

Beratungsunterlage

TOP 2 Anstehendes Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Ulm-Augsburg (2023-01PA-1320)

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss bekräftigt die Notwendigkeit des Gesamtprojektes der Schienenneubaustrecke Ulm – Augsburg und spricht sich für einen raschen Ausbau der Teilstrecke der europäischen Magistrale aus.

Um eine geeignete Trasse zu finden, sollen die durch die Geschäftsstelle des Regionalverbands gewonnenen Erkenntnisse zu möglichen Konflikte der einzelnen Varianten in einer Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens an die Regierung von Schwaben dargelegt werden.

Hierbei sollen die Trassenvarianten in Abhängigkeit ihrer raumordnerischen Bewertung befürwortet werden. Trassenvariante violett wird nachdrücklich unterstützt. Als Alternative mit etwas höheren raumordnerischen Konflikten wird Variante orange unterstützt. Die Trassenvarianten türkis und blau-grün werden aufgrund ihres im Vergleich höheren Konfliktpotenzials in der Region nicht befürwortet.

Sachverhalt:

Im Oktober 2021 stellte die Deutsche Bahn vier 20 m breite Grobtrassierungen für die Neubaustrecke von Ulm nach Augsburg vor. Das Ziel der Maßnahme ist eine Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg auf 26 Minuten.

Ende Februar 2023 reichte die Deutsche Bahn alle erforderlichen Unterlagen zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Schwaben ein. Diese prüft nun die Unterlagen auf Vollständigkeit und leitet im Anschluss das Verfahren ein. Die Geschäftsstelle rechnet mit Beginn des Verfahrens im April 2023.

Die Geschäftsstelle hat sich bereits vor der offiziellen Anhörung mit den vier möglichen Trassenvarianten auseinandergesetzt und alle Variantenvorschläge auf ihr Konfliktpotenzial aus Sicht der Regionalplanung innerhalb der Region Donau-Iller überprüft.

Hierbei ergaben sich nachfolgende Ergebnisse:

Trassenvariante violett

Die Trasse violett weist zwei verschiedene Trassierungsvorschläge auf, welche sich im Bereich um Burlafingen unterscheiden. Die Option „an Bestandsstrecke“ führt von Offenhausen bis nach Nersingen entlang der bestehenden Strecke. Die Option „Burlafingen“ zweigt bei Offenhausen von der Bestandsstrecke Richtung Osten ab und läuft bis zur B 10. Nord-

östlich der AS Nersingen treffen beide Optionen wieder zusammen und verlaufen weiter Richtung Nordosten entlang der A 8.

Die beiden Optionen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Beeinträchtigungen der Schutzgüter aus dem Bereich Naturschutz und Landschaftspflege. Während die Option an der Bestandsstrecke zusammen mit der Trassenvariante orange von allen Trassenvarianten die geringsten negativen Einflüsse auf Natur und Landschaft erwarten lässt, sind es bei der Option Burlafingen die stärksten. Dies ist mit der Durchschneidung des Wiesenbrütergebietes, des Landschaftsschutzgebietes und des geplanten Vorranggebietes für Naturschutz und Landschaftspflege im Bereich des Pfuhler und Finninger Rieds zu begründen. Im weiteren Verlauf ergibt sich für die violette Variante vorrangig im Bereich zwischen Unterfahlheim und Leipheim ein großes Konfliktpotenzial. Hier überlagern sich ein Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Ramsargebiet und ein geplantes Vorranggebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege. Moorflächen werden von beiden Optionen im Vergleich mit den anderen Varianten mäßig stark tangiert.

Ein zudem wichtiges Kriterium für die Bewertung ist die Landschaftszerschneidung durch die neuangelegte Bahnlinie. Die violette Trasse schneidet hier durch die Nähe zur bestehenden Schienenstrecke und der A 8 am besten ab. Unzerschnittene Räume werden meist nur randlich tangiert.

Im Bereich Kulturlandschaft und Erholung schneidet die Trasse am besten unter allen Varianten ab. Wald wird auf einer Strecke von ca. 10 km in Anspruch genommen. Ca. 6 km werden hiervon weder untertunnelt noch überbrückt.

Insgesamt drei Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz werden leicht beeinträchtigt. Hier lassen sich zwischen den verschiedenen Trassen keine bedeutenden Unterschiede feststellen.

Bezüglich des Schutzguts Wasservorkommen schneidet die Trassenvariante gut ab. Es wird nur ein Vorranggebiet bei Jettingen-Scheppach randlich tangiert.

Mit einer Streckenlänge von ca. 6 km durch geplante Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft ist die Landwirtschaft im Vergleich eher schwächer betroffen.

Die regionale Freiraumstruktur ist dagegen im Vergleich stärker betroffen. Die Strecke führt über ca. 19 km durch geplante Regionale Grünzüge. Zudem wird eine Grünzäsur zwischen Nersingen und Oberfahlheim tangiert.

Unterschiede zwischen den beiden Optionen „an Bestandsstrecke“ und „Burlafingen“ gibt es neben dem Bereich Natur und Landschaft auch im Bereich Siedlungs- und Freiflächen. Während die Option „Burlafingen“ südlich am Ort Burlafingen vorbeiführt, tangiert die Option „an Bestandsstrecke“ die Siedlung erheblich. Rohstoffvorkommen werden durch die violette Trasse keine tangiert.

Dennoch schneidet die Variante violett im Vergleich aller Varianten entlang der „Bestandsstrecke“ am raumverträglichsten ab. Dabei sind Naturschutz und Landschaftspflege z. T. jedoch etwas stärker betroffen als andere Schutzgüter. Trassenvariante violett mit der Option „Burlafingen“ schneidet von allen Trassenvarianten nach der orangenen Variante am drittverträglichsten ab.

Trassenvariante orange

Die Trasse orange verläuft zunächst von Ulm aus als freie Strecke durchs Bibertal, bis sie auf der Höhe von Günzburg zur A 8 einschwenkt und im weiteren Verlauf entlang dieser verläuft.

Die Variante kann als die verträglichste im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege betrachtet werden. Stark betroffen ist vor allem ein Wiesenbrüteregebiet bei Offenhausen. Zudem sind zwei Landschaftsschutzgebiete und vier Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege leicht betroffen. Auch die Landschaftszerschneidung (Vorteil hier ist die Nähe zur A 8 bei Günzburg) und die Beanspruchung von Moorflächen fallen im Vergleich mäßig stark aus.

Als Trasse mit den stärksten Eingriffen stellt sich die orangene Variante im Bereich Kulturlandschaft und Erholung dar. Betroffen sind hier vor allem einige Bodendenkmale und die Wirkräume verschiedener regionalbedeutsamer Denkmale. Zudem werden Waldgebieten mit ca. 8 km Trassenverlauf von denen 6 km nicht durch Brücken oder Tunnel geschont werden beeinträchtigt.

Insgesamt zwei Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz werden leicht beeinträchtigt. Hier lassen sich zwischen den verschiedenen Trassen keine bedeutenden Unterschiede feststellen.

Im Vergleich gut schneidet die Variante orange dagegen mit einer nur schwachen Beeinträchtigung von Gebieten zur Sicherung von Wasservorkommen ab. Hier wird lediglich ein Vorranggebiet bei Nersingen/Straß im Norden tangiert.

Mit einer Streckenlänge von ca. 7 km durch geplante Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft ist die Landwirtschaft im Vergleich mäßig betroffen.

Im Bereich der regionalen Freiraumstruktur muss allerdings eine starke Betroffenheit der Grünzüge festgestellt werden. Diese werden auf einer Länge von ca. 21 km in Anspruch genommen. Zudem ist eine Grünzäsur südlich von Burgau betroffen.

Im Bereich Siedlung und Freiflächen sind einige Gebiete betroffen. So wird südlich von Burlafingen ein Aussiedlerhof tangiert, im Bereich Nersingen/Straß muss ein Sportplatz verlegt werden. Südlich von Großanhausen wird eine Lager- oder Maschinenhalle geschnitten, südwestlich von Burgau eine Versorgungsfläche. Starke Beeinträchtigungen entstehen auch im Bereich Jettingen- Scheppach, wo eine Versorgungsfläche, eine geplante Gewerbefläche und ein bestehender Solarpark durchschnitten werden. Rohstoffvorkommen werden keine tangiert.

Insgesamt schneidet die Trassenvariante orange nach der Variante violett „an Bestandsstrecke“ am verträglichsten ab. Im Vergleich zur violetten Variante werden weniger die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege, dafür mehr die der Kulturlandschaft und der Erholung beeinträchtigt.

Trassenvariante türkis

Die Trassenvariante türkis verläuft als komplette Neubaustrecke ohne Infrastrukturbündelung und liegt bezüglich der Beeinträchtigungen von Naturschutz und Landschaftspflege im Variantenvergleich im mittleren Bereich. Südlich von Burlafingen wird ein Landschaftsschutzgebiet durchschnitten. Eine Kombination der türkisen Variante mit dem Verlauf der blau-grünen Variante im Bereich Burlafingen würde hier zu einer Verbesserung der Bewertung führen. Sehr starke negative Einflüsse wird die Trasse auf ein Wiesenbrüteregebiet bei Offenhausen haben. Gleiches gilt für das Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege in diesem Bereich. Daneben werden Moorböden auf ca. 10 km Länge und verschiedene kartierte Biotope tangiert. Sehr stark fällt bei dieser Variante auch die Landschaftszerschneidung aus.

Bei der Bewertung der Schutzgüter im Bereich Kulturlandschaft und Erholung schneidet die Trasse türkis ebenfalls eher schlecht ab. Es werden insgesamt drei Bodendenkmale berührt

und die Wirkräume des Klosters Wettenhausen und der kath. Pfarrkirche St. Johann Baptist beeinträchtigt. Die im Regionalplan dargestellten Vorbehaltsgebiete für Erholung im Günz-tal und im Kammeltal werden jeweils leicht beeinträchtigt. Wald wird auf einer Strecke von ca. 11 km in Anspruch genommen. Ungefähr 5 km hiervon werden nicht überbrückt oder untertunnelt.

Insgesamt zwei Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz werden beeinträchtigt. Hier lassen sich zwischen den verschiedenen Trassen keine bedeutenden Unterschiede feststellen.

Im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten schneidet die türkise Variante im Bereich Grundwassersicherung schlecht ab. Diese Variante zerschneidet zwei Vorranggebiete zur Sicherung von Wasservorkommen und tangiert eines randlich.

Auch geplante Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft werden mit ca. 8 km Trassenlänge stärker beeinträchtigt als bei den vorangegangenen Varianten.

Die regionale Freiraumstruktur wird schwach negativ beeinflusst. Regionale Grünzüge werden auf einer Strecke von ca. 12 km in Anspruch genommen. Außerdem wird eine Grünzäsur südlich von Burgau tangiert.

Der Bereich Rohstoffvorkommen wird von der türkisenen Variante am stärksten von allen Varianten beeinträchtigt. Es werden Vorranggebiete für Rohstoffabbau/-sicherung bei Kötz und Jettingen-Schepbach tangiert. Im Bereich Siedlung und Freiflächen entstehen einige Konflikte. So muss ein Sportplatz bei Nersingen/Straß verlegt werden. Zwischen Hochwang und Kötz werden eine geplante Sonderbaufläche für eine PV-Anlage und eine gewerbliche Baufläche überbrückt, was zu Beeinträchtigungen führen kann. Im Bereich Jettingen-Schepbach werden eine Versorgungsfläche und eine geplante gewerbliche Baufläche durchschnitten.

In der Summe schneidet die türkise Variante im Vergleich mit den anderen Varianten am schlechtesten ab. Eine bauliche Umsetzung ist nicht zu empfehlen.

Trassenvariante blau-grün

Die Trassenvariante blau-grün ergab sich durch eine Verschmelzung zweier unterschiedlicher Trassenverläufe (blau und grün) während des Planungsprozesses. Auch diese Trassenvariante verläuft als komplette Neubaustrecke ohne Infrastrukturbündelung und schneidet im Vergleich mit den anderen Trassenvarianten vor allem im Bereich Grundwassersicherung sehr schlecht ab, da drei Vorranggebiete zur Sicherung von Wasservorkommen stark beeinträchtigt werden.

Große Konflikte entstehen auch mit den Schutzgütern im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege. Zwei Landschaftsschutzgebiete werden leicht tangiert, ebenso ein Wildtierkorridor. Sehr stark wird ein Wiesenbrütergebiet bei Offenhausen beeinträchtigt, da es im Norden über die ganze Breite hinweg zerschnitten wird. Mit ca. 13 km verläuft auch eine relativ lange Strecke über Moorböden. Neben einigen kartierten Biotopen werden außerdem zahlreiche Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege mäßig und ein Vorbehaltsgebiet stark beeinträchtigt. Die Trassenvariante verursacht durchgehend eine sehr hohe und im Vergleich aller Trassenvorschläge die höchste Landschaftsneuzerschneidung.

Auch im Bereich Kulturlandschaft und Erholung schneidet die blau-grüne Variante schlecht ab. So werden insgesamt zwei Bodendenkmale tangiert und die Wirkräume der kath. Pfarrkirche St. Johann Baptist und des Ensembles Kloster Wettenhausen stark beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung von Waldgebieten liegt bei ca. 10 km Trassenverlauf wovon ca. 5 km weder überbrückt noch untertunnelt werden.

Zudem werden insgesamt drei Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz tangiert. Hier lassen sich zwischen den verschiedenen Trassen keine bedeutenden Unterschiede feststellen.

Geplante Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft werden mit ca. 12 km bei dieser Trassenvariante am stärksten beeinträchtigt. Die regionale Freiraumstruktur wird dagegen nur schwach tangiert. Regionale Grünzüge werden auf einer Strecke von ca. 12 km in Anspruch genommen.

Der Bereich Rohstoffvorkommen wird wenig beeinträchtigt. Es wird lediglich ein Vorranggebiet für Rohstoffabbau bei Kötz tangiert.

Im Bereich Siedlung und Freiflächen entstehen ebenfalls einige Konflikte. Südlich von Burlafingen sind einige Gebäude eines Aussiedlerhofs betroffen. Zwischen Hochwang und Kötz werden eine geplante Sonderbaufläche für Photovoltaik und eine gewerbliche Baufläche überbrückt. Hier ist mit Nutzungseinschränkungen zu rechnen. In Jettingen-Scheppach wird eine als Sportplatz ausgewiesene öffentliche Grünfläche tangiert. Zudem würde die Variante eine starke Trennwirkung auf die Orte Jettingen-Scheppach und Scheppach erzeugen. In der Gesamtbewertung schneidet die blau-grüne Trassenvariante nach der türkisen Variante am schlechtesten ab. Eine bauliche Umsetzung ist nicht zu empfehlen

Fazit:

Zusammengefasst ergeben sich für Trassenvariante violett, Option „an Bestandsstrecke“ unter regionalplanerischen Aspekten die geringsten Konflikte und die unerheblichste Flächenneuzerschneidung. Unwesentlich mehr Konflikte ergeben sich durch die Variante orange. Aus naturschutzfachlicher Sicht schneidet diese am verträglichsten ab. Trassenvariante violett, Option „Burlafingen“, weist zahlreiche naturschutzfachliche Konflikte auf, schont jedoch den Ort Burlafingen und schneidet somit am drittverträglichsten ab. Die beiden Trassenvarianten türkis und blau-grün sollten auf Grund ihrer insgesamt hohen Konfliktpotenziale nicht befürwortet werden.

Anhang: Übersicht der Grobtrassierungskorridore in der Region Donau-Iller zur Schienenneubaustrecke Ulm-Augsburg der Deutschen Bahn

Trassenvarianten der Deutschen Bahn zur Neubaustrecke Ulm-Augsburg

Anlage zur Beratungsunterlage TOP 2
(2023-01PA-1320)

- Trassenvariante orange
- Trassenvariante violett
- Trassenvariante blau-grün
- Trassenvariante türkis
- Bestandsstrecke
- Kreisgrenze

Maßstab: 1:200.000



Geobasisdaten:
© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

