79 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 71 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, welche nur 29 % ausmachten. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 92 % zu 8 %. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte in beträchtlichem Umfang verloren. Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 122 landwirtschaftliche Betriebe betroffen. Bei zwei landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung zu rechnen.

— Das **WWA Donauwörth** teilt mit, dass durch die Variante ein massiver Eingriff in das HRB Burgau erfolge. Der Beckenraum bzw. das Rückhaltevolumen würden durch die Variante deutlich verringert. Negative Auswirkungen auf den HWS Burgau seien nicht auszuschließen. Des Weiteren greife die Variante nachteilig in die Genehmigungsplanung des HWS Burgau im Bereich der südlichen Bahnquerung und in den Ableitungskorridor östlich der Bestandsstrecke 5302 ein. Es bestünden erhebliche Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht, welche nicht durch Maßgaben ausgeglichen werden könnten.

Variante Blau-Grün

Das **Landratsamt Neu-Ulm** teilt mit, dass die Trasse aus naturschutzfachlicher Sicht das LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ im nördlichen Teil beeinträchtige. Es müsse geprüft werden, inwieweit eine naturschutzrechtliche Gestattung erteilt werden könne.

Im Hinblick auf den Artenschutz werde auf Arten der freien Landschaft (Feldlerche, Rebhuhn, Feldermäuse) zu achten sein. Die höchste Population des Rebhuhns im Landkreis Neu-Ulm befinde sich östlich der BAB A7 und von Nersingen, Straß und Steinheim.



Es komme zu erheblichen Zerschneidungseffekten, insbesondere im Bereich zwischen der Bestandstrasse und der südlich verlaufenden B10. Davon wären das o.g. LSG und die Wiesenbrüterkulisse betroffen. Da es sich um einen fast vollständigen Neubau der Trasse handele, handele es sich um einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft.

Das **Landratsamt Günzburg** führt aus, dass die Trasse östlich und nördlich von Freihalden durch ausgedehnte Waldflächen im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ und das gleichnamige LSG verlaufe. Die Trennwirkung der bestehenden Bahnlinie werde verstärkt, es entstehe ein Störband mit Auswirkungen auf die Funktion und Bedeutung als wichtiger Wildkorridor. Nördlich von Freihalden würden der Erlenbach sowie ein geschützter Landschaftsbestandteil tangiert. Unmittelbar östlich von Scheppach/Jettingen werde der Erlenbach mit seinen begleitenden großflächigen gesetzlich geschützten Feucht- und Nassflächen sowie den Mager- und Trockenstandorten zerschnitten, überbaut bzw. durch das Tunnelauslassbauwerk zerstört. Die Trasse führe zu massiven Zerschneidungs- und Störeffekten in diesem Waldgebiet sowie Eingriffen in einen Bereich mit sehr hoher Biotopdichte.

Das Mindeltal werde, sofern die Verfahrensunterlagen richtig gedeutet werden, in Standardbauweise durchquert. Es würden dadurch bisher noch offene Freiflächen mit besonderer Bedeutung für die Feldbrüter (Kiebitz) und Wiesenbrüterarten (Leitart Weißstorch) zerschnitten. Der Bereich weise Moor- und Anmoorstandorte und hohe Grundwasserstände auf, entsprechend vielfältig seien dort die Biotopstrukturen. Die Trasse führe zudem in relativer Nähe am FFH-Gebiet „Riedellandschaften-Talmoore“ vorbei; mögliche Auswirkungen auf das FFH-Gebiet wären im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu klären und könnten keinesfalls pauschal ausgeschlossen werden. Gerade auch im Hinblick auf die Linienführung und die massive Zerstückelung dieses Talraumes und der damit verbundenen Barrierewirkung seien erhebliche Beeinträchtigungen aus naturschutzfachlicher Sicht gegeben. Im Bereich des Osterbaches und der Biber befänden sich größere Biotopflächen im Bereich der Variante. Auf das im Jahr 2023 neu in der Biber entdeckte Vorkommen von Bachmuscheln werde hingewiesen.

Bei der Variante Blau-Grün komme es zu massiven Zerschneidungen und Störungen großflächiger Waldgebiete. Ein geschützter Landschaftsbestandteil, das Erlenbachtal mit seinen Feucht- und Nassflächen sowie das Mindeltal mit seiner besonderen Bedeutung für die Avifauna sowie den Biotopverbund seien massiv betroffen. Eine erhebliche und nachteilige Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Riedellandschaften-Talmoore“ könne nicht ausgeschlossen werden. Aus naturschutzfachlicher Sicht sei die Trasse nicht weiterzuverfolgen.

Das **Landratsamt Augsburg** führt aus naturschutzfachlicher Sicht zur Variante Blau-Grün aus, dass die Variante bis Kutzenhausen auf der Bestandsstrecke bleibe. Von Kutzenhausen bis zum östlichen Ortsrand von Dinkelscherben werde die Bestandstrasse verlassen und die offene Feldflur und vor allem die Wälder auf dem gesamten Abschnitt ohne Tunnel mit einer Neubautrasse zerschnitten. Das FFH-Gebiet „Dinkelscherbener Moor“ werde zerschnitten und somit erheblich beeinträchtigt. Ab Anried werde die Bestandsstrecke wieder verlassen und nach Norden abgeschwenkt. Hier werde die Kulturlandschaft zerschnitten, bis die Variante auf Höhe Gabelbachergreut im Tunnel verschwinde und erst wieder außerhalb des Landkreises aus diesem hervortrete.

Das FFH-Gebiet „Dinkelscherbener Moor“ beherberge das nördlichste Vorkommen der Spirke und den nördlichsten Hochmoorrest in Schwaben. Durch den Bau der bestehenden Bahnstrecke sei das Moor bereits teilweise entwässert und die Moorlebensräume erheblich verschlechtert worden, weswegen erneute Eingriffe umso schwerwiegender seien. Die untere Naturschutzbehörde gehe davon aus, dass die Eingriffe durch Überbauung und in die Hydrologie des Gebietes nicht vermieden und nicht kompensiert werden könnten und die FFH-Verträglichkeit nicht gegeben sein werde.



Aus Sicht des Landratsamtes würden die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ in der FFH-Vorprüfung nach naturschutzfachlicher Einschätzung teilweise nicht zutreffend bewertet. Das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ werde auf ca. 450 m bei Gessertshausen von der Variante Blau-Grün durchquert und auf ca. 4 km Länge am südöstlichen Rand tangiert. Auch wenn das FFH-Gebiet durch die Bestandsstrecke schon vorbelastet sei, würden durch die neuen Gleise die westlich von Gessertshausen vorhandenen artenreichen Flachlandmähwiesen teilweise beansprucht. Zwischen Diedorf und Anhausen befänden sich Lebensräume des Dunklen und des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling komme nur in drei kleinen Schwerpunktgebieten im FFH-Gebiet „Schmuttertal“ vor. Die Verkleinerung des Lebensraumes sei somit erheblich. Insofern erscheine die Beurteilung der Wirkfaktoren auf Lebensraumtypen und Arten in der FFH-Vorprüfung zutreffend. Auf das gesamte FFH-Gebiet bezogen würden die Auswirkungen in der FFH-Studie als nicht erheblich eingestuft. Diese Bewertung möge zwar aufgrund der Gebietsgröße von knapp 900 ha und der vergleichsweise geringen Flächeninanspruchnahme als nicht erheblich erscheinen, da jedoch der sehr geringe Anteil an FFH-Lebensraumtypen und -arten im FFH-Gebiet zu berücksichtigen sei, erschienen die Auswirkungen erheblich.

Bezogen auf die Gesamttrasse bedeute die Variante Blau-Grün die größten Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope, jedoch die geringsten Eingriffe in Waldflächen. Bei den Waldflächen werde jedoch nicht gewertet, ob es sich um Neuerschneidungen von Wäldern handle und wie hoch die ökologische Wertigkeit der Wälder sei. Im Landkreis Augsburg werde vor allem der Wald zwischen Kutzenhausen und Dinkelscherben neu zerschnitten. Hier seien überwiegend strukturreiche Wälder mit zahlreichen Fundpunkten von Eulen und Spechten erfasst worden. Auch ein Wildkatzen-Nachweis liege für diesen Wald vor. Zudem handle es sich laut Waldstruktur-Kartierung um einen Schutzwald.

Auf Grund der Eingriffe in die FFH-Gebiete „Schmuttertal“ und „Dinkelscherbener Moor“ sowie auf Grund der Neuerschneidung des ökologisch wertvollen Waldes zwischen Kutzenhausen und Dinkelscherben und der Zerschneidung des Waldes westlich von Fleinhausen seien erhebliche Konflikte mit den Naturschutzbelangen zu erwarten, weshalb diese Variante von der unteren Naturschutzbehörde sehr kritisch gesehen werde.

Aus Sicht der Tiefbau-/Kreisstraßenverwaltung werde darauf hingewiesen, dass es zu drei Kreuzungen mit Kreisstraßen komme. Weitere Anforderungen dazu seien in den folgenden Verfahren zu klären.

Aus Sicht der Rohstoffgeologie des **LfU** sei eine Beeinträchtigung rohstoffgeologischer Belange wie bei der Variante Blau-Grün im Bereich Kötz-Kleinkötz kritisch zu sehen.

Das **AELF** führt zur Variante Blau-Grün aus, dass die Trassenvariante von Augsburg kommend bis westlich Dinkelscherben auf der Bestandstrasse verlaufe. Zwischen Dinkelscherben und Jettingen-Scheppach zerschneide die Trasse, teils auf freier Strecke, teils im Tunnel, weitgehend unberührte Waldgebiete. Aufgrund der Streckenführung in diesem Bereich seien bei dieser Variante die geringsten unmittelbaren Beeinträchtigungen von Waldflächen zu beklagen; Bannwald werde gar nicht in Anspruch genommen.

Den Galgenforst zwischen Mindel und Kammel durchquere die Variante Blau-Grün größtenteils mit einem Tunnelbauwerk, um westlich der Kammel bis zur Günz dieselbe Trasse zu nutzen wie die Variante Türkis. Hier werde für die Variante ebenfalls ein Überholbahnhof platziert. Nach Querung der Günz eröffne die Variante Blau-Grün einen Trassenvorschlag, der einen Bogen südlich von Kis-



sendorf beschreibe und im Wesentlichen im Offenland verlaufe. Dieser Bogen schwenke schließlich auf die Trasse der Varianten Orange ein. Dabei werde der Klassenhart östlich der Roth nur marginal durchschnitten.

Aufgrund der beschriebenen Beeinträchtigungen der Waldflächen sei aus forstlicher Sicht die Variante Blau-Grün zu bevorzugen. Die Variante weise laut den Unterlagen die geringste unmittelbare Beeinträchtigung von Waldflächen auf. Damit sei aufgrund der Systematik auch die mittelbare Beeinträchtigung von Waldflächen am niedrigsten. Die Variante Blau-Grün sei auch die waldschonendste Variante. Nicht nur, dass sie die großen Bannwälder um Augsburg unberührt passiere, sie vermeide es auch auf weiter Strecke, bislang unberührte Wälder zu zerschneiden. Die weitgehende Bündelung mit der Bestandstrasse östlich des Mindeltales vermeide zusätzliche Störungen des Landschaftsbildes. Westlich der Mindel vermeide die Streckenführung Waldflächenverluste in den bereits waldarmen Landkreisen Günzburg und Neu-Ulm.

Das **Sachgebiet Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Schwaben** teilt mit, dass bei der Variante Blau-Grün landwirtschaftliche Flächen in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Qualität in Anspruch genommen würden.

Im Bereich zwischen Augsburg und Dinkelscherben seien vorwiegend landwirtschaftliche Flächen mit durchschnittlichen bis günstigen Erzeugungsbedingungen betroffen. Von Dinkelscherben bis nach Jettingen-Scheppach sei der Trassenverlauf von Wald dominiert, es gebe eingesprengte landwirtschaftliche Flächen mit durchschnittlichen und günstigen Erzeugungsbedingungen. Von Jettingen-Scheppach bis zum Zielbahnhof Neu-Ulm seien von der Trasse zwei größere Waldkomplexe westlich der Mindel berührt, ansonsten bestehe eine großflächige starke Betroffenheit landwirtschaftlich meist hochwertiger Ackerstandorte.

Durch die Baumaßnahme würden ca. 65,5 ha landwirtschaftliche Flächen direkt in Anspruch genommen. Diese verteilten sich auf 54,7 ha Ackerböden, 10,7 ha Dauergrünland und 0,1 ha Sonderkulturen. Die größten Verluste gebe es demzufolge mit 84 % bei ackerbaulich genutzten Flächen. Diese Feststellung korreliere auch regelmäßig mit den jeweiligen Erzeugungsbedingungen. So sei der Anteil der Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen mit 84 % deutlich höher als der mit durchschnittlichen und ungünstigen Erzeugungsbedingungen, der nur 16 % ausmacht. Stelle man die Standorte mit günstigen und durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen den ungünstigen gegenüber, so ergebe sich ein noch klareres Bild mit einem Verhältnis von 95 % zu 5 %. Damit gingen bei dieser Variante in erster Linie standörtlich wertvolle Ackerstandorte in beträchtlichem Umfang verloren.

Von der Baumaßnahme seien darüber hinaus 134 landwirtschaftliche Betriebe betroffen, der höchste Wert im Vergleich aller Varianten. Bei sechs landwirtschaftlichen Betrieben sei möglicherweise mit einer Existenzgefährdung (ebenfalls Höchstwert) zu rechnen.

Von Seiten des **WWA Donauwörth** wird hinsichtlich der Variante Blau-Grün festgestellt, dass die Trasse im Landkreis Neu-Ulm im Zustrom der Wassergewinnung des WSG der Gemeinde Nersingen quer durch das Einzugsgebiet verlaufe und die Zone III des WSG tangiere. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht wäre eine bauliche Realisierung möglich, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werde, dass nicht in den Grundwasserleiter eingegriffen werde und Deckschichten erhalten sowie Oberflächenwasser von den Bahnanlagen gefasst und geordnet versickert und/oder gereinigt würden.

Im Landkreis Günzburg seien insgesamt drei Trinkwassergewinnungsanlagen (zweimal Stadt Burgau und einmal Gemeinde Bubesheim) von den Planungen der neuen Bahntrasse betroffen. Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit beider Gewinnungsanlagen sei für die Stadt Burgau von essentieller Bedeutung, da keine vollwertigen Versorgungsalternativen zur Verfügung stünden.



Weitere Detailfragen seien mit den betroffenen Gemeinden bzw. Wasserversorgungsunternehmen zu erörtern.

Die Trasse Blau-Grün liege im Anstrombereich der Brunnen 4, 5 und 6 der Stadt Burgau, wobei die Sperrrohre der Brunnen 4 und 5 nur unzureichende Tiefen aufwiesen und damit weitere Problemstellungen generierten. Im Hinblick auf die Wasserversorgung der Stadt Burgau wäre, vorbehaltlich der im weiteren Planungsverlauf durchzuführenden Detailuntersuchung, die Trasse Blau-Grün denkbar. Für den Bereich des WSG Bubesheim sei die Variante aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich. Die Trasse sei im Landkreis Günzburg aufgrund der geringsten Betroffenheit zu bevorzugen. Bezogen auf das Gebiet des Landkreises Augsburg verursache die Variante die geringsten Eingriffe in die Einzugsgebiete der Trinkwasserversorgungen.

Das WWA beschäftige sich derzeit mit der baulichen Umsetzung des HRB Siefenwang südöstlich des Marktes Dinkelscherben. Die im Zuge dieses wasserwirtschaftlichen Projektes zu errichtenden Bauwerke seien nicht in den Plänen dargestellt. Die Maßnahme sei im Jahr 2015 planfestgestellt worden, der Baubeginn sei für 2024 avisiert. Der geplante Rückhaltedamm, das Drosselbauwerk sowie die Hochwasserentlastungsanlage befänden sich in ca. 250 - 300 m Entfernung zur bestehenden Bahnstrecke. Somit befände sich das vom WWA zu errichtende Bauwerk teilweise innerhalb des Umgriffs der Variante Blau-Grün. Der Bau des HRB Siefenwang sowie der anschließende Betrieb und Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen müsse ohne Einschränkungen sichergestellt sein. Das planfestgestellte Vorhaben des Freistaats Bayern sei von der DB vollumfänglich zu berücksichtigen.

Der **BUND** führt zur Variante Blau-Grün aus, dass diese mit der Variante Türkis den höchsten Neuzerschneidungsgrad von Wäldern, landwirtschaftlichen Flächen und Biotopen im westlichen Abschnitt aufweise, da sie praktisch nicht an bestehende Infrastrukturen gekoppelt sei. Die Variante durchschneide den nördlichen Teil des LSG „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ und die dortige Wiesenbrüterkulisse. Das LSG sei im RP 15 auch als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Varianten die das LSG/das landschaftliche Vorbehaltsgebiet durchschnitten, würden als nicht raumverträglich beurteilt. Zudem würden hier in erheblichem Anteil anmoorige Böden zerstört.

Die Variante zerschneide die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete Rothaue sowie Biber- und Osterbachtal in bisher weitgehend unberührten Bereichen.

Insbesondere die Bachtäler seien wichtige Biotopverbundachsen, in denen eine Neuzerschneidung weitgehend vermieden werden müsse. Dies gelte ganz besonders für das Mindel- und Günztal. Nur Varianten, die die Täler in enger Koppelung an die BAB A8 querten, seien raumverträglich. Für das Mindeltal würden alle Varianten außer Blau-Grün als raumverträglich angesehen.

Die Variante durchschneide des Weiteren das WSG Nersingen.

Die Variante Blau-Grün weise trotz erheblicher Tunnelanteile erhebliche Waldzerschneidungseffekte auf. Die Variante zerschneide und zerstöre südlich und südwestlich von Burgau naturschutzfachlich bedeutsame Mischwälder sowie weitere sehr strukturreiche Waldgebiete.

Den Wäldern im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ komme eine besondere Bedeutung zu. Sie seien als LSG geschützt; die Variante werde daher als nicht raumverträglich angesehen. Die Wälder zwischen Burgau/Jettingen-Scheppach und Zusmarshausen/Dinkelscherben seien darüber hinaus im RP 15 als landschaftliche Vorbehaltsgebiete ausgewiesen. Zudem durchschneide die Variante das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Riedellandschaften der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ südlich von Kutzenhausen.

Die Variante greife in erheblichem Umfang in das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ ein. Es drohten Beeinträchtigungen zahlreicher europäisch geschützter Arten; zudem durchschneide die Variante das



FFH-Gebiet „Dinkelscherbener Moor“. Der Bereich Zusamaue werde als ABSP Schwerpunkt geführt und werde beeinträchtigt. Ebenso werde das Erlenbachtal, ein überregional bedeutsames Biotop, das Teil mehrerer Biotopverbundachsen sei, beeinträchtigt.

Ebenso greife die Variante immer wieder in erheblichem Umfang in Niedermoor und anmoorige Böden ein (zwischen Dinkelscherben und Kutzenhausen, westlich und östlich Gessertshausen und im Schmuttertal um Diedorf). Die Variante verkleinere zudem den Hochwasserretentionsraum im Schmuttertal.

Die Variante werde als nicht raumverträglich angesehen.

Der **BBV, Ortsverein Biburg-Diedorf**, führt zur Variante Blau-Grün aus, dass diese schon wegen der bereits voll ausgereizten Fahrzeit abzulehnen sei. Bei der kleinsten Verzögerung sei der Deutschlandtakt in Gefahr.

Zudem seien die Platzverhältnisse in Diedorf extrem beengt, hierzu komme noch die Planung für die neue B 300. Auch gebe es im Osten und Westen von Diedorf ein tiefgründiges Moorgebiet. Die Variante könne während der Bauphase und nach Fertigstellung die Zerschneidungswirkung in der Region verstärken und die Lebensqualität durch Lärm und Erschütterungen massiv negativ beeinflussen.

Des Weiteren sei eine Beeinträchtigung des SPNV zu befürchten; Erschwernisse im ÖPNV hätten Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Ebenso sei das vorhandene Straßennetz bereits an seiner Leistungsgrenze. Eine zusätzliche Belastung während der Bauzeit könne das Verkehrsnetz völlig überlasten und die regionale Wirtschaft gefährden, die Ausführung der Landwirtschaft massiv beeinträchtigen und damit Existenzen gefährden.

Durch die potentiellen negativen Auswirkungen auf Umwelt, Lebensqualität und Wirtschaft sei die Region, nach Abwägung mit den Vorteilen der Trasse, von der Variante am stärksten beeinflusst. Der BBV Ortsverband Biburg-Diedorf spreche sich daher gegen die Variante aus.

Es werde empfohlen, im weiteren Planungsprozess Maßnahmen zu ergreifen, um den Platzbedarf des Vorhabens, Auswirkungen auf bebaute Flächen und Einflüsse durch Lärm und Erschütterungen zu minimieren. Ebenso sei das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten und zu verbessern. Auswirkungen auf Erholungsbereiche sollten reduziert werden. Bei der Trassierung sei darauf zu achten, den Anforderungen des Naturschutzes, insbesondere im Bereich der Schmutter, gerecht zu werden. Während der Bauphase und nach der Fertigstellung sei darauf zu achten, dass land- und forstwirtschaftliche Flächen ohne große Umwege, auch für landwirtschaftliche Geräte, erreichbar seien. Bauwerke in Überschwemmungsgebieten, speziell im Bereich der Schmutter, seien so auszulagern, dass sie den Hochwasserabfluss gewährleisten. Hochwasserrückhalteräume seien auszugleichen. Grundwasserreservoirs seien großräumig zu umfahren.

Der **Bayerische Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.** und der **Bayerische Ziegelindustrie-Verband e.V.** führen zur Variante Blau-Grün aus, dass diese im Bereich der Überlagerung mit Rohstoffsicherungsgebieten abgelehnt werde.

Die **IHK Schwaben** teilt mit, dass bei der Variante Blau-Grün an etlichen Stellen Gewerbebetriebe mittelbar und unmittelbar betroffen seien. Im Bereich von Neusäß und Westheim sei von der Betroffenheit von Wohn- und Gewerbegrundstücken auszugehen.

Die Trasse verlaufe in der Nähe des geplanten Vorranggebietes für Bodenschätze Scheppacher Mühle, ein Abbau sollte aber weiter möglich bleiben. Das Vorranggebiet Kötz/Kleinkötz werde mittels einer Brücke gequert. Es sei davon auszugehen, dass ein Abbau künftig nicht mehr möglich bzw. wirtschaftlich sein werde. Derzeit werde noch kein Kies abgebaut, so dass es nicht zu einer direkten Einschränkung von Unternehmen komme.



Die **HWK Schwaben** führt an, dass die Variante Blau-Grün schwerwiegende Nachteile im Bereich Burlafingen hätte. Beispielsweise müsste ein der Kammer zugehöriger Kfz-Meisterbetrieb weichen. Auch im Falle einer Entschädigung würde davon ein Neubau an anderer Stelle nicht finanzierbar sein.

Die **Jagdgenossenschaft Großkissendorf-Schneckenhofen** teilt mit, dass die Variante Blau-Grün durch die Ausführung als freie Trasse ihr Jagdrevier zerschneide. Dadurch würden Wildwechsellmöglichkeiten auf weiter Strecke unterbunden, es komme zu einer Unterschreitung der zusammenhängenden Mindestfläche für eigenständige Jagdreviere. Des Weiteren werde die Jagdbarkeit erschwert.

In der Anhörung hat eine Reihe weiterer Beteiligter, zum Teil unter Beifügung von Bestandsplänen, technischen Regelwerken und Sicherheitsrichtlinien, auf ihre bestehenden bzw. geplanten Anlagen und Einrichtungen der Infrastruktur hingewiesen. Es sind dies die **LEW Verteilnetz GmbH**, die **TransnetBW GmbH**, die **Netze ODR GmbH**, das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, die **Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH**, die **schwaben netz GmbH** und die **bayernets GmbH**.

Dabei handelt es sich um bestehende und geplante Höchst-, Hoch-, Mittel- und Niederspannungsleitungen, Fernmeldeleitungen, eine Produktenfernleitung, Gasleitungen und zu den Gasleitungen gehörende weitere Anlagen.

Übereinstimmender Tenor dieser Äußerungen ist, dass der Bestand, funktionsgerechte Betrieb und Unterhalt dieser Anlagen und Einrichtungen sowohl in der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Bahnprojektes ohne Einschränkungen sichergestellt sein müsse. Soweit aus betrieblichen Gründen erforderlich, müsse der ungehinderte Zugang zu den Infrastrukturen gewährleistet sein. Etwaige Planungen seien von der DB zu berücksichtigen.

Das **Regierungspräsidium Tübingen**, das **Eisenbahn-Bundesamt**, die **Deutsche Bahn AG**, die **Netze BW GmbH** und die **Vodafone GmbH** haben mitgeteilt, dass bei ihnen Bedenken oder Einwendungen nicht bestehen.

Stellungnahmen der **Regierung von Oberbayern**, **Bergamt Südbayern** und **Luftamt Südbayern**, der **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben**, der **Bundesnetzagentur**, der **Bayerischen Eisenbahngesellschaft**, der **Go Ahead Bayern GmbH**, des **Naturpark Augsburg - Westliche Wälder e.V.**, der **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.**, des **Vereins Wildes Bayern e.V.**, des **Vereins für Landschaftspflege und Artenschutz in Bayern e.V.**, des **Wanderverbandes Bayern**, des **Bayerischen Waldbesitzerverbandes e.V.**, des **Landesjagdverbandes Bayern e.V.**, des **Landesfischereiverbandes Bayern e.V.**, der **Stadtwerke Neu-Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH**, der **Stadtwerke Augsburg GmbH**, der **Amprion GmbH**, der **Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH**, der **Telefonica Germany GmbH & Co OHG** und der **M-net Telekommunikations GmbH** liegen der Regierung von Schwaben nicht vor.



IV. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Gleichwertigkeit der Lebens- und Arbeitsbedingungen

Entsprechend Ziffer 5.1 des LEP seien die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, zu erhalten und zu verbessern. Dabei komme einer ressourcenschonenden Ansiedlungsentwicklung besondere Bedeutung zu. Mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur werde gleichermaßen auch Belangen der Wirtschaft Rechnung getragen, die gerade an vorhabenbedingt dezentral gelegenen Standorten auf die Erreichbarkeit u. a. für Mitarbeitende angewiesen sei. Die Sanierung der Bestandsstrecke mit Digitalisierung und Barrierefreiheit sei längst überfällig.

Es werde bei der **Variante Türkis** eine faire Lastenverteilung in den Regionen und Gemeinden gefordert.

Nachhaltige Raumentwicklung

Mit dem Projekt werde ein wichtiger Beitrag für einen attraktiven Schienenverkehr in Bayern geleistet, das Vorhaben sei für die infrastrukturelle Weiterentwicklung der Region Augsburg begrüßenswert.

Alle von der Projektträgerin bisher vorgelegten Varianten seien, wie auch die Erläuterungen der Projektträgerin belegten, mit massiven Eingriffen in Schutzgüter verbunden. Der Bahnausbau sei nachweisbar nach Art und Umfang bedarfsgerecht und eingriffsminimierend zu planen.

Keine der vier vorgeschlagenen Varianten sei raumverträglich. Zudem fehlten eine umfassende und sich aufdrängende Alternativenprüfung (Bestandstrasse) sowie eine entsprechende Untersuchungstiefe (z.B. Höhenplan, Lärmbetrachtung usw.). Es fehle eine aktuelle Nutzen-Kostenanalyse. Es stehe kein stichhaltiges Konzept hinter der Planung.

Der Bedarf für die ICE-Neubautrasse sei nicht gegeben. Im ROV seien zwingend eine Überprüfung, Aktualisierung, ggf. Korrektur und Plausibilisierung der Planungsvorgaben zu fordern. Insbesondere sei eine aktuelle, auf den tatsächlichen Zugzahlen des Deutschlandtakts basierende Kapazitätsuntersuchung zu erarbeiten. Hierauf aufbauend seien weitere Ausbauvarianten mit dem Ziel geringerer Raumeingriffe zu erarbeiten und vorzulegen. Erst dann sei eine raumordnerische und vergleichende Bewertung von Ausbauvarianten überhaupt möglich. Erst dann sei auch beurteilbar, welche Ausbauvariante den geringstmöglichen Eingriff in Schutzgüter verursache und ob es Unterschiede hinsichtlich regionaler Nutzen gebe.

Im Hinblick auf vom Bahnprojekt betroffene FFH-Gebiete genüge ein vom Träger des Vorhabens angeführter „politischer Wille“ nicht für die Feststellung zwingender Gründe des öffentlichen Interesses. Maßgeblich seien die Gesetze und die in ihnen zum Ausdruck kommenden Wertungen sowie die sachlichen Gegebenheiten in der konkreten Wirklichkeit und den fachlichen Bewertungen.

Es sei nicht nachvollziehbar, dass weder das GVZ noch die geplante ICE-Trasse in der Regionalplanung aufgezeigt worden seien und infolge dessen auch keine Abstimmung des Autobahnausbaus, der Errichtung des GVZ und der geplanten ICE-Trasse stattgefunden habe.



Klimawandel

Durch das Vorhaben komme es zu einem erheblichen CO₂-Ausstoß, dies sei nicht zu rechtfertigen. Die Vermeidung von CO₂ habe höchste Priorität. Es würde mindestens zwei Generationen dauern, den CO₂-Ausstoß des Baus einer der **Trassen Violett oder Blau-Grün** auszugleichen. Das Bauvorhaben bringe der Region keinen umwelttechnischen Vorteil.

Durch die Zerschneidung von Flächen durch die **Varianten Türkis, Orange oder Blau-Grün** würden erhebliche Umwege bei der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen erforderlich. Diese Umwege verursachten einen höheren CO₂-Ausstoß und belasteten somit die Umwelt.

Durch die Abholzung großer Waldflächen gehe ein großer Teil der grünen Lunge verloren. Der Wald habe einen kühlenden Effekt, speichere Wasser und Kohlenstoffdioxid. Die Rodung von Waldflächen verhindere das Aufhalten des Klimawandels. Die Rodung von Wald für die **Trassen Türkis oder Orange** beeinflusse das Klima in negativem Maße. Der Ausbau der Bestandstrasse verursache hingegen am wenigsten Kohlendioxid. Der Bestand sei demnach aufrecht zu erhalten.

Die beachtlichen Waldflächenverluste im Waldgebiet „Kronbach“ (**Varianten Violett und Orange**) müssten in Tab. 4-41 ergänzt werden. Diese Waldflächen stellten gerade durch die Trassennähe zur BAB A8 und der dort entstehenden CO₂-Emissionen einen einschneidenden und schmerzhaften Verlust dar.

Die Waldverluste könnten nicht durch einen höheren Anteil an energieeffizienterem Schienengüter- und Schienenfernverkehr am Verkehrsaufkommen rechtfertigt werden. Diese Argumentation berücksichtige die stagnierenden Prognosen für den Schienengüterverkehr sowie den in ländlichen Gegenden auch zukünftig erforderlichen Individualverkehr nicht.

Ressourcenschonung

Das Vorhaben sei unter maximaler Berücksichtigung insbesondere des Schutzgutes Fläche zu planen. Das Vorhaben bringe einen enormen Flächenfraß für Natur, Land- und Forstwirtschaft mit sich, dieser werde bislang ignoriert. Die bereits knappen Flure seien zu schützen.

Es werde auf das Bayerische Landesplanungsgesetz verwiesen, in dem sich Bayern 2021 auf einen Flächenverbrauch von 5 ha pro Tag bis 2030 festgelegt habe. Die Eindämmung des Flächenneuverbrauchs habe die Bayerische Staatsregierung zu Recht zu einem herausragenden Staatsziel erhoben. Ein effizienter Ausbau von Schienenwegen könne, wenn er zu einer deutlichen Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten der Schiene führe, zur Vermeidung von Flächenneuverbrauch bei alternativen Verkehrswegen, insbesondere der Straße, führen. Dieser Effekt trete aber nur dann ein, wenn das Neuflächen verbrauchende Schienenprojekt geeignet sei, die auf der Schiene beförderten Verkehrsmengen (Personen und Güter) signifikant zu Lasten der Straße zu erhöhen. Genau das sei beim vorliegenden Projekt aber nicht der Fall. Eine weitgehend bestandsorientierte Planung, wie im BWVP 2030 vom Gesetzgeber vorgesehen, sei mit Sicherheit mit weniger Flächenneuverbrauch möglich und daher nach den Zielen der Staatsregierung eindeutig vorzuziehen.

Die **Varianten Violett** seien Teil einer unsäglichen Flächenversiegelung. Bei der **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** sei durch den etwaigen Neubau einer Umgehungsstraße ein doppelter



Flächenverbrauch zu verzeichnen. Die Reduzierung der Flächenversiegelung durch eine Trog-Lösung mit Deckel sei notwendig.

Bei der **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** sei die Flächenversiegelung im Bereich Burlafingen nicht außer Acht zu lassen. Es könne eine neue zweigleisige Trasse mit wenig Flächenverbrauch geplant werden.

- Ein Vorschlag alternativ zu den Varianten Violett sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Dies verringere die Flächenversiegelung in Summe.

Eine autobahnnahе Trasse könne den Flächenverbrauch im Vergleich zu den **Varianten Türkis und Blau-Grün** mindern. Auf die Versiegelung großer Flächen im Naherholungsgebiet Naturpark Augsburg sowohl durch die **Trasse Türkis** als auch durch die Zuwegungen und den geplanten Überholbahnhof im Streitheimer Forst, der alleine 14 ha an Fläche beanspruche, werde hingewiesen.

Der Flächen- und Ressourcenverbrauch der Neubauvarianten **Türkis und Orange** entlang der BAB sei erheblich und mit dem geringfügigen Vorteil nicht zu rechtfertigen. Es werde mit diesen Varianten die meiste Fläche verbraucht und auch der meiste Wald gerodet. Unter anderem durchquerten die beiden Varianten größere Waldgebiete im Norden der Gemeinde Bibertal. Zudem verbrauchten die Varianten aufgrund der Vielzahl an Brücken und Tunneln am meisten Beton.

— Eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke sei demgegenüber ressourcenschonend und verbrauche am wenigsten Fläche, da die Gleiskörper zwischen Augsburg und Dinkelscherben mehr Gleise aufnehmen könnten.

Raumstruktur

Das Vorhaben stärke das gesamtwirtschaftliche Gefüge der Wachstumspole Ulm und Augsburg, was auch für den ländlichen Bereich Mittelschwabens von Bedeutung sei. Eine Bereitstellung der alten Strecke für einen regionalen S-Bahnverkehr sei eine hervorragende Grundlage für den ÖPNV im ländlichen Raum.

Verkehr

Das im BVWP 2030 enthaltene Vorhaben beinhalte eine kombinierte Ausbau-/Neubaustrecke, ausdrücklich mit einem dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Dinkelscherben und Augsburg, einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h im Ausbauabschnitt bzw. 250 km/h in Neubauabschnitten sowie einer Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm von 30 Minuten.

Das für das ROV seitens der Projektträgerin vorgelegte Projekt entspreche, unabhängig von der Variante, nicht dem ursprünglichen Projekt des BVWP 2030. Mit den vorgelegten Projektvarianten seien Eingriffe in erheblichem Umfang durch einige einschneidende planerische Prämissen bzw. Vorgaben bedingt, auf die sich die Projektträgerin berufe, nämlich eine Fahrzeit von 26 Minuten zwischen Augsburg und Ulm, eine durchgehende Viergleisigkeit und eine durchgehende Neubaustrecke mit Güterzugtauglichkeit und Mischbetrieb.

Der Projektauftrag des Bundes an die DB enthalte als Planungsbasis die Vorgaben aus dem BVWP 2030 und die darin enthaltenen Fahrgastprognosen. Die Gutachter des Deutschland-Takts



setzten im 3. Entwurf des Deutschland-Takts eine Fahrzeit von 26 Min. voraus (unterstellten also abweichend vom BVWP nun die Neubaustrecke). Die Entwicklung der Projektvorgaben mit dem Fahrzeitziel bestimme entscheidend die Frage, wie viele und welche raum- und umweltverträglichen Alternativen es für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg gebe, insbesondere auch, welche Rolle dabei die Bestandsstrecke spielen könne und welche Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden müssen.

Es liege für das Projekt kein belastbarer Bedarfsnachweis vor. Eine Revidierung der Projektvorgabe einer Fahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg könne den Weg für schonendere Trassierungen ebnen. Die erheblichen Eingriffe zulasten von Mensch und Natur stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen. Eine Verbesserung der Verkehrsanbindung sei für das Bibertal weder im Regional- noch im Fernverkehr der Eisenbahn zu erwarten, da die Gemeinde nur von den Hochgeschwindigkeitstrassen tangiert bzw. zerschnitten werde. Auch ein etwaiger Bahnhof im Bereich Bubesheim/Legoland hätte keine positiven Effekte, weil er für die Anwohner nur unwesentlich näher läge als der bereits bestehende Fernverkehrshalt Günzburg. Des Weiteren bliebe der Bahnhof in Nersingen für die Anwohner fast aller Ortsteile die geeignetste Anbindung an den Regionalverkehr. Es sei festzustellen, dass im Hinblick auf den Gesamtnutzen des Projekts keine Verhältnismäßigkeit gegeben sei. Es sei die Prüfung der Bestandsstrecke als Variante mit geringeren Eingriffen einzufordern.

Es seien eine Überprüfung, Aktualisierung und mögliche Korrektur der im Deutschlandtakt enthaltenen Vorgaben notwendig. Bei gelockerten Vorgaben, die nachweislich die Integration der Bahnstrecke in den Deutschlandtakt nicht gefährdeten, sei eine Vielzahl an Trassierungen denkbar, die einen deutlich schonenderen Umgang mit menschlichen und natürlichen Ressourcen zur Folge hätten. Dies könne zu signifikant raumverträglicheren Varianten des Bahnausbaus führen. Die derzeit geplante Abweichung von der im BVWP 2030 festgelegten Variante führe zu einem erheblichen Flächenmehrbedarf infolge der weitgehenden Planung einer separaten Neubaustrecke, der geplanten höheren Geschwindigkeit, der bei allen Varianten trassierungsbedingt in erheblichem Umfang entstehenden Kunstbauwerke und der bisher geplanten Ausführung als güterzugtaugliche NBS mit daraus resultierenden flächenintensiven Überholbahnhöfen.

Es werde daher gefordert, den Projektauftrag mit den Vorgaben aus dem BVWP 2030 zum Zeitpunkt des Projektstarts und die Entwicklung weiterer Projektvorgaben, etwa die Fahrzeit von 26 Minuten, die durchgängige Viergleisigkeit und die Güterzug-Tauglichkeit mit maximal 8 Promille Steigung sowie die drei Überholbahnhöfe darzulegen, inklusive der Auskunft darüber, wie und von wem die weiteren Vorgaben beschlossen worden seien. Eine Untersuchung der Auswirkungen der nach dem Projektstart geänderten Projektvorgaben auf die Trassenauswahl und damit auf die resultierende Raum- und Umweltverträglichkeit und eine Prüfung, ob eine längere Fahrzeit zur Verbesserung der Kapazitätssituation in den Hauptbahnhöfen Ulm und Augsburg und/oder zur Vermeidung der knappen Umsteigezeiten für die älter werdenden Fahrgäste führe, um deren Anschlüsse in den SPNV zu erreichen, würden ebenso gefordert.

Die Bahnhöfe Ulm und Augsburg seien keine Knotenbahnhöfe und stünden damit nicht im Maßnahmenkatalog zum Deutschlandtakt. Damit gäbe es auch keine Finanzierung zur Kapazitätserweiterung, die aber zwingend erforderlich sei. Weiterhin werde im Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt vom 01.09.2022 auf der Strecke Augsburg-Ulm nur ein geringfügiger Zuwachs der Personenfahrten pro Jahr prognostiziert. Zudem stehe im oben genannten Abschlussbericht wörtlich: „Die Prognose für den Güterverkehr geht nur von relativ geringen Zugzahlen zwischen Stuttgart und Augsburg aus (...)“. Darüber hinaus verbleibe der Güterverkehr überwiegend auf der Bestandsstrecke.



Die DB als Projektträgerin habe bisher keinen belastbaren und aktuellen Bedarfsnachweis für das Konzept einer durchgehenden „Viergleisigkeit“ durch eine güterzugtaugliche Neubaustrecke mit 26 Minuten Fahrzeit und 300 km/h Höchstgeschwindigkeit vorgelegt.

Das Projekt entspreche, unabhängig von der Variante, nicht dem ursprünglichen Projekt des BVWP 2030. Es sei nicht ersichtlich, weshalb diese Fakten sowohl von den Projektplanern als auch von der Regierung von Schwaben ignoriert würden und warum ein milliardenschweres Neubauprojekt vorangetrieben werde, obwohl eine sachliche Grundlage dafür überhaupt nicht existiere. Es sei nicht verständlich, wie die DB zu einem frühzeitigen Ausschluss der Projektplanung an der Bestandsstrecke komme. Es sei zu fordern, dass zunächst die verkehrlichen Notwendigkeiten aktualisiert und nachvollziehbar dargelegt würden, dass sodann auf dieser aktualisierten Basis eine aktualisierte Variantenprüfung und -auswahl mit dem Ziel einer Eingriffsminimierung erfolge. Ein weiteres Vorgehen wäre auch, alle Planungen sofort abzusetzen, den genehmigten „Hochleistungskorridor 2030“ auszubauen und zu prüfen, was dann überhaupt noch notwendig wäre.

Angesichts der bereits genannten Prognose zum Güterverkehr würden die wenigen Güterzüge, die die Neubautrasse benutzen würden, nachts, außerhalb der Fahrzeiten der Personenfernverkehrszüge, fahren. Dies werde auch in der Anlage 3 (Schalltechnische Untersuchung) zum ROV auf der Seite 11 bestätigt: „Der Schienengüterverkehr wird tagsüber auf der Bestandsstrecke und nachts auf der Neubaustrecke angesetzt.“ Ein Mischverkehr aus langsamen Güterzügen und schnellen Personenfernverkehrszügen finde demnach gar nicht statt. Damit seien flächenfressende Überholbahnhöfe nicht notwendig. Zudem sei die Lärmbelastung seitens der Güterzüge um ein Vielfaches höher und überschreite die gesetzlichen Grenzwerte. Es bestehe keine aktuelle Nutzen-Kostenanalyse, man fordere aktuelle Zahlen.

Es werde eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke gefordert, vor allem unter dem Gesichtspunkt eines Hochleistungskorridors.

Sinn und Zweck eines ROV würden nur unvollkommen erreicht, wenn nicht auch die Belange Berücksichtigung fänden, die über das konkrete Vorhaben hinausgingen, wenn sie sich zumindest nach Lage der Dinge aufdrängten. In diesem Sinne sei mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass die von der Trägerin des Vorhabens vorgegebene Zeitvorgabe für künftig auf der neu zu bauenden Strecke verkehrenden Züge mit 26 Minuten keine absolute Verbindlichkeit beanspruchen könne. Die Zeitvorgabe von 26 Minuten werde abgeleitet aus dem Deutschland-Takt, der im BVWP erwähnt werde und der für sich selbst als reiner Beschluss der Bundesregierung keine rechtliche Bindungswirkung entfalten könne. Rechtliche Bedeutung erlange er als Anlage 1 (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) zu § 1 BSWAG. Der Deutschland-Takt werde als lfd. Nr. 44 im Unterabschnitt 2 als Vorhaben des potenziellen Bedarfs, das in den vordringlichen Bedarf aufsteigen könne, aufgeführt. Eine nähere Konkretisierung des Inhalts des Deutschland-Takts erfolge im Gesetz nicht.

Die Bedenken gegen eine etwaige Verbindlichkeit der Inhalte des Deutschland-Taktes würden noch dadurch verstärkt, dass zu dem Zeitpunkt, in dem lfd. Nr. 44 durch den Gesetzgeber in die Anlage 1 eingeführt wurde, der Deutschland-Takt noch in inhaltlicher Ausarbeitung gewesen sei. Insoweit könne auch nicht unterstellt werden, der Gesetzgeber habe eine Ermächtigung zum Ausdruck bringen wollen, dass die Bundesregierung den Deutschland-Takt nach eigener Vorstellung erarbeiten und mit rechtlicher Verbindlichkeit beschließen könne. Infolge der weitreichenden Wirkung einer etwaigen rechtlichen Verbindlichkeit hätte eine solche Ermächtigung der Bundesregierung eines Mindestmaßes an inhaltlicher Vorgabe und Festlegung der Reichweite der Ermächtigung durch den Gesetzgeber selbst bedurft (analog zu den Anforderungen an eine Verordnungsermächtigung). Daran fehle es aber. Im Hinblick auf die weitreichenden Folgen des BSWAG für nach-



folgende Planfeststellungsverfahren und die mit ihnen verbundenen enteignungsrechtlichen Vorwirkungen müsse daher in Abrede gestellt werden, dass die Zeitvorgabe von 26 Minuten für Züge auf dem hier zu betrachtenden Streckenabschnitt einen zwingenden sachlichrechtlichen Rahmen für das Vorhaben setze. Es liege angesichts der denkbaren und teilweise auch untersuchten Trassenvarianten auf der Hand, dass schon bei einer um zwei oder drei Minuten verlängerten Zeitvorgabe gänzlich andere Streckenführungen möglich würden.

Die angestrebten Fahrzeiten seien auch durch kleinere Maßnahmen wie bspw. Kurvenbegradigungen und Einrichtung zusätzlicher Weichenverbindungen umsetzbar.

Gemäß Ziffer 4.1.1 des LEP sei die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-/Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Dabei sei Bayern in das internationale und nationale Verkehrsnetz einzubinden und es solle auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung hingewirkt werden. Entsprechende Vorgaben enthalte Ziffer 4.3 des LEP auch unmittelbar für die Schieneninfrastruktur. Es sei unumstritten, dass im Abschnitt Ulm-Augsburg Infrastrukturausbauten erforderlich seien. Der RP 9 fordere eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnlinie München-Augsburg-Ulm sowie die Schaffung eines transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes, insbesondere der sogenannten „Magistrale für Europa“ (Paris-Bratislava). Dazu brauche es zweifellos einzelne Infrastrukturausbauten, auch zwischen Ulm und Augsburg.

Das Vorhaben ermögliche attraktive Reisezeiten in benachbarte Regionen. Durch die Trennung schneller und langsamer Züge könne die Kapazität der Strecke deutlich erhöht werden. Es biete sich die Gelegenheit, neue Regionalbahnhöfe zu entwickeln. Sollte größtenteils ein Ausbau der Bestandsstrecke beabsichtigt werden, so sei mit jahrelangen Einschränkungen im Nahverkehr zu rechnen. Varianten, die eine Fahrzeit von 26 Minuten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h hätten, seien vorzuziehen. Ein viergleisiger Ausbau der Strecke sei notwendig.

Die Region profitiere von einer guten Einbindung in das künftige Fernverkehrsnetz der Bahn. Der Deutschlandtakt sehe ein Bedienungskonzept mit drei- bzw. zweistündlich verkehrenden Fernverkehrslinien vor, hiervon eine stündliche Linie mit Einbindung des Bahnhofes Günzburg. Das so entstehende Fernverkehrsangebot sei allerdings bereits heute existent bzw. werde spätestens mit der Eröffnung von Stuttgart 21 (Ende 2025) komplettiert. Die von der Projektträgerin geplante Neubausstrecke werde daher das Fernverkehrsangebot der Region gegenüber dem Status quo bzw. dem Stand Ende 2025, abgesehen von der Verbindung von/nach Straßburg/Paris, kaum noch weiter verbessern. Die mit der Maßnahme geplante Verkürzung der Fahrzeiten erhöhe zwar prinzipiell die Attraktivität für Reisegruppen. Ob die Züge zwischen Augsburg und Ulm aber letztlich ca. 30 Min. Fahrzeit benötigten oder 4 Min. weniger, könne kein nennenswertes Beurteilungskriterium aus regionaler Sicht sein. Eine Abwanderung von Verkehrsströmen durch diese längere Fahrzeit sei nicht zu besorgen. Hierzu werde auf die ausführlichen Darlegungen im Endbericht zum Deutschlandtakt hingewiesen.

Die Bedeutung der Strecke werde für den großräumigen Güterverkehr abnehmen. Eine gute Einbindung der Containerterminals in Ulm und Augsburg sei jedoch vorgesehen. Für den Wagenladungsverkehr gelte, dass dieser ohnehin jeweils mit Übergabezügen zu/von den großen Güterverkehrsknotenbahnhöfen abgewickelt werde. Ob es zwischen Augsburg und Ulm eine von wenigen überregionalen Verbindungen genutzte Neubausstrecke gebe, während das Gros der verbliebenen Züge auf der Bestandsstrecke verbleibe, habe auf die Attraktivität der Region im Schienengüterverkehr sicher keinen Einfluss.



Von der Bahnstrecke Augsburg-Ulm seien zwei Nahverkehrsräume mit ausgeprägten Pendlerverkehren betroffen: Ulm/Neu-Ulm und Augsburg. In beiden Räumen gebe es seit langer Zeit konkretisierte Planungen für regionale S-Bahnsysteme, gekennzeichnet durch Taktverkehre und einige zusätzliche Halte. Selbstverständlich gehörten dazu barrierefrei ausgebaute Haltepunkte bzw. Bahnhöfe und attraktive Fahrzeiten. Das heutige Nahverkehrsangebot reiche hinsichtlich der Taktdichte in den Spitzenstunden in den jeweils am stärksten belasteten Abschnitten (Gessertshausen-Augsburg und Günzburg-Ulm) bereits weitgehend an den angestrebten Zustand heran. Allerdings sei dabei noch keine vollständige Vertaktung möglich und es gebe teilweise – fahrplanmäßig oder verspätungsbedingt – Überholungsaufenthalte für Nahverkehrszüge, die natürlich deren Attraktivität beeinträchtigten. Für den Zielzustand – strikte Takte, planmäßige Überholungsaufenthalte zumindest nicht in den nachfragestarken Abschnitten Augsburg-Dinkelscherben und Günzburg-Ulm, planmäßige und außerplanmäßige Überholungen, wenn überhaupt dann nur mit deutlich kürzeren Aufenthaltszeiten für den überholten Nahverkehrszug – seien zweifellos kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich. Unstrittig sei auch, dass eine vollständige Neubaustrecke, wie im aktuellen Projekt angestrebt, natürlich entlastende Wirkungen und damit Kapazitätsgewinne auf der Bestandsstrecke bewirken würde. Dabei sei aber Folgendes zu beachten: Da nach den Prognosen des Deutschlandtakts auch bei Realisierung einer NBS die Mehrzahl der Züge auf der Bestandsstrecke verbleiben würde, darunter auch tagsüber je zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung, müsse die Bestandsstrecke gleichwohl zumindest hinsichtlich der Lage von Überholgleisen optimiert werden. Der kapazitätssteigernde Effekt einer NBS für den Nahverkehr trete erst nach deren vollständiger Fertigstellung ein.

Bis zur Fertigstellung der NBS seien eine Attraktivitätsminderung im Nahverkehr durch vermehrte Überholungsaufenthalte und damit ein nachhaltiger Fahrgastverlust zu befürchten. Ob dieser Verlust später vollständig revidierbar sei, dürfe nach einschlägigen Branchenerfahrungen bezweifelt werden.

In jüngster Zeit sei bei einzelnen der von der DB aktuell vorgeschlagenen Trassenvarianten die Möglichkeit zusätzlicher Regionalbahnhöfe, konkret in Zusmarshausen und im Bereich Günzburg-Legoland, diskutiert worden. Neben der räumlichen oder bautechnischen Machbarkeit zusätzlicher Bahnhöfe sei die Frage, ob solche Bahnhöfe im Regionalverkehrssystem überhaupt adäquat bedient werden könnten und in der Lage wären, zusätzlich relevantes Fahrgastaufkommen zu generieren, von weitaus größerer Bedeutung. Beiden potentiellen Standorten sei gemeinsam, dass sie offensichtlich keine zusätzlichen Potentiale in einer Größenordnung erschließen würden, die ein zusätzliches, separates Zugangebot mit ausreichend attraktiver Taktdichte auslasten und rechtfertigen würden. Zugleich bestünden die bekannten erheblichen Kapazitätsprobleme in den beiden Knotenbahnhöfen Augsburg Hauptbahnhof und Ulm Hauptbahnhof weiter. Somit sei eine Bedienung solcher zusätzlicher Bahnhöfe abseits der Bestandsstrecke nur möglich durch eine Verlagerung von Zügen, die bisher oder künftig über die Bestandsstrecke verkehren (sollen). Das widerspräche aber völlig dem Ziel beider Nahverkehrsräume, die Bedienung der Bestandsstrecke zu verstärken statt zu schwächen. Es sei unschwer erkennbar, dass die Fahrgastpotentiale der Bestandsstrecke ungleich höher seien, jede Schwächung also im Sinne der verkehrlichen Ziele kontraproduktiv wäre. Bei einer Schwächung des Bestandsbahnhofs Günzburg käme hinzu, dass auch die Umsteigebeziehungen aus/in Richtung Augsburg zur/aus Donautalbahn und Mindeltalbahn geschwächt würden. Es sei daher offensichtlich, dass die Option der möglichen Anlage solcher Regionalbahnhöfe verkehrlich kontraproduktiv bzw. zielwidrig wäre und somit auch kein Trassenauswahlkriterium sein könne.

Die Ertüchtigung des Bahnverkehrs sei ein legitimes Ziel, welches unterstützt werde. Es fehle jedoch ein Nachweis über eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Augsburger Hauptbahnhofes.



Im Landkreis Günzburg werde immer wieder ein möglicher Mehrwert der Verlagerung eines Überholbahnhofes und dessen Ausbau zu einem Regionalhalt kontrovers diskutiert.

Dies mache aber nur Sinn, wenn ein möglicher Regionalhalt eine gute Anbindung an die Straßeninfrastruktur im Landkreis habe. Hier sei bereits von mehreren politischen Vertretern ein Bahnhof im Bereich des Legolands nahe der BAB A8 ins Spiel gebracht worden, welcher aber von der Stadt Günzburg in keiner Weise gewünscht und unterstützt werde. Des Weiteren sei es östlich der A8-Anschlussstelle auf Grund der engen Platzverhältnisse sowie westlich aufgrund der Topographie nicht möglich, einen entsprechenden Bahnhof zu realisieren.

Bei einer Streckenführung über Günzburg sei ein Halt für überregionale EC-Verbindungen in Burgau anzudenken. Davon könne das mittlere Mindeltal profitieren.

Der Ausbau der Bestandsstrecke bringe einen Vorteil für den Nahverkehr.

Es sei auf der gesamten Strecke Ulm-Augsburg ein Halbstundentakt einzuführen. Alle Bahnhöfe seien barrierefrei auszubauen und die beiden Bahnhöfe Jettingen und Freihalden seien zu erhalten. Der Güterverkehr sei in größtmöglichem Maße nachts über die Neubaustrecke zu führen.

Für die Stadtteile Burlafingen, Offenhausen und Pfuhl der Stadt Neu-Ulm sei ein vierspuriger Ausbau bei Nutzung der Bestandsstrecke, ansonsten eine Untertunnelung, wünschenswert. Zudem seien bei Tieferlegung der Bestandsstrecke in Burlafingen die bestehenden Querungshilfen sicherzustellen. Es seien eine neue Haltestelle in Burlafingen sowie barrierefreie Zugänge zu Haltestellen im Stadtgebiet umzusetzen. Zudem seien die Schaffung einer Infrastruktur für den S-Bahn-Betrieb sowie die Ertüchtigung der Knotenbahnhöfe Ulm, Neu-Ulm und Augsburg notwendig.

Entscheidend sei, ob eine Verlegung der Adenauerstraße erforderlich sei bzw. eine Umgehungsstraße als Alternative im Bereich Burlafingen Süd gebaut werden müsse.

Durch den Neubau an der Bestandsstrecke sei die Realisierung eines Bahnhaltes in Burlafingen weiter zu verfolgen. Mit dem Vorhaben sei eine flexible, umweltfreundliche und zukunftsorientierte Mobilität zu ermöglichen.

Durch die räumliche Trennung von Regional- und Fernverkehrsstrecke könne eine größere Resilienz des schienengebundenen Verkehrs bei Streckenstörungen jeglicher Art erreicht werden. Die Trennung von überörtlichen und regionalen Verkehren ermögliche den Ausbau bzw. die Wiederinbetriebnahme von Regionalhalten und ergebe damit einen Mehrwert für die Region. Aus diesen Gründen spräche Vieles für den Trassenneubau entlang der BAB. Der barrierefreie Ausbau der Bahnhalte entlang der Bestandsstrecke sei nur unter hohem technischen Aufwand zu verwirklichen.

An einen Baubeginn sei in diesem Jahrzehnt nicht zu denken. Eine Fertigstellung werde viele weitere Jahre in Anspruch nehmen.

Durch das Vorhaben werde der ÖPNV in keiner Weise verbessert.

Ein Vorschlag für die Streckenführung sei eine grundsätzliche Orientierung im Mindeltal an der Variante Türkis, eine Führung in gewissem Abstand nördlich der BAB A8 und nördlich des Autobahnsees. Damit gingen eine Vereinfachung bzw. Reduzierung der Kreuzungserfordernisse einher. Un-



ter der Altstrecke werde eine Führung im Trog bei stärkerer Vertiefung zum Lärmschutz und problemfreier Unterquerungen der Nord-Süd-Straßen am östlichen Talrand vorgeschlagen. Eine Umsetzung sei mit weitreichenden Bemühungen auf allen Feldern der Lärmreduktion zu verbinden.

Die **Variante Violett** stelle im Hinblick auf die Fahrzeit eine der längsten Verbindungen dar, was gegen diese Variante spreche.

Bei der **Trasse Violett Durchfahrung Burlafingen** entlang der Bestandsstrecke würden die Adenauerstraße ab dem Kreisverkehr in Richtung Osten sowie die bestehende Brücke über die Bahnstrecke entfallen. Das schneide nicht nur Burlafingen Süd weiter ab, sondern auch Steinheim, von wo aus viele Personen nach Burlafingen verkehrten. Die bei dieser Variante mögliche Umgehungsstraße südlich von Burlafingen würde genauso durch das Ried führen, wie auch eine eventuelle Bahntrasse. Dazu müsse, nach Angaben der DB, der Kreisverkehr zwischen Burlafingen und Pfuhl weiter in den Norden verlegt werden. Die notwendige Ortsumfahrung Burlafingen sei nicht in den Unterlagen berücksichtigt.

Es bestünden erhebliche Zweifel, ob der für Burlafingen vorgesehene S-Bahn-Halt bei Umsetzung der Variante Violett Durchfahrung Burlafingen realisiert werden könne. Eine regionale Bahnverbindung Neu-Ulm/Pfuhl/Burlafingen/Nersingen bis Günzburg könne nur funktionieren, wenn nur die Bestandsstrecke durch Burlafingen führe.

Bei der Variante Violett Durchfahrung Burlafingen blieben kurze Straßenverbindungen erhalten.

Um eine Umleitung durch das Ried zu vermeiden, sei im Stadtgebiet Neu-Ulm zu prüfen, ob je ein Gleis nördlich und südlich der Bestandsstrecke zugebaut werden könne, um eine Verlagerung der Adenauerstraße in Burlafingen zu vermeiden. Dies habe auch einen Vorteil für die Überland-Buslinien, die eine attraktivere Anbindung Burlafingens bieten könnten.

Die **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** ermögliche die uneingeschränkte Nutzung der Bestandstrasse während der Bauphase, die Vermeidung aufwändiger Überkreuzungsbauwerke und der Verlegung der Adenauerstraße sowie die Vermeidung eines Bahnhofsneubaus in Burlafingen.

Ein Vorschlag sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Dies ermögliche genügend Platz für eine S-Bahn-Haltestelle Burlafingen Süd. Zudem könne durch längere Kurvenradien Hochgeschwindigkeit besser gewährleistet werden.

Eine weitere Möglichkeit könnte sein, die Variante Violett Umfahrung Burlafingen viergleisig im Bereich Burlafingen zu bauen. Dies ermögliche einen Weiterbau auf allen anderen Trassenvarianten. Zwei oder vier Gleise seien nach Nersingen zu bauen und an die Bestandsstrecke anzubinden. Ein Nachteil für Burlafingen sei die weite Entfernung eines etwaigen S-Bahn-Halts vom Ortskern mit dementsprechend schwieriger Erreichbarkeit.

Eine autobahnnahе Trasse könne die Verkehrswege im Vergleich zu den Varianten Türkis und Blau-Grün bündeln. Es müsse eine Bündelung wie bei den **Varianten Violett und Orange** erfolgen. Eine Verschiebung des Überholbahnhofes von Bubesheim Richtung Günzburg sei wünschenswert. Nur mit der Doppelnutzung als Regional- bzw. Fernverkehrshalt „Legoland“ bestehe ein echter Mehrwert für die Region Günzburg. Zur effizienten Anbindung des Bereichs sollte auf Schnellzüge (IRE) gesetzt werden. Die verkehrliche Situation sei bei Notfällen oder Katastrophen



bei einer autobahnnahen Trassenführung positiver zu bewerten. Zudem könnten bei autobahnnahen Trassen bestehende Wirtschaftswege gemeinsam genutzt werden.

Bei den **Varianten Orange Tiefbahnhof Zusamtal/Enge Bündelung A8** sei auf den Erhalt der Ortsverbindungsstraße Jettingen-Röfingen zu achten.

Die Neubaustrecke und deren geplante Auslastung seien nicht belastbar untersucht worden, da die Untersuchungen den Hauptbahnhof in Augsburg nicht mit einbezogen hätten. Die dort vorhandenen Ressourcen seien nicht dafür ausgelegt und somit sei die Planung nicht realistisch und wirtschaftlich darstellbar. Bei einer Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg mit der Anlehnung an die bestehende BAB A8 (**Varianten Orange und Türkis**) und unter der Zugrundelegung des Deutschlandtaktes sei eine Betrachtung ohne den Abschnitt zwischen München und Augsburg weder effizient noch logisch begründbar. Aus der Anlehnung an die BAB ergebe sich eine kurze Verbindung zwischen München und Ulm, die die Vorgabe des Deutschlandtaktes vorbildlich erfülle. Die Stadt Augsburg könne über einen Bahnhof im Bereich Gersthofen an die neue ICE-Strecke bestens angebunden werden. Bei einer Nichtbetrachtung dieser Alternative sollte dieser Punkt rechtlich und wissenschaftlich geprüft werden.

Bei der **Variante Türkis** seien die Auslastung des Containerterminals und die dazugehörige Auslastung des Schienennetzes nicht belastbar betrachtet worden, da hier Güter- und Personenverkehr im Wettbewerb zueinander stünden und das Schienennetz an Grenzen stoße.

Die Variante Türkis sei aufgrund der kürzesten Fahrzeit zu priorisieren. Die Ortsverbindungsstraßen Scheppach - Röfingen und Scheppach - Burgau seien bei Umsetzung der Variante zu erhalten.

Die **Trasse Blau-Grün** zerschneide Straßen und Wege. Der Vorschlag einer Teilung der Trasse im Bereich Bärenkeller sei unberücksichtigt geblieben.

Der Bahnverkehr der Bestandsstrecke sei während der Bauphase bei den **Varianten Violett und Blau-Grün** erheblich eingeschränkt und belastet. Eine Verbesserung des Nahverkehrs und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen verzögerten sich um Jahrzehnte. Eine zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur während der Bauphase überlastete das Verkehrsnetz mehrere Jahre völlig und gefährdete die regionale Wirtschaft. Eine geplante Fahrradrouten könne nicht realisiert werden. Die beiden Varianten erschlossen die Region schlechter. Die Verdopplung der Gleiskapazität sei nicht zu rechtfertigen.

Für die **Varianten Orange und Violett** könne im Landkreis Günzburg an der strategisch günstig gelegenen Nord-Süd-Achse der B16 kein Halt technisch sinnvoll realisiert werden.

Die geplanten Überholbahnhöfe der **Varianten Türkis und Blau-Grün** befänden sich im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der in Planung befindlichen B16-Ost. Durch die kreuzungsfreie Bauweise der neuen B16-Ost ergebe sich trotz der Entfernung zur A8-Auffahrt eine schnelle Anbindung in Richtung Norden. Der viel größere Vorteil eines Regionalhaltes an dieser Stelle ergebe sich für den gesamten südlichen Landkreis durch die schnelle B16-Anbindung Richtung Ichenhausen und Krumbach sowie auch für die Gemeinde Kammeltal. Daher seien die **Trassen Türkis oder Blau-Grün** bezüglich eines Regionalhaltes im Landkreis Günzburg zu favorisieren. Im Rahmen der Sanierung des Hochleistungskorridors Ulm - Augsburg sei eine Anpassung der aktuellen Gleislage im Bereich Diedorf - Augsburg-Oberhausen vorzusehen. Hierdurch ergäben sich enorme zeitliche



Vorteile für die **Varianten Blau-Grün und Violett** in der Bauphase. Selbst wenn eine ABS/NBS Ulm-Augsburg nicht realisiert würde, könne der gewonnene Platz für ein drittes Gleis und eine Verbesserung im Personennahverkehr in diesem Bereich genutzt werden.

Bei den **Varianten Violett, Türkis und Orange** seien im Bereich Scheppach etliche Kreuzungsbauwerke notwendig. Die Trassenvarianten im Abstand zur BAB A8 seien im Sinne der Raumordnung keine echten Alternativen, da sie viel zu eng gebündelt erschienen.

Südlich von Günzburg könne der geplante Überholbahnhof der **Varianten Violett und Orange** zu einem Regionalbahnhof ausgebaut werden. Bei den **Varianten Türkis und Orange** biete sich die Gelegenheit, einen neuen Regionalbahnhof zu entwickeln. Es sei eine schnelle Verbindung Ulm - Zusmarshausen - Augsburg - München denkbar. Es bestehe die Möglichkeit, einen Regionalbahnhof, der nicht direkt ortsnah liegt, umzusetzen. Dies könne die Bevölkerung umliegender Orte anziehen. Durch eine Aufteilung der Nahverkehrszüge auf Bestandsstrecke und Neubaustrecke mit Überleitung im Bereich Burgau könnten die Fahrzeit im Nahverkehr verkürzt und dichter besiedelte Regionen erreicht werden. Die **Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal** ermögliche einen Regionalbahnhof nahe am Hauptort und verzichte auf eine hohe Talbrücke. Für die Realisierung des Bahnhalts müsse das Kriterium 1000 tägliche Fahrgäste erreicht werden.

Technischer Umweltschutz

Mit dem Vorhaben würden durch Bau und Betrieb aller Trassenvarianten erhebliche Lärmbelastungen, insbesondere von Siedlungsbereichen, einhergehen. Zudem seien weitere Immissionen, wie Erschütterungen, zu besorgen.

Personen würden durch die geplanten Trassen in ihrem Grundrecht auf gesundheitliche Unversehrtheit verletzt. Es liege ein massives Missverhältnis zwischen negativ betroffenen Personen und ggf. zukünftig nutznießenden Personen vor. Insbesondere die während der Bauphase aber auch während des Betriebs auftretenden Erschütterungen stellten ein nicht kalkulierbares Gesundheitsrisiko für die Betroffenen dar.

Die schalltechnische Untersuchung sei zu überarbeiten, da sie auf der Annahme der Schiene als einziger Lärmquelle basiere. Für eine fundierte Entscheidungsbasis benötige es aber vor allem für die A8-nahen Trassenbereiche zwingend eine Gesamtbetrachtung aus Straße und Schiene nach derzeit gültigen Richtlinien. Die BAB A8 dürfe nicht unter den „Bestandsschutz“ fallen. Die Untersuchung beruhe ferner auf der Annahme eines geschotterten Gleisbetts. Auf Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Zielgeschwindigkeiten >200km/h und somit auch der NBS Ulm-Augsburg erfolge der Aufbau des Gleisbetts als „Feste Fahrbahn“, welche aufgrund ihrer Betonbauweise im Gegensatz zum Schotterbett Schall reflektiere statt absorbiere.

Für eine fundierte schalltechnische Bewertung sei es erforderlich, den Höhenverlauf der einzelnen Trassen und deren Lagen zu kennen. Es seien keine Angaben zur Bauweise der Tunnelportale aufgeführt. Diese hätten jedoch maßgeblichen Anteil an deren Schallwirkung. Durch die Luftkompression der Züge während der Fahrt durch einen Tunnel käme es lange vor dem Austritt eines Zuges am entsprechenden Tunnelende zu teils höheren Schallemissionen als durch den Zug selbst. Dies stelle im Bereich Limbach durch das im Ortsbereich befindliche Tunnelportal eine zusätzliche Belastung dar. Dem sei mit der Verlegung des westlichen Portals um mindestens 200 m und einer damit erforderlichen Verlängerung des Tunnels Sorge zu tragen. Das Kreisaltenheim in der Brementalstraße in Burgau sei nicht als sensibler Schallimmissionsort genannt.



Die Messstation des Deutschen Wetterdienstes in Neuburg/Kammel-Langenhaslach stelle bezüglich der Hauptwindrichtung keine geeignete Referenz dar. Neuburg/Kammel-Langenhaslach liege in Tallage, die Messstation sei somit geschützt von den auf den seitlichen Riedeln des Kammeltals vorwiegenden Windrichtungen. Jedoch seien die Windrichtungen auf den Riedeln für das Bahnprojekt deutlich bedeutsamer als in den mit Brücken überspannten Tallagen. Diese führten in der Praxis zu massiver Lärmverfrachtung, wie die Erfahrung der A8-Anlieger zeige. Für eine vernünftige Bewertung der Hauptwindrichtung müsse daher eine bessere Referenz geschaffen werden.

Die Einbeziehung von Überleitungsbauwerken zwischen Alt- und Neubautrasse sei bei Lärmschutzgutachten notwendig. Das Bemühen um den stark belasteten Talabschnitt im Mindeltal bezüglich Lärmschutzmaßnahmen sei für die Akzeptanz des Projektes sehr wichtig.

Durch das Trassenvorhaben hinter der BAB sei in Burgau mit jahrelangem Baulärm, Bauverkehr und nachfolgend Zuglärm zu leben. Sollten die Trassen vor der BAB verlaufen, so verstärken sich diese Effekte.

Bezüglich des Lärms bestehe die Forderung, bei Nicht-Einhaltung der Lärmwerte im Betrieb eine Nachbesserung der Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Es sei eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner Pfuhls, Offenhausens und Burlafingens, über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus, notwendig.

Ein Vorschlag sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Hierbei sei der Lärmschutz gegeben, da Lärmschutzwände verpflichtend seien.

Die Sanierung der Bestandsstrecke mit aktualisiertem Lärmschutz sei längst überfällig.

Beim Ausbau der Bestandsstrecke sei die Lärmbelastung größer als bei der Umsetzung autobahn-naher Trassenvarianten.

Im Erläuterungsbericht werde von Geschwindigkeiten von 300 km/h und 250 km/h gesprochen, in der schalltechnischen Untersuchung seien 320 km/h und 230 km/h herangezogen worden. Es werde ein Schwellengleis im Schotterbett angenommen. Da aufgrund der hohen Geschwindigkeiten hier jedoch eine „Betonpiste“ gebaut werden müsse, sei dies falsch. Falls dem so sei, würden die ermittelten Werte nicht passen, da die Grundlage eine andere sei. Sollte dem so sein, seien dies wesentliche Fehler der Projektträgerin, die dem Vorsatz unterliegen.

Es sei durch die **Variante Violett** von einer erheblichen zusätzlichen Schallbelastung auszugehen. Dies betreffe unter anderem Wohngebiete in Burlafingen und Leipheim. Die Variante schließe des Weiteren unmittelbar an den bebauten Bereich in Jettingen-Scheppach an, weshalb mit einer hohen Lärmbelastung zu rechnen sei.

Darüber hinaus seien Betriebe in Bubesheim bei den Berechnungen nicht berücksichtigt worden, es sei ein unzureichender Schutz zu befürchten. Es sei mit erheblichen Lärmbelastungen der Kunden und Mitarbeiter eines Baumschulbetriebes in Leipheim zu rechnen. Dies mindere die Attraktivität der Verkaufseinrichtungen erheblich. Auch im Bereich von Betrieben in Jettingen-Scheppach sei durch die Variante mit erheblichen Lärmbelästigungen und Erschütterungen zu rechnen.

Die Umsetzung der Variante Violett erhöhe die Belastung durch Zuglärm, was mit einer Verminderung von Nutzungsmöglichkeiten von Gebäuden einhergehe. Zudem sei mit Gebäudeschäden



durch Erschütterungen zu rechnen. Die Wohnqualität werde durch den Baulärm und den Betrieb leiden.

Belastbare und seriöse Lärmmessungen seien derzeit noch nicht möglich. Es sei zu hoffen, dass ein entsprechender Lärmschutz die Belastung deutlich unter das heutige Niveau senken könne. Eine zusätzliche Verschärfung der Lärmbelastung im Ortsteil Echlishausen der Gemeinde Bibertal durch die Variante Violett müsse durch besonders effiziente Schallschutzmaßnahmen vermieden werden.

Im Mindeltal gelte es zu untersuchen, ob auch für die Variante Violett eine Trassenführung südlich des Autobahnsees im Bereich der Rastanlage Burgauer See analog der Variante Orange möglich sei. Dies bringe eine deutliche Entlastung für die südlichen Wohngebiete Burgaus. Für die vermutlich erforderlichen Niveauanpassungen und Lärmschutzmaßnahmen im Kreuzungsbereich mit der BAB A8 biete sich der Abraum des westlich angrenzenden Tunnels an. Bei Variante Violett sei im Bereich Limbach keine Grenzwertverletzung aufgeführt. Dies scheine nicht korrekt zu sein, da die fast deckungsgleichen Varianten Orange trotz geringerer Höchstgeschwindigkeit Überschreitungen zeigten.

Die **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** gefährde den Lebensraum von Menschen und deren Gesundheit. Es gebe keine konkreten Angaben zur Effektivität des Lärmschutzes. Über Vibrationen in der Nähe der Gleise werde nicht gesprochen. Es komme zu Beeinträchtigungen durch den Betrieb, der Baulärm müsse über Jahre hin ertragen werden.

Im Falle eines Baus entlang der Bestandsstrecke würde sich der Schall trotz Schutzes und der gesetzlichen Vorgaben weit in den Ort ausbreiten. Von der südlichen Seite aus würde zusätzlich die Umgehungsstraße für Schallimmissionen sorgen. Die Variante sei im Hinblick auf den Lärmschutz nur mit Nachteilen verbunden, die Errichtung von Lärmschutzwänden sei notwendig.

Die **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** ermögliche die Umsetzung von deutlich weniger Lärmschutz. Betrachte man den Ort Burlafingen und auch die Umwelt, sei die Variante mit Trassenverlauf über die B10 am naheliegendsten. Hier werde ein angemessener und ausreichender Abstand zur Bebauung gewahrt. Auf den etwaig betroffenen Flächen eines Aussiedlerhofs befinde sich ein Wohnhaus mit zwei Familien, die dadurch Lärm und vor allem Erschütterungen, aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Bahntrasse, ausgesetzt wären.

Die **Variante Orange** sei von Burgau bis Günzburg und die **Variante Violett** sei von Günzburg Richtung Ulm am mitentsprechender Lärmschutzverbauung am verträglichsten.

Durch die **Varianten Violett und Orange** entstünden untragbare Schallbelastungen auf Wohnbebauung im Bereich Bubesheim, die in den Unterlagen nicht ausreichend berücksichtigt seien. Die vorgesehene Trassenführung von Violett und Orange im Bereich Kammel und Limbach sei aufgrund der erhöhten Schallverfrachtung durch Wind, durch eine hohe Talbrücke und ein anschließendes Brückenbauwerk im Bereich Wannenbergr-Kronbach inakzeptabel. Die Trogbauweise im Bereich Limbach sei nur durch massive, optisch stark beeinträchtigende Mauerbauwerke möglich, welche Schallreflexionen verursachten. Eine Trassenführung nahe der Talsohle auf Autobahnniveau sollte im Falle der A8-nahen Trassenvarianten zwingend priorisiert werden. Die hohe Gradienten der vorgesehenen Trassenführung habe nachweislich lärmbeeinträchtigende Auswirkungen auf die Wohngebiete der Burgauer Ortsteile Klein- und Großanhausen, Ober- und Unterknöringen sowie Limbach mit rund 2.000 betroffenen Einwohnern. Große Teile von Großanhausen und Unter-



knöringen lägen oberhalb der 45dB-Linie und damit in einem Bereich, ab dem eine dauerhafte Exposition gesundheitsschädigend sei. Dabei berücksichtige diese Prognose in keiner Weise den noch zu addierenden Lärmeintrag durch die BAB A8. Dagegen verstecke sich eine Trassenführung auf Autobahnniveau hinter dem vorhandenen Lärmschutzwall. Es sei eine gesamtheitliche Lärmbeurteilung aus Straße und Schiene für die A8-nahen Varianten einzufordern. Es sei zu ergänzen, dass in den beiliegenden Karten „Konflikt Umweltgut Mensch“ an dieser Stelle fälschlicherweise keine durchgängige Kennzeichnung des offenen Trassenbereichs bis zum westlichen Tunnelportal als „Wirkbereich für mittelbare und unmittelbare Beeinträchtigung“ vorhanden sei. Aufgrund sämtlicher vorgenannter Aspekte sei im Kammertal bei Unterknöringen und Großanhausen eine leicht nach Süden verlagerte Trassenführung mit niedriger Gradienten, tieferen, kürzeren Brückenabschnitten mit längeren Anteilen in Einschnittlage sowie im Bereich Limbach ein signifikant längerer Tunnel (>700 m) zu fordern.

Für eine Minimierung der Beeinträchtigungen bei Limbach sei das östliche Tunnelportal der Varianten Violett und Orange vom östlichen Waldrand bei Limbach bis zum Ende des Lärmschutzwalles der BAB A8 ca. 200 m westlich der Raunsetstraße zu verschieben.

Die für die Varianten Violett und Orange genannten Grenzwerte würden bereits heute in den Bereichen mit enger Bündelung mit der BAB A8 durch den Schall der BAB, ohne Schiene, überschritten.

Die **Trassenvariante Orange** (Neubau nördlich der BAB A8 zwischen Gersthofen/Neusäß und Adelsried) sei oberirdisch geplant und werde zu einer weiter erhöhten Lärmbelastung der nördlich angrenzenden Stadtteile Rettenbergen, Batzenhofen und Hirblingen führen. Bereits jetzt liege die Lärmbelastung durch die BAB weit über den damals berechneten Werten, da der Straßenverkehr erheblich zugenommen habe. Die Lärmbelastung durch die BAB sei am oberen Limit und führe zu einer Beeinträchtigung. Ohne eine zusätzliche Lärmverringerung der bestehenden BAB werde die Belastung für die angrenzenden Ortsteile durch die zusätzliche Trassenführung über das erträgliche Maß hinausgehen. Es sei nicht ersichtlich, an welchen Häusern der Schall gesundheitsgefährdende Werte erreichen könne und wie er sich zusammen mit dem bereits beträchtlichen Lärm der BAB verhalte.

Es werde vorgeschlagen, die Trassenführung zwischen den genannten Stellen ebenfalls - wie bei Adelsried bzw. nördlich von Täferlingen - untertunnelt auszuführen. Dies würde neben der deutlichen Verringerung der Lärmbelastung im Betrieb auch eine weitere Nutzung der Erholungsflächen in diesem Bereich ermöglichen.

Die Bewertung der Variante Orange in den Verfahrensunterlagen beruhe auf der Annahme einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und nicht auf den für diese Variante festgelegten 250 km/h.

Der Vorschlag einer Führung der Trasse Türkis hinter bzw. durch die Hügel sei nicht beachtet worden.

Die **Varianten Türkis und Orange** führten zu nah an Häusern im Bereich Bärenkeller entlang. Die Varianten verschlechterten die Lebensqualität. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit müsse gewahrt werden. Es bestehe bereits eine Lärmbelastung durch die BAB A8, die Einflugschneise des Flughafens Mühldorf und das GVZ. Durch den Neubau der Bahnstrecke in den Varianten Türkis und Orange entstehe eine weitere Lärmquelle, die ein Wohnen aufgrund der Häufigkeit des Lärmes extrem beeinträchtige und der Gesundheit langfristig schaden würde. Das zugrundeliegende Lärmgutachten könne aufgrund des noch nicht in Betrieb befindlichen Containerumschlagterminals im GVZ keine belastbaren Daten für die Planung liefern. Alle genannten Daten seien aufgrund des fehlenden Betriebs stark anzuzweifeln.



Auch im Bereich Weidenlohe/Rettenbergen sei von einer deutlichen Verschlechterung der Lärmsituation durch den eng getakteten Bahnverkehr auszugehen. Die Unterlagen ließen vermuten, dass bezüglich des Lärmschutzes nur eine absolute Minimallösung nach Anforderungen des Gesetzgebers umgesetzt werden solle. Insbesondere bei einer Höherlegung der Trassen gegenüber der BAB sei kaum vorstellbar, wie ein wirkungsvoller Lärmschutz erreicht werden solle.

Ein Bahnneubau mit den Varianten Türkis und Orange verursache im Bereich Adelsried massiven zusätzlichen Lärm. Auch die Region bei Streitheim habe bereits genügend unter Verkehrswegen und zugeordneter Infrastruktur zu leiden. Die Trassenvarianten Orange oder Türkis würden diese Situation verstärken. Die für die BAB A8 prognostizierten Verkehrszahlen von 70.000 pro Tag seien schon vor 2025 erreicht, die tatsächliche Lärmbelastung in Streitheim sei viel höher und der Lärmschutz an der BAB A8 sei völlig unzureichend. Man spreche sich gegen den zusätzlichen Lärm durch ICE- und Güterzüge sowie einen Überholbahnhof im Streitheimer Forst aus. Die gesundheitlichen Grenzwerte seien erreicht. Es werde auf die Überschreitung der Grenzwerte bei Lärm, vor allem nachts in Streitheim, verwiesen. Es werde von der Deutschen Bahn eine Bestandsaufnahme aller Gebäude an einer zukünftigen Neubau-Trasse aufgrund der entstehenden Erschütterungen beim Bau gefordert.

Im Bereich Jettingen-Scheppach sei durch die beiden Varianten mit einer unzumutbaren Lärmbelastung für ein Betriebsgebäude sowie mit Gebäudeschäden durch Erschütterungen zu rechnen.

Die Strecke der Varianten Türkis und Orange und das Brückenbauwerk über die Biber würden in direkter Nachbarschaft zu den Ortsteilen Opferstetten, Silheim, Bühl und Kissendorf (jeweils Gemeinde Bibertal) verlaufen. Rund zwei Drittel aller Einwohner der Gemeinde wären einer erheblich gesteigerten Lärmbelastung ausgesetzt.

Die Varianten Türkis und Orange der Bahntrasse würden durch die erforderlichen Hochvoltspannungssysteme massive elektromagnetische Strahlungen ableiten, die auf diese Distanz hoch krebserregend seien. Züge - insbesondere Hochgeschwindigkeitszüge - würden durch das Fahrwerk in Verbindung mit den Gleisen extreme Induktionsstrahlung verursachen, die in dieser Dimension nicht nur sehr weit strahle, sondern ebenfalls massiv krebserregend sei. Derartige Strahlung werde nicht durch Hauswände gebremst und werde die Menschen krankmachen. Aus diversen anerkannten Studien sei bekannt, dass derartige Bahngleise im Umfeld einer Wohnbebauung noch in hunderten Metern Entfernung induktiven Elektromog hervorrufen würden, welcher sich überirdisch und unterirdisch ausbreite, unbeeindruckt von Hauswänden. Dieser Elektromog führe erwiesenermaßen zu Krebserkrankungen, wobei nach medizinischen Erkenntnissen im Wachstum befindliche Kinder besonders gefährdet seien. Die schädlichen Auswirkungen der stetig einwirkenden Lärm- und Erschütterungsbelastungen würden sich dazu kumulativ addieren. Die Bahntrasse hätte hier folglich auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Kinder und deren Entwicklung. Die Ertüchtigung der Bestandstrasse sei die einzig sinnvolle Lösung, da den dort lebenden Bewohnern die Beeinträchtigungen durch Bahnverkehr bereits bekannt seien. Durch eine nachträgliche Bahntrasse würden alle Bewohner zwangsweise und vorsätzlich einer neuen erheblichen Schädigung ausgesetzt werden. Durch den Trassenneubau würde es zu einer enormen Lärmbelastung kommen, insbesondere, wenn man bedenke, dass es sich um einen Bremsbereich des Hochgeschwindigkeitszugs handle, was die größten Quietschgeräusche verursache. Die Trassenvarianten würden in direkter Nähe an Wohnhäusern vorbeiführen. Aufgrund der viel zu geringen Distanz zu den Privatanwesen würde sie alle dortigen Anwohner maximal durch Lärmemissionen beeinträchtigen. Auf dieser minimalen Distanz seien auch Schutzmaßnahmen nicht mehr ausreichend. Die viel zu geringe Distanz der Bahntrasse zu den Privatanwesen übertrage unter- und



überirdisch massive Erschütterungen, die auf Dauer unerträglich und schädlich wären sowie langfristig auch die Bausubstanzen schädigen würden. Sollte die Trasse durch das Grünland gebaut werden, würde dies das Zusammenspiel zwischen Natur und Mensch unwiederbringlich zerstören und das dortige Wohngebiet völlig unattraktiv machen und massiv entwerten.

Bei den **Varianten Türkis und Orange Tiefbahnhof Zusamtal/Enge Bündelung A8** sei auf die Einhaltung aller Immissionswerte zu achten.

Die geplanten Streckenabschnitte **Violett und Blau-Grün** seien in höchstem Maße für die hier lebenden Menschen/Anwohner schädlich. Bei einem Ausbau der Bahnstrecke sei das Schmuttertalgymnasium in Diedorf von starker Lärmbelastung betroffen.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Schmuttertalgymnasium in Diedorf befänden sich Wohnhäuser neuerer Baujahre. Es grenze an Ignoranz, hier nur von einer Lärmbelastung für das Gymnasium und eine eventuelle Hausmeisterwohnung auszugehen. Es sei zudem mit einem enormen Anstieg an Lärm im Unterdorf zu rechnen. Bei den Varianten sei von starken Beeinträchtigungen für die Menschen auszugehen. Der Neubau einer Hochgeschwindigkeitstrasse auf den beiden Trassen sei für die Anwohner aufgrund des Lärms, Schmutzes und der Erschütterungen während der Bauphase unzumutbar. Während des Betriebes sei eine Verfestigung der Beeinträchtigungen anzunehmen.

Für die **Variante Violett** seien keine, für die **Variante Blau-Grün** seien Lärmschutzmaßnahmen für Diedorf vorgesehen. Es werde in beiden Fällen zu Überschreitungen der Werte von 55 Dezibel tagsüber und 40 Dezibel in der Nacht kommen. Es sei nicht davon auszugehen, dass hier die üblichen Lärmschutzvorrichtungen greifen könnten. Mit der Trassenführung werde in höchstem Maße dem Menschen geschadet.

Bei der meist vorherrschenden südwestlichen Wetterlage wären insbesondere die Einwohner von Kissendorf massiv vom Lärm der **Variante Blau-Grün** betroffen. Dass die Neubautrasse auch für Güterzüge nutzbar sein soll, erschwere die Beeinträchtigung zusätzlich. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen stünden aber in einem Zielkonflikt mit dem Landschaftsbild.

Im Bereich Jettingen sei bei der Variante mit Lärm- und Erschütterungsbelastungen für direkte und weiter entfernte Anwohner zu rechnen.

Durch den hohen Anteil an Westwinden werde die Lärmbelastung im Ortsteil Straß durch den Neubau der **Varianten Türkis, Orange und Blau-Grün** unerträglich. Dieser Umstand werde durch die Laborberechnungen der Bahn keinesfalls berücksichtigt.

Der Stadtwald im **Trassenbereich von Violett, Türkis und Orange** habe für die Burgauer Wohngebiete im Bereich Spitzstraße und das Kreisaltenheim im Bremental eine schalldämmende Wirkung für Straße und Schiene. Diese sei nicht in den entsprechenden Planunterlagen gekennzeichnet. Der Schutz dieser, wenn auch kleinen Waldgebiete sei für die dort lebenden Menschen von hoher Bedeutung. Gleichmaßen stelle das Waldgebiet Kronbach östlich von Limbach für diesen Ort eine sehr bedeutende Schutzwirkung dar.



Siedlungsstruktur

In etlichen Städten, Märkten und Gemeinden komme es zu erheblichen Betroffenheiten der Bürger. Insbesondere sei zu befürchten, dass es zum Abriss von Wohnbebauung, aber auch von anderen Gebäuden kommen werde. Zudem würden Ortsteile voneinander abgeschnitten.

Bei der **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** sei der Rückbau mehrerer Gebäude sowie der Adenauerstraße notwendig. Es sei eine komplette Trennung des Ortes in einen Nord- und Südteil zu befürchten. Bewohner im südlichen Ortsteil seien vom Rest des Ortes abgeschnitten. Bei einer vorübergehenden Brückenlösung sei keine Barrierefreiheit mehr gewährleistet. Es seien eine neue Rad-/Fußgängerunterführung sowie eine Umgehungsstraße notwendig. Die Variante verändere die Siedlungsstruktur Burlafingens zum schlechteren. Es sei eine generelle Neuplanung nötig.

Bei der Variante seien Nahversorgungseinrichtungen betroffen. Dadurch sei ggf. die Nahversorgung, nicht nur für Burlafingen, gefährdet. Die Verkaufsstätte eines Lebensmittelmarktes in Burlafingen sei direkt betroffen, ein Betrieb wäre nicht mehr möglich. Ferner sei bei der Variante eine hohe Anzahl von Betrieben negativ betroffen.

Bei Umsetzung der Variante Violett Durchfahrung Burlafingen seien die Adenauerstraße sowie die Nahversorgungseinrichtungen zu erhalten. Das Dorf verliere beim Wegfall der Nahversorgungseinrichtungen an Attraktivität. Deren Erhalt könne lediglich mit einer Trog-Lösung mit Deckel sichergestellt werden. Es sei eine Verbindung der Ortsteile, etwa durch eine Brücke oder einen Tunnel, sicherzustellen. Den im südlichen Ortsteil ansässigen Bewohnern und Betrieben entstehe kein Nachteil.

Ein Vorschlag sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Dies ermögliche den Rückbau der alten Gleise in Burlafingen und somit einen attraktiven Zusammenschluss der Ortsteile.

Die **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** sichere den Bestand der beiden Fachmärkte in Burlafingen. Zudem könne Burlafingen ein Dorf ohne Zonenbildung werden und es könnten mehr Flächen für Wohnraum genutzt werden. Es sei allerdings ein Anwesen direkt betroffen.

Ein Vorschlag sei, die Variante viergleisig im Bereich Burlafingen zu bauen. Dies ermögliche einen Weiterbau auf allen anderen Trassenvarianten. Zwei oder vier Gleise seien nach Nersingen zu bauen und an die Bestandsstrecke anzubinden. Es entfalle der Zugverkehr durch Burlafingen und somit die Trennung zwischen Burlafingen Süd und Burlafingen Nord samt der Verlagerung sämtlicher baulicher Anlagen.

Es stelle sich die Frage, weshalb eine Bauleitplanung in Jettingen-Scheppach, die einen erheblichen Konflikt mit der **Variante Violett** erwarten lasse, in die Anhörung gebracht werde.

Die einleitende Beschreibung des Trassenverlaufs bei Limbach sei „schwammig“. Die **Trassenvarianten Violett und Orange** querten die Kreisstraße GZ15 nicht auf Höhe Limbach, sondern unmittelbar im Ortsrandbereich von Limbach. Aufgrund des engen Korridors zwischen BAB A8 und der Wohnbebauung an dieser Stelle seien hier in der Bauphase Arbeitsräume erforderlich, welche den Abriss bestehender Häuser bedingen würden. Dieser Bereich sei in den bereitgestellten Plänen



fälschlicherweise teils nicht als „Siedlungs-Konfliktbereich“ gekennzeichnet. Die Pläne seien diesbezüglich nachzubessern. An Gebäuden in „zweiter und dahinterliegender Reihen“ seien irreversible Schäden durch Erschütterungen in der Bauphase und später im Betrieb nicht von der Hand zu weisen. Daher seien in diesem Bereich eine niedrige Gradienten und eine Trassenführung in einem bergmännisch errichteten Tunnel alternativlos.

Bei Umsetzung der **Varianten Violett und Blau-Grün** müssten bahnnahe Wohn- und Gewerbebebauungen sowie Straßen im Streckenabschnitt Augsburg - Diedorf bzw. Gessertshausen weichen, da diese einer Verbreiterung der Trasse entgegenstünden.

In keinem anderen Fall seien so viele Menschen direkt von der Trasse betroffen wie in Neusäß, Westheim und Vogelsang-West. Die Variante treibe die Zerschneidung der Stadtteile Alt-Neusäß und Westheim weiter voran. Eine verbreiterte Trasse beeinträchtige nicht nur das Stadtbild, sondern verschlechtere auch den Luftaustausch. Zudem seien Geländeanpassungen für Querungen notwendig.

Trotz der vorherrschenden Wohnungsnot würde potentielle spätere Bauflächen durch die **Trassenvarianten Türkis und Orange** endgültig und für immer zerstört werden. Ohne eine dortige Trassenführung wäre Augsburg in der Lage, reale, akute und politische Probleme der Wohnungsnot zu lösen.

Der Abstand zwischen dem Ende der Bebauung der Edenberger Straße im Augsburger Ortsteil Bärenkeller und dem Hotelgebäude im GVZ mit dazwischen verlaufender Stromtrassierung würde eine bauliche Nutzung für eine Neubaustrecke (Varianten Türkis und Orange) nicht zulassen. Die vorhandenen Daten seien grundsätzlich in Frage zu stellen.

Das Trainingsgelände des FC Straß würde durch die Trassenvarianten Türkis und Orange zerstört, die Trassen führten direkt durch den Sportplatz. Die Trasse hätte erhebliche negative Auswirkungen auf das Gemeindegefüge. Eine Gemeinde, die 1978 zum Teil gegen den Willen der Bevölkerung durch Zusammenschluss gegründet worden sei, würde damit räumlich geteilt und die mühsam erarbeiteten Fortschritte des Zusammenwachsens der Ortsteile und der Bürger würden damit auf einen Schlag zerstört. Die räumliche und optische Trennung durch eine Bahntrasse würde sich in den Köpfen der Menschen fort- und festsetzen.

Die Varianten Türkis und Orange kollidierten mit dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Biogasanlage und landwirtschaftlicher Betrieb Waldbacher Berg“ des Marktes Jettingen-Scheppach.

Die **Variante Türkis** sei die einzig vertretbare, da ein Ausbau an der Bestandslinie Burlafingen Süd samt Einkaufsmöglichkeiten abschneide. Die Variante bringe die wenigsten Einschnitte innerhalb Burlafingens mit sich.

Die gewerbliche Baufläche zwischen der BAB A8 und der Gemarkungsgrenze zu Röfingen werde von der Variante Türkis durchschnitten.

Die **Trasse Blau-Grün** trenne den Markt Jettingen-Scheppach und verhindere eine Weiterentwicklung der Infrastruktur. Die Variante verhindere in einem Bereich die in einem Bebauungsplan gesicherten Flächen für öffentliche Bauten (Schule, Feuerwehr, Sportanlagen). Durch die Variante seien Anwohner unmittelbar betroffen. Die Variante Blau-Grün zerschneide die Landschaft, trenne



Grundstücke und tangiere die Bewohner. Durch die Variante komme es zu erheblichen Eingriffen in die Siedlungen im westlichen Umland Augsburgs.

Erholung

Durch die Bahntrassen komme es zu einer Zerschneidung des landschaftlichen Freiraumes, durch die grundsätzlich die Erholungsnutzung beeinträchtigt werde. Die Attraktivität des Raumes würde geschmälert und die Trassen stellten eine erhebliche Gefahrenquelle dar. Insbesondere würden der Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ und langjährig tradierte und genutzte Naherholungsgebiete etwa in Diedorf und Augsburg-Oberhausen beeinträchtigt.

Die Trassenführung der **Variante Violett** durch die Landschaft belaste mehr Menschen und es gebe immer weniger Erholungsgebiete.

Die **Varianten Violett und Orange** zerteilten das Naherholungsgebiet Pfuhler/Burlafinger Ried.

Die Brückenbauwerke der **Varianten Türkis und Blau-Grün** im Kammeltal wirkten sich negativ auf die Naherholungsflächen aus. Die Zerschneidung der Landschaft durch die beiden Varianten im Bereich Kötz/Oxenbronn stelle einen hohen Verlust der Naherholungsqualität dar. Dies könne durch eine autobahnnahen Trasse vermieden werden.

Die beiden Varianten zerstörten auf dem Gebiet der Gemeinde Nersingen einen Sportplatz und durchschnitten ein Erholungsgebiet. Eine Querung sei ohne große Umwege unmöglich.

Sowohl der Wald zwischen Silheim, Opferstetten und Straß als auch das „Maiergehau“, das zwischen den Ortsteilen Bühl, Kissendorf und Schneckenhofen liege, seien für die Bewohner des Bibertals und der angrenzenden Ortschaften wichtige Naherholungsgebiete. Sie wiesen zu erheblichen Teilen einen naturbelassenen und teilweise über 200 Jahre alten Mischbaumbestand auf und seien bei Spaziergängern und Sportlern gleichermaßen beliebt. Auch würden örtliche Kindergärten den Kindern hier eine Nähe zur Natur vermitteln. Aus diesen Gründen sei dieser Wald als Erholungswald der Intensitätsstufe 2 eingestuft.

Der geplante Fahrradweg zwischen Kötz und Schneckenhofen sei von der **Trasse Türkis** betroffen.

Die **Trasse Blau-Grün** tangiere den Freizeitraum. Sie vernichte das Landschaftsbild im Erlenbachtal und im Mindeltal. Die Strecke mindere den Erholungs- und Freizeitwert im Wald stark.

Gewerbliche Wirtschaft

Bei Neubau der Bahntrasse nördlich der B10 (**Variante Violett Umfahrung Burlafingen**) sei eine Werkstatt für Kfz und Landmaschinen mit zehn Mitarbeitern betroffen. Diese würde Teile der Bebauung verlieren, wodurch dieser mittelständische Betrieb sowie die Arbeitsplätze gefährdet würden. Beim Bau einer Umgehungsstraße in Burlafingen für die **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** sei die Betroffenheit verschiedener Betriebe zu befürchten.

Durch die **Variante Violett** werde ein Leipheimer Baumschulbetrieb erheblich beeinträchtigt. Die Firma sei durch erheblichen Flächenverlust und erhebliche Mehrwege in ihrer Existenz bedroht. Im



Bereich Bubesheim sei ein bestehendes Betriebsgelände mehrerer Firmen von der Trassierung direkt betroffen. Dies sei im Erläuterungsbericht unberücksichtigt geblieben.

Im weiteren Verlauf seien Flächen und Gebäude bestehender Betriebe sowie deren Erweiterungsflächen im Bereich Jettingen-Scheppach direkt von der Variante betroffen. Zudem sei eine Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen der massiven Eingriffe in die Infrastruktur erforderlich.

Die **Variante Orange** minimiere die Auswirkungen auf Gewerbe und deren Infrastruktur im Bereich Jettingen-Scheppach. Im Bereich Täferlingen seien die Flächen eines Betriebes direkt durch die Variante betroffen, in der Gemarkung Oberhausen durchschneide sie die Betriebsflächen einer Baumschule. Von der **Variante Orange Tiefbahnhof Zusamtal** sei ein Gewerbebetrieb im Bereich Zusmarshausen baulich direkt betroffen.

Von dem Vorhaben seien im Bereich Augsburg-Oberhausen ein Gartenbaubetrieb sowie eine Gärtnerei direkt betroffen. Eine Bewirtschaftung der zugehörigen Flächen des Gartenbaubetriebes wäre nicht mehr sinnvoll möglich.

Landwirtschaft

Es sei der Verlust landwirtschaftlicher Böden in erheblichem Ausmaß zu befürchten. Eine Inanspruchnahme von Flächen würde nicht nur die unmittelbare Bahntrasse der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung entziehen, sondern weitergehend zu einer starken Beeinträchtigung der angrenzenden Restgrundstücke führen. Hinsichtlich der Flächengröße und des Flächenzuschnitts bedeute dies für die moderne Landwirtschaft eine wesentliche Verschlechterung der Bewirtschaftungsverhältnisse. Das Ackerland könne durch die Zerschneidung in keiner Weise mehr ökonomisch bewirtschaftet werden. Bei der Bewirtschaftung von sogenannten Bewirtschaftungseinheiten mehrerer Feldstücke innerhalb einer Gemarkung entstünden durch eine neue naturraumunabhängige Trassierung erhebliche Bewirtschaftungsbehinderungen, die sich vor allem in dauerhaft erhöhten Rüstzeiten der Arbeitserledigung beiderseits der Bahntrasse sowie längeren Anfahrtswegen widerspiegeln würden. Dies sei ein eindeutiger dauerhafter betriebswirtschaftlicher Nachteil. Durch das Vorhaben würden Flächen im Wert gemindert. Während der Bauphase sei mit der weiteren Zerstörung von Ackerflächen zu rechnen.

Sollte die Umgehungsstraße im Bereich Burlafingen aufgrund der **Variante Violett** notwendig sein, führe dies zu einer zusätzlichen Betroffenheit landwirtschaftlich genutzter Flächen.

Ein Vorschlag sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Durch den Rückbau der Gleise außerhalb Burlafingens entstehe die Möglichkeit, die Flächen landwirtschaftlich zu nutzen. Bei der **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** sei der Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Flächen zu befürchten. Die **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** sei im Hinblick auf die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen die denkbar ungünstigste. Durch die Varianten Violett würden landwirtschaftliche Flächen in einer existenzbedrohenden Größenordnung beansprucht.

Die vorgesehene **Trassenführung der Varianten Violett und Orange** im Bereich der Kammel und von Limbach sei aufgrund der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen und entsprechender Wirtschaftsgebäude inakzeptabel.



Von den **Trassenvarianten Türkis und Orange** seien diverse landwirtschaftliche Grundstücke betroffen. Teilweise handele es sich um Flächen landwirtschaftlicher Betriebe, teilweise seien die Flächen an die Betriebe verpachtet. Es handele sich unter anderem um Flächen in Täfertingen und Augsburg-Oberhausen. Teilweise würden Flächen im Bereich Augsburg-Oberhausen durch eine Biogärtnerei genutzt, deren Existenz durch den Trassenneubau zerstört wäre.

Betriebe würden von den Verkehrswegen abgeschnitten. Das Projekt sei existenzbedrohend für landwirtschaftliche Betriebe, u.a. weil für die Tierhaltung benötigte Flächengrößen, um die düngerechtlichen Vorgaben zu erfüllen, nicht mehr gegeben seien.

Die Trassierungsräume **Türkis und Blau-Grün** beträfen im Gemeindegebiet der Gemeinde Biber-tal hochwertige Lösslehm-Ackerbaustandorte mit besonderer Eignung für den Zuckerrübenanbau. Derzeit noch nicht abschätzbar sei der einzelbetriebliche tatsächliche Flächenverlust. Die Varianten beträfen wertvolle landwirtschaftliche Flächen im Bereich Großkötz/Oxenbrunn. Bei Baumaßnahmen auf den betroffenen Grundstücken sei mit jahrzehntelangen Folgeschäden bei der Bewirtschaftung der Böden zu rechnen. Des Weiteren seien landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie ein landwirtschaftlicher Betrieb im Bereich zwischen Günz- und Kammeltal existenzbedrohend betroffen.

Eine autobahnnahе Trasse könne die Betroffenheit landwirtschaftlicher Flächen verglichen zu den beiden Varianten verringern.

Die **Varianten Violett und Türkis** hätten einen weiteren massiven Verlust landwirtschaftlicher Flächen in der Gemeinde Diedorf zur Folge.

Durch die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen durch die **Varianten Türkis, Orange und Blau-Grün** entstünden den Landwirten erhebliche Umwege, um ihre Felder zu bewirtschaften. Zusätzlich verlören sie an Ackerfläche und erlitten einen finanziellen Verlust bei der Enteignung.

Die **Variante Orange** beeinträchtige acht Flächen eines landwirtschaftlichen Betriebes. Dies entspreche etwa 80 % des Bewirtschaftungsgrunds, demzufolge werde der Betrieb vollumfänglich unrationell. Jegliche weiteren Nutzungsmöglichkeiten der Flächen würden grundlegend zunichtegemacht.

Im unmittelbaren Bereich der Variante befinde sich ein landwirtschaftliches Wirtschaftsgebäude inkl. zugehöriger Betriebsflächen. Daneben durchschnitten alle Varianten, auch bei A8-naher Trassenführung, massiv Wiesen-, Acker- und Waldflächen. Es müsse deshalb bewertet werden, ob und wie die verbleibenden Flächen sinnvoll in Hinsicht auf Größe und Erreichbarkeit in Zukunft bewirtschaftet werden können. Dies sei derzeit in keinem Aspekt der ROV-Unterlagen ersichtlich.

Die **Variante Türkis** bringe Flächenverluste landwirtschaftlicher Flächen mit sich, die Zerschneidungen durch den Trassenverlauf seien nicht unerheblich.

Die Variante **Blau-Grün** durchquere landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Gemarkung Großkissendorf. Dies führe zu einer erheblichen Zerschneidung der Flurstücke. Die Bewirtschaftung der verbleibenden Restflächen sei nur mit hohem finanziellen Mehraufwand möglich. Es sei eine starke Konkurrenzsituation auf dem Flächenmarkt zu befürchten. Die Variante führe zur Zerschneidung einer Hofstelle in der Gemarkung Großkissendorf, dies verhindere eine weitere Betriebsentwicklung.

Die Variante zerstöre viele Hektar landwirtschaftlicher Flächen in Scheppach und Freihalden. Es werde eine große landwirtschaftlich genutzte Grünfläche im Wald zerstört. Durch den Dammbau



würden landwirtschaftliche Flächen zerschnitten. Die **Variante Blau-Grün** führe im Gemeindegebiet Bibertal fast direkt an drei landwirtschaftlichen Anwesen vorbei. Die Trasse beeinträchtige einen landwirtschaftlichen Betrieb.

Forstwirtschaft

Es sei der Verlust forstwirtschaftlicher Nutzungen zu befürchten. Die vorgesehene Trassenführung der **Varianten Violett und Orange** im Bereich der Kammel und von Limbach sei aufgrund der Durchschneidung forstwirtschaftlicher Flächen inakzeptabel.

Bei **Variante Türkis** müsse eine neu zu errichtende Wegeerschließung mit Brücken oder Unterführungen für die Forstwirtschaft berücksichtigt werden.

Die Trasse **Blau-Grün** zerstöre viele Hektar Forstflächen in Scheppach und Freihalden.

Jagd

Die Trassenvarianten zögen eine Zerschneidung von Jagdrevieren nach sich. Um Jagdgebiete nicht weiter zu durchtrennen, sollte die Zerschneidung der Landschaft durch die **Varianten Türkis und Blau-Grün** vermieden werden.

Natur und Landschaft

Die Zerstörung von Urzeitflusstälern und Flussläufen werde ignoriert. Die Urzeitflüsse Kammel und Mindel seien durch wassertechnisch unüberlegte Baumaßnahmen bereits stark in Mitleidenschaft gezogen.

Es sei ein betroffener Naturpark als naturbetonter Lebensraum und als weiträumiges, immissionsarmes Gebiet mit gewachsener Kulturlandschaft zu erhalten und zu sichern. Es sei zudem eine massive Veränderung des landschaftlichen Umfeldes zu befürchten.

Im Sinne eines ökologischen Landschaftsschutzes seien die Trassenvarianten entlang der BAB nicht weiter zu verfolgen.

Hohe Talbrücken widersprächen den Vorgaben des RP 15 (Z 1.3) und seien abzulehnen, auch A8-nahe. Der Naturraum des Quell- und Waldgebietes Kronbach zwischen Großanhausen und Limbach entlang der BAB A8 müsse Beachtung finden. In diesem Naturraum könne realistisch von bedrohten Arten ausgegangen werden, deren mögliche Vorkommen es zu prüfen und zu bewerten gelte.

Die hier offenbar als rechtlich verbindlich zugrunde gelegte maximale Fahrtzeit von 26 Minuten werde von der Vorhabenträgerin auch rechtlich verfehlt als Rechtfertigungsgrund für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in FFH-Gebiete herangezogen. Es handle sich gerade nicht um eine zwingende Vorgabe der Planung, so dass Trassenverläufe, soweit sie in FFH-Gebiete eingriffen, nicht damit zu rechtfertigen seien, dass nur so diese Zeitvorgabe eingehalten werden könne. Es liege zudem auf der Hand, dass etwaige verkehrliche Nachteile bei um zwei oder drei Minuten verlängerte Fahrtzeiten hinzunehmen seien, wenn dadurch eine Streckenführung erreicht werden könne, die Schutzgebiete, die infolge ihrer Vernetzungsfunktion letztlich europaweite Bedeutung hätten, erhalten könnten. Es sei zudem mit zu berücksichtigen, dass die EU die massive Ausweitung der unter strengen Naturschutz zu stellenden Landesflächen anstrebe. Dies sei u.a. aus Gründen



des allgemeinen Arten- und Biotopschutzes und des Phänomens des weiter anhaltenden Arten- und insbesondere Insektensterbens auch dringend geboten. Eine Inanspruchnahme von gegenwärtigen FFH-Flächen durch ein Infrastrukturvorhaben, wie hier, lasse sich damit nicht vereinbaren.

Die Datenbanken ASK und ÖFK seien bekanntermaßen lückenhaft und (primär erstere) veraltet. Bei den episodischen „Nachkartierungen“ vor Ort, deren Art und Umfang wiederum nicht näher beschrieben sei, seien diese Aspekte nicht berücksichtigt worden. Die Berücksichtigung von Feldvögeln bzw. Offenland-Arten fehle weitgehend, was in Neu-Ulm aber für alle Varianten (außer der durch Burlafingen) relevant sei, da diese das Ried zwischen Pfuhl und der BAB A7 zerschnitten. Dort befinde sich u. a. das letzte Rebhuhn-Vorkommen im Landkreis Neu-Ulm. Die Kiebitz-Kulisse sei ebenfalls nicht mehr aktuell. Arten wie Weißrückenspecht und Merlin zu berücksichtigen erstaune, da die Arten in der Region gar nicht vorkämen (sicher nicht als Brutvögel). Biber, Graugans, Höckerschwan und Saatkrähe oder gar das Neozoon Rostgans als „wertgebende“ Arten aufzunehmen, sei naturschutzfachlich völlig abwegig. Ein weiteres Detail, das zeige, dass hier offenbar keine zoologisch versierte Bearbeitung erfolgt sei, sei die Eingruppierung der Wasserramsel als „Art der Wälder“. Die Art gehöre zu den Wasservögeln. Diese Einschätzung sei im Übrigen durch eine E-Mail bestätigt worden, die die Naturschutzverbände vom Planungsbüro, das für die DB arbeitet, am 2.11.2023 erhalten hätten. Damit sei bewiesen, dass die gesamte Bearbeitung des Teils „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ nicht belastbar sei. Die entsprechenden Pläne und alle darauf beruhenden Auswertungen seien deshalb nicht als Bewertungsgrundlage für einen Vergleich der Trassen heranzuziehen. Gleiches gelte für die Raumwiderstandskarte in Abb. 9 des Erläuterungsberichts, die nicht weiter erklärt werde, vermutlich aber auf den gleichen unvollständigen bzw. veralteten Grundlagen basiere. Daher sei das ROV zu pausieren.

Das Pfuhrer Ried als LSG und NSG sei zu schützen und zu erhalten.

In der Karte Übersichtsplan 9.1 Blatt Ulm sei das Wiesenbrütergebiet zwischen Landgraben und B10 nicht eingezeichnet. In der Karte seien eigentlich keine Tierarten in Steinheim aufgelistet. Vor allem zwischen Buchberg und Steinheim in den alten Obstgärten fehlten Wald- und Steinkauz, Feldhasen, Rebhühner, Fasanen, Wachteln, verschiedene Fledermausarten, Falken, Rotmilan, Uhu und Biber. An der Leibi zwischen BAB und Buchberg gebe es Eisevögel und die kleine Rohrdommel. Das LSG „Pfuhrer, Finninger und Bauernried“ sei eingezeichnet, allerdings schwierig zu erkennen. Das Vorhaben verunstalte das Landschaftsbild.

Durch das Projekt werde eine Unzahl von Bäumen weichen müssen.

Die Zerstörung eines Vogelbiotops bei Diedorf sei zu befürchten. Neben Grau-, Silber- und Seidenreiher sowie Rot- und Schwarzmilanen, Bussarden, Falken, Kiebitzen und Störchen habe sich in dem Gebiet ein Biber angesiedelt.

Der Mensch bzw. das Tier sei in der gesamten Betrachtungsweise immer zweitrangig. Der Streithheimer Forst, als homogenes Waldgebiet, biete Erholungsraum für den Menschen, aber auch einen Lebensraum für das Rotwild/Damwild und den Luchs sowie für ansässige Vogelarten und Fledermäuse. Es werde gefordert, keine weitere Zerstörung des Waldgebietes zuzulassen, da in der Waldfunktionskartierung LWF 2022 dieser mit regionaler Bedeutung für den Klimaschutz ausgewiesen sei. Es werde der Erhalt des Naturparks „Augsburg - Westliche Wälder“ und Berücksichtigung dieses Gebietes aufgrund der überdurchschnittlichen Kaltluftproduktionsrate gefordert. Die Auswahl der Probeflächen habe außerhalb von schützenden Gebieten stattgefunden. Es werde unterstellt,



dass dies wesentlich und willkürlich erfolgt sei, so dass keine den Plan verhindernden Probleme entstünden. Zudem werde der Schutz des südlich und nördlich von Zusmarshausen gelegenen Waldes, der nach §30 BNatSchG Funktionen für das Ökosystem und die Frischluftzufuhr habe und in dem auch Freizeit und Erholung eine maßgebende Rolle spielten, gefordert.

Die geplanten Bahntrassen würden nicht nur einen unmittelbaren Eingriff in das Biotop-Gefüge implizieren, sondern würden darüber hinaus einen Zerschneidungseffekt bewirken, welcher insbesondere auf das faunistische Arteninventar eine gravierende Auswirkung erwarten lasse. Eine Verlagerung von Ausgleichsverpflichtungen in entfernte Gebiete würden die Funktionalität und damit die Wirksamkeit des ökologischen Ausgleichs in nicht vertretbarer Form schmälern.

Die **Variante Violett** durchschneide westlich von Leipheim ein Natura 2000-Gebiet, Biotope sowie Waldbiotope. Im Umweltgutachten seien eine Vielzahl geschützter Tier-, Vogel- und Pflanzenarten aufgeführt. Die Durchschneidung dieses wertvollen Lebensraumes stelle einen Verstoß gegen geltendes Naturschutzrecht dar. Ein großer Teil des Waldbestandes sei strukturreich und als unbedingt erhaltenswert einzustufen. Durch das Trog- und Brückenbauwerk westlich von Leipheim sei eine massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gegeben.

Die **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** habe von allen Varianten die zweithöchste Eingriffsintensität in Biotope zur Folge. Bei Umsetzung der Variante würde durch Verlegung der Adenauerstraße in das Burlafinger Ried das komplette biologische Gleichgewicht aus den Fugen geraten.

Bei der **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** seien im Bereich Pfuler Ried / B10 besonders wertvolle Gebiete betroffen. In den etwaig von der Variante betroffenen Gebäuden eines Aussiedlerhofs seien Siebenschläfer und Fledermäuse heimisch.

Bei der Variante Violett Umfahrung Burlafingen durchquere die Trasse einen Renaturierungsbereich und einen Retentionsraum des Landgrabens, Wiesen, den Topfengraben und eventuell die Leibi. Es sei bei der Bewirtschaftung der Flächen zu Einschränkungen gekommen, da auf Wiesenbrüter und die unter Naturschutz gestellte Bachmuschel Rücksicht genommen werden musste. Ein Ausschluss der Fläche südlich der B10 sei verwunderlich, da diese weniger schützenswert sei. Betrachte man den Ort Burlafingen und auch die Umwelt, sei die Variante des Trassenverlaufs über die B10 am naheliegendsten. Hier werde die Natur am wenigsten geschädigt und belastet.

Die Variante Violett Umfahrung Burlafingen ziehe keinen weiteren Eingriff in die Natur nach sich und ermögliche die Wiederherstellung zusammenhängender Flächen durch den Rückbau der Bestandstrasse.

Ein Vorschlag als Alternative zu den Varianten Violett sei, alle vier Bahngleise knapp unterhalb von Burlafingen Süd verlaufen zu lassen. Dies verhindere eine doppelte Zerschneidung der Natur.

Im von den **Varianten Violett und Orange** betroffenen Naherholungsgebiet Pfuler / Burlafinger Ried seien Fledermäuse, Sperber, Rehe und andere Tiere beheimatet.

Die Variante Orange sei von Burgau bis Günzburg und die Variante Violett sei von Günzburg Richtung Ulm für die Natur am verträglichsten.



Es sei von starken Beeinträchtigungen für die Umwelt durch die Varianten Violett und Orange auszugehen.

Die **Varianten Türkis und Orange** führten zu einer unwiederbringlichen Zerstörung der Flora und Fauna sowie der fruchtbaren Landschaft und von Biotopen. Der Neubau der Bahnstrecke zwischen der BAB A8 und der Hirblingerstraße im Bereich Augsburg Bärenkeller zerstöre ökologische Ausgleichsflächen, welche im Rahmen des GVZ mit einer zeitlichen Zusage geschaffen worden seien und somit einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität der betroffenen Bürger schaffen würden. Das Vorhaben stelle einen erheblichen Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt dar. Es bestehe eine Verletzung des Art. 20 a GG.

Es seien die Zerstörung seltener Baumarten sowie das Verschwinden von Bienen zu befürchten. Eine Wahrung natürlicher Ressourcen und Lebensräume sei von entscheidender Bedeutung.

Der Eingriff in die Landschaft bliebe bei den beiden Varianten Türkis und Orange gering. Das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ werde gequert. Die Variante Türkis durchschneide den Regionalen Grünzug im Bereich der Stadt Neusäß lediglich westlich des GVZ, die Beeinträchtigung der Frischluftschneise sei minimiert.

Aufgrund der vielen Tunnel- und Brückenbauwerke sei von den Varianten Türkis und Orange der massivste Einschnitt in die Landschaft zu erwarten.

Bei der **Variante Türkis** werde ein wertvoller alter Buchenbestand durchschnitten. Von der ursprünglichen Planung mit längerer Talbrücke sei aus geologischen Gegebenheiten Abstand genommen worden. Es sei fraglich, inwiefern sich die geologischen Gegebenheiten geändert hätten. Zudem würden der Streitheimer Forst und der Scheppacher Forst ein weiteres Mal komplett durchschnitten. Dabei müsse neben den Gleisen ein Korridor frei bleiben, wodurch an mehreren Stellen eine Trassenbreite vergleichbar der BAB entstehe. Anstatt einer offenen Bauweise werde eine Lösung mit Brücken und Tunneln gefordert, um den Streckenausbau verträglich für Natur und Anwohner zu gestalten. Der Wildbestand müsse mit einem Wildschutzzaun beidseitig der Strecke geschützt werden. Folglich sei die Errichtung von Grünbrücken notwendig.

Durch eine weitere Durchschneidung der Täler von Günz, Kammel und Mindel mit den **Varianten Türkis und Blau-Grün** neben der BAB A8 seien starke negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu befürchten. Das Brückenbauwerk im Kammeltal habe eine hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zur Folge. Die Varianten zerschneiden eine bisher von überörtlichem Verkehr in Ost-West-Richtung verschonte, zusammenhängende Landschaft bis zu den Grünauen im Bereich Kötz/Oxenbronn. Die Zerschneidung der Landschaft solle vermieden werden. Der Rückzugsort für Wildtiere wie Biber, Kuckuck, Feldhasen, Rehe, Fledermäuse und Eisvögel müsse im Günztal hoch bewertet werden. Die Neubaustrecke müsse für die Natur verträglich sein.

Die Planung für die **Variante Blau-Grün** enthalte zwei hohe Brücken, die sich mit einer Gesamtlänge von fast einem Kilometer über das Biber- und das Osterbachtal erstrecken. Diese stünden als Kunstbauwerke von immenser Größe in einem Kontrast zu den bislang nur von kleinen Ortschaften gesäumten Acker-, Feld- und Waldflächen der beiden Täler. Die Variante zerschneide das gesamte Mindeltal und tangiere naturschutzrechtliche Belange der Tier- und Pflanzenwelt, beispielsweise die Roth-Aue und einen Badensee.



Das Schmuttertal sei landschaftlich gesehen ein Kleinod und biete vielen Tieren und Pflanzen einen Lebensraum. Das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ werde der Länge nach durchschnitten. Eingriffe in diesen Lebensraum mit dem Bau von Tunneln und Talbrücken im Zuge der **Varianten Violett und Blau-Grün** zerstörten die Landschaft irreversibel. Mit der Trassenführung werde in höchstem Maße der Umwelt und der Natur geschadet. Es gebe schon zu viele Eingriffe, die negative Auswirkungen auf die Naturwälder, Biotope, Natur- und Vogelschutzgebiete und die Flusstäler hätten.

Ein solch enormer baulicher Eingriff in das FFH-Gebiet „Schmuttertal“ wie bei den **Variante Violett und Türkis** hätte katastrophale ökologische Folgen.

Die **Varianten Türkis, Orange und Blau-Grün** zerstörten natürliche Nahrungs- und Brutstätten von einheimischen Tieren. Es seien zahlreiche Störche bei der Nahrungsaufnahme zu beobachten. Des Weiteren lebten im Waldgebiet, das als WSG ausgewiesen sei, schützenswerte Tiere wie Ringelnattern, Zauneidechsen, Kröten und Wildbienen. Durch die Abholzung gehe ein Großteil der grünen Lunge verloren.

Die Bündelung von Verkehrswegen werde kritisch gesehen, da dadurch schon belastete Gebiete noch weiter belastet werden würden. Die **Varianten Violett und Türkis** lägen fernab der BAB A8, weshalb von einer Bündelung nicht die Rede sein könne. Die **Varianten Orange** verliefen aufgrund der Topographie und der einzuhaltenden Radien an vielen Stellen nicht parallel zur BAB A8, weshalb auch hier keine Bündelung von Verkehrswegen vorliege. Auch werde auf die Anbauverbotszone von 40 m verwiesen, welche eine Bündelung von weiteren Verkehrswegen zwischen Adelsried und Streitheim und im Fortgang der Trasse nicht ermögliche. Das einzigartige Naherholungsgebiet Radschlagtal mit seinen Wanderwegen im Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ wäre betroffen und würde teilweise für immer zerstört werden. Es dürfe zu keinen Nachteilen und zu keinen Veränderungen des Landschaftsbildes, wie sie durch die **Varianten Orange und Türkis** entstehen würden, kommen. Darüber hinaus führe die **Variante Türkis** ab Streitheim weg von der BAB A8, durchquere bzw. zerschneide den Naturpark „Augsburg - Westliche Wälder“ und komme erst bei Scheppach wieder an die BAB A8 heran.

Eine Trassenführung nahe der Talsohle auf Autobahnniveau müsse bei den **Varianten Violett und Orange** zwingend priorisiert werden. Die vorgesehene Trassenführung im Bereich Kammel und Limbach sei aufgrund der Zerstörung des Landschaftsbildes durch eine hohe Talbrücke über das Kammeltal und ein anschließendes Brückenbauwerk im Bereich Wannenberg-Kronbach inakzeptabel.

Durch die Trassenvarianten werde das Quell- und Waldgebiet „Kronbach“ durchschnitten. Trotz seiner Nähe zur BAB A8 stelle dieses Gebiet einen schützenswerten Naturraum für Flora und Fauna dar. Eine offene Trassenführung in diesem Bereich werde den Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere auf immer zerstören. Eine ausreichende Betrachtung des Kronbach-Gebietes sei derzeit in keinem Aspekt der ROV-Unterlagen ersichtlich und sei einzufordern. Im Bereich Leinheim - Limbach lebten mehrere Biberfamilien im und am Deffinger Bach. Durch die derzeit vorgesehene offene Trassenführung im Ortsbereich Limbach werde dieser Lebensraum massiv, vor allem während der Bauphase, gestört. Eine ausreichende Betrachtung dieser Bibervorkommen sei derzeit in keinem Aspekt der ROV-Unterlagen ersichtlich. Das Vorkommen sei in den entsprechenden Plänen fälschlicherweise nicht eingetragen. Zum Schutz dieser Art, welche in Deutschland auf der Vorwarnliste der Roten Liste gefährdeter Arten stehe, sei eine Verlängerung des geplanten Tunnels bis westlich des Deffinger Baches zu fordern und bis zum Ende des Lärmschutzwalles der BAB A8 ca.



200 m westlich der Raunsetstraße zu verlängern. Alternativ könnte ein etwas nach Süden verlagerter Trassenverlauf auf Talniveau des Kammeltals mit tiefer Gradienten, längeren Tunnelabschnitten und Einschnitt- bzw. Troglagen im weiteren Verlauf nach Westen eine Lösung darstellen. Ein denkbarer Ersatz des westlichen Brückenbauwerks durch eine massive Aufschüttung des Kronbachgebiets stelle keine akzeptable Alternative dar.

Die genannte Abhilfe gegen Beeinträchtigung der Vorranggebiete durch die Lösung mittels langer Brückenbauwerke führe bei **allen Varianten** an anderen Stellen zu massiven Nachteilen. Daher dürften die Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege nicht als Rechtfertigung langer, hoher Talbrücken dienen. Diese seien abzulehnen.

Für den Bereich „Kronbach“ sei eine tiefere Gradienten im Trassenverlauf der **Variante Violett** und einem daraus resultierenden Verlauf in vollständiger Tunnellage in Verbindung mit bergmännischer Bauweise die einzige akzeptable Lösung. Die in der Beschreibung genannte Einstufung der geringen bis mittleren Beeinträchtigung der Brücke im Kammeltal sei hin zu einer hohen Beeinträchtigung zu korrigieren, da die BAB A8 auf Talniveau der Kammel verlaufe, während die Variante Violett ca. 15 m darüber auf der vorgesehenen Talbrücke und dem daran anschließenden Höhenrücken des Kronbachgebiets verlaufen werde. Daher stelle dies für das Kammeltal eine gleich hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds dar wie bei den weiter südlich verlaufenden Varianten Türkis und Blau-Grün.

Die Beschreibung benenne für die Brücken über Biber, Günz und Kammel bei **Variante Türkis** eine hohe Beeinträchtigung, obwohl diese nur ca. 10 m hoch seien. Dagegen werde die Beeinträchtigung für die Varianten Violett und Orange mit deutlich höheren Brückenbauwerken niedriger eingestuft. Dies belege, dass die Bewertung der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds über alle Trassenvarianten nicht neutral und auf gleicher Basis erfolgt sei. Die Einstufung müsse einheitlich vor Abschluss des ROV neu bewertet werden.

Die von **Variante Orange** betroffenen Waldgebiete der Höhenrücken Günz-/Kammeltal und Kammel-/Mindeltal stellten zwar hinsichtlich der Größe keinen Vergleich zum LSG Augsburg - Westliche Wälder dar, seien jedoch regional durchaus als sehr bedeutende zusammenhängende Waldgebiete zu deklarieren, welche ebenso Lebensraum für mittelgroße und kleinere Säugetiere wie Reh, Wildschwein, Dachs oder Baummarder darstellten. Deren Wert sei auch für diese Bereiche in der gesamten Nord-Süd-Ausdehnung bis unmittelbar an die BAB A8 von großer Bedeutung. Daher sei auch aus diesem Grund eine tiefe Gradienten in der Trassenführung mit längeren Tunnelabschnitten durch die genannten Höhenrücken statt hoher Talbrücken und anschließend offener Trassenführung in den Waldgebieten zwingend erforderlich.

In der Landschaftsbildeinheit „Riedel zwischen Günztal und Kammlachtal“ werde der Gesamtbereich nördlich Krumbachs beschrieben. Jedoch betreffe das Bahnprojekt nur den Bereich nördlich von Wettenhausen. In diesem Bereich liege auf dem genannten Riedel ein großes zusammenhängendes, mit Bachläufen durchzogenes und regional bedeutsames, Waldgebiet. Dies sei vergleichbar mit der Einstufung „073-02-15 Schotterplatten zwischen Mindel und Zusan“. Eine Beeinträchtigung der Landschaftsbildeinheit „Riedel zwischen Günztal und Kammlachtal“ müsse deshalb für den betroffenen Bereich mit „hoch“ erfolgen. Bei einer Durchfahrung des Bereichs sei daher auf einen größeren Anteil an Tunnelabschnitten zu verweisen. Die Variante Orange Tunnel Mindeltal zeige, dass im Bereich Kammeltal eine technisch vernünftige Lösung mit einer Brückenhöhe von nur 8 m realisierbar sei. Die Beschreibung der Variante Orange Enge Bündelung A8 verharmlose die Talbrücke im Kammeltal, da hier eine falsche Höhe von 8 m (Variante Tunnel Mindeltal) statt realen 24 m (wie Variante Tiefbahnhof Zusmarshausen) genannt sei.



Es gebe keinen ersichtlichen Grund, das Kammeltal bei **Variante Blau-Grün** mit einer 36 m hohen Brücke zu überspannen, da in diesem Bereich die Variante Türkis deckungsgleich verlaufe und diese mit einer nur etwas über 10 m hohen Brücke auskomme und somit bei geänderter Gradienten dies auch für Blau-Grün möglich sei, womit sich die Fernwirkung der Brücke auf Mittel reduzieren sollte.

Wasserwirtschaft

Die Stadt Burgau werde sich verschulden müssen, um einen Hochwasserschutz aufzubauen.

Es werde auf das WSG „Guggenbühl Streitheim“ hingewiesen.

Durch die **Variante Violett** sei eine enorme Belastung der Trink- und Brauchwasserversorgung im Bereich Bubesheim zu besorgen. Im Mindeltal gelte es zu untersuchen, ob auch für die Variante Violett eine Trassenführung südlich des Autobahnsees im Bereich der Rastanlage Burgauer See analog der Varianten Orange möglich sei. Dies stelle einen deutlich geringeren Eingriff in den für den Burgauer Hochwasserschutz relevanten Bereich und das planfestgestellte HRB weiter nördlich dar. Bei der Variante sei im Bereich des Marktes Jettingen-Scheppach auf Grund der Trog- bzw. Tunnellage mit schlimmen Folgen für den Grundwasserfluss und mit einem Rückstau in den bebauten Bereich von Scheppach zu rechnen. Das Teilstück zwischen der Ortsverbindungsstraße Scheppach-Burgau und der Mindel sei stark hochwassergefährdet. Die vorgesehene Trassenführung im Trog würde bei jedem größeren Regenereignis geflutet.

Die Trassenvariante vor der BAB führe durch ein WSG. Die Einflussnahmen und Zerstörungen beträfen die Grundwasserversorgung in Burgau.

Die wasserwirtschaftlichen Konsequenzen einer etwaigen Verlegung der Adenauerstraße in das Burlafinger Ried bei **Variante Violett Durchfahrung Burlafingen** seien nicht auszudenken. Die Fläche im Burlafinger Ried, die bei Hochwasser überschwemmt werde, sei unverzichtbar. Dies würde zu einer extremen Wasseransammlung führen, der absolut kein Ausweichraum mehr zur Verfügung stehen würde.

Bei der **Variante Violett Umfahrung Burlafingen** befinde sich der komplette Trassenverlauf in einem Überschwemmungsgebiet.

Bei der Variante Violett Umfahrung Burlafingen könne die Durchschneidung von Wasserläufen gelöst werden. Die Variante des Trassenverlaufs über die B10 sei am naheliegendsten. Hier handle es sich um kein Überschwemmungsgebiet, weder für die Ortschaft Pfuhl noch für die Ortschaft Steinheim.

Das Quell- und Waldgebiet Kronbach sei bei den **Varianten Violett und Orange** nicht berücksichtigt. Es stelle bei Starkregen einen wichtigen „Schwamm“ zur Aufnahme großer Wassermengen dar, welcher durch den Wechsel im Verlauf des Kronbachs in östliche Richtung vom Süden in den Norden der BAB A8 eine Überschwemmungsgefahr des Ortsbereiches von Großanhausen darstellen könnte, wenn bei baulichen Eingriffen in diesen Bereich Fehler gemacht würden. Des Weiteren sei in diesem Abschnitt der Bereich des Deffinger Bachs versehentlich Leipheim statt Leinheim zugeordnet worden.



Von der **Variante Orange** sei eine Brunnenanlage eines Betriebs in der Gemarkung Oberhausen betroffen.

Bei den **Varianten Orange Tiefbahnhof Zusamtal/Enge Bündelung A8** sei während der Bauphase darauf zu achten, keine Absenkung oder Anstauung des Grundwassers, die Schäden an Gebäuden und Infrastruktur verursachen, vorzunehmen.

Bei der **Variante Orange Tunnel Mindeltal** sei darauf zu achten, dass der Tunnel im Mindeltal im Bereich zwischen dem ersten und dem zweiten Grundwasserstockwerk verlaufe.

Für den Hochwasserschutz der Stadt Burgau sei die Raumordnung abgeschlossen. Durch entsprechende bauliche Maßnahmen sei sicherzustellen, dass das Retentionsvolumen durch die **Variante Türkis** nicht eingeschränkt werde.

Die **Trasse Blau-Grün** tangiere wasserwirtschaftliche Belange, bspw. ein WSG. Eine Beeinträchtigung der Nutz- und Trinkwasserversorgung einer Hofstelle sei aufgrund von Baumaßnahmen für die Variante Blau-Grün zu befürchten. Der betroffene Trinkwasserbrunnen sei in den Planungsunterlagen nicht erfasst.

Im Bereich der Mindel komme es immer wieder zu Überschwemmungen. Der geplante Bahndamm der Variante Blau-Grün verhindere einen natürlichen Hochwasserabfluss.

Hinsichtlich der **Varianten Violett und Blau-Grün** sei festzustellen, dass es schon zu viele Eingriffe gebe, die negative Auswirkungen auf den Trinkwasserschutz hätten. Die Querung des Mindeltals als Trog durch die beiden Varianten stelle einen Damm für die Grundwasserbegleitströme der Mindel dar. Folglich sei mit einem sinkenden Grundwasserspiegel nördlich der BAB A8 (Burgau) und damit einhergehenden Gebäudeschäden zu rechnen. Südlich der Trassen sei von einem Anstieg des Grundwasserspiegels und massiven Hochwasserproblemen auszugehen. Deshalb sei eine Trogquerung des Mindeltals abzulehnen.

Es sei bei den **Varianten Violett und Türkis** mit enormen baulichen Herausforderungen im Hinblick auf das Überschwemmungsgebiet der Schmutter zu rechnen.

Die **Varianten Türkis, Orange und Blau-Grün** gefährdeten die Strömung des Oberflächenwassers auf dem Gemeindegebiet und damit die Trinkwasserversorgung der Gemeinde Nersingen. Zudem sei ein WSG betroffen.

Die Grundwasserströmung im Bereich von Straß sei von Süd nach Nord, von der Iller zur Donau. Durch den Bau der Trassen wären Zuläufe und Wasseradern entlang der Süd-Nord-Strecke unterbunden oder gar vernichtet. Infolge dessen sinke der Grundwasserspiegel in Richtung Straß. Zudem sei eine Verunreinigung des Grundwassers durch Unkrautvernichtungsmittel vom Gleiskörper zu befürchten. Es müssten dann sehr aufwendige Verfahren angewendet werden, um das Trinkwasser in seiner jetzigen hohen Qualität aufzubereiten. Des Weiteren seien die Bauwerke der Varianten, die die Roth queren, schädlich für die natürlichen Überschwemmungsgebiete an der Roth. Sie führten zu unkalkulierbaren Gefahren für den Ortsteil Straß und die Bauwerke der neuen ICE-Trasse. Unterspülungen der Dämme seien nicht zu vernachlässigen. Wie die weltweiten Hochwasserkatastrophen der letzten Jahre gezeigt hätten, sei es zwingend notwendig, natürliche Überschwemmungsgebiete zu erhalten.



Durch die Trogführung im Markt Jettingen-Scheppach sei bei den **Varianten Violett, Türkis und Orange** durch Grundwasserrückstau das Risiko einer Überschwemmung eines Grundstücks samt Gebäude zu befürchten.

Im Hinblick auf die Varianten Violett, Türkis und Orange sei anzumerken, dass bei der Ablehnung eines Tunnels im Mindeltal die Situation bei Grundwasserströmen bei anderen baulichen Vorhaben keine größere Rolle spiele.

In sämtlichen Bewertungen bezüglich des Hochwasserschutzes fehle eine Betrachtung des Kammeltals. Auch wenn das Kammeltal im RP 15 nicht explizit mit Mindel- oder Günztal gleichgesetzt sei, so seien die Talauen der Kammel als Vorbehaltsgebiete zur Sicherung des Hochwasserabflusses gleichwertig zu betrachten und zu berücksichtigen. Ferner sei eine mehrfach genannte Lösung der Hochwasserthematik in den Flusstälern mit großen Brückenbauwerken aus Landschaftsgründen inakzeptabel. Es fehle eine Bewertung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen je Trasse, welche auch bei Brücken durch die erforderlichen Pfeiler im hochwasser-sensiblen Bereich erforderlich sei.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der Schutz und Erhalt der Marienkapelle am Wannenberg werde nicht berücksichtigt. Diese stelle für viele Gläubige einen Ort der Besinnung dar. Schon heute sei dort jedoch eine massive Lärmbelastung durch die nahe BAB A8 gegeben. Eine zusätzliche Trassenführung mit hoher Gradienten in unmittelbarer Nähe werde diesen Ort und dessen Bestimmung unwiderruflich zerstören. Gottesdienste, Wallfahrten und Maiandachten würden nicht mehr vernünftig stattfinden können. Daher müsse eine etwas nach Süden abgerückte Trassenführung auf Talniveau bevorzugt werden. In der Aufzählung der Baudenkmäler seien weder die Wannenbergkapelle bei Großanhausen noch die Maria-Königin-Bild-Kapelle bei Limbach aufgelistet. Deren Erhalt müsse Beachtung finden. Die beiden denkmalgeschützten Bauwerke „Landkreis Günzburg D-7-74-121-42 Pfarrhaus und D-7-74-121-43 Kath. Pfarrkirche St. Stephan“ seien unbedingt zu erhalten und dürften durch einen möglichen Bau der Neubautrasse an der BAB A8 (**Varianten Violett und Orange**) in keinsten Weise beschädigt werden. Die landschafts- und ortsbildprägende Wirkung des Kirchturms dürfe durch den Bau einer Bahntrasse keinesfalls beeinflusst werden. Dies ließe sich mit einem signifikant längeren Tunnel in diesem Bereich erreichen.

Die **Trasse Violett** betreffe das Gebiet rund um die historische Römerstraße, die von großem Interesse für die archäologische Forschung sei. Aus diesem Grund seien auch von Bauherren von Einfamilienhäusern und Gewerbekomplexen in der jüngsten Vergangenheit Bodengutachten eingefordert worden.

Energieversorgung und sonstige Infrastrukturausstattung

Vor dem Hintergrund des § 2 EEG dürfe eine als raumverträglich zu beurteilende Trasse keine in Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten festgelegten oder in Konzentrationszonen in Flächennutzungsplänen dargestellten Standorte für Windkraftanlagen beeinträchtigen. Der Gesetzgeber habe in § 2 EEG die Belange des Ausbaus der Windkraftnutzung mit höchstem Gewicht ausgestattet, welche durch andere Belange wie z.B. den Neu- oder Ausbau von Schienenwegen praktisch nicht überwunden oder relativiert werden könnten. Der Gesetzgeber habe insoweit vorgegeben, dass der Belang der erneuerbaren Energien in Planungs- und Abwägungsentscheidungen „vorrangig“ sei.



Die Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen sei nicht berücksichtigt. Diese spielen gerade entlang der BAB A8 und der dort gesetzlich verankerten Vorrangflächen eine große Rolle. Eine Trassenführung entlang der BAB A8 sei aus diesem Grund nicht zu befürworten.

Bei autobahnnahen Varianten sollten die Freiflächen zwischen BAB und Neubaustrecke zur Solar-energiegewinnung genutzt werden.

Bei den **Varianten Violett** sei eine bestehende Freiflächen-Photovoltaikanlage im Bereich Bubesheim, die von der Trassierung direkt betroffen wäre, im Erläuterungsbericht unberücksichtigt geblieben.

Die Auflistung der Infrastrukturanlagen sei unvollständig. Im Bereich der Querung des Deffinger Bachs mit der BAB A8 verliefen sämtliche Versorgungsleitungen für Limbach in Nord-Süd-Richtung, die BAB A8 und somit die **Trassenvarianten Violett** und **Orange** querend (Trinkwasser, Abwasser, Strom und Telekommunikation). Daher sollte auf einen Trassenverlauf in diesem Bereich ganz verzichtet oder auf Tunnelbauweise ausgewichen werden.

Bei der Auflistung der Infrastrukturanlagen fehlten zwei Gastransportleitungen. Diese querten im Bereich Limbach die Trassierungsräume Orange und Violett.

