

Alternativen zum sechsspurigen A 7 Ausbau prüfen! BUND fordert Ausbau und Elektrifizierung der Illertalbahn, ebenso fordert der BUND die Prüfung einer temporären Freigabe der Standstreifen

Stand: 30.9.2013

Projekt laut Anmelde-Liste des Landes:

A 7: Erweiterung auf 6 Fahrspuren (A 7, B 28 (AD Hittistetten) - AS Memmingen-Süd)

BN-Alternative:

1. Statt der Erweiterung der A 7 Ausbau der Illertalbahn zwischen Ulm und Kempten auf zwei Gleise, ergänzt durch die Elektrifizierung der Illertalbahn
2. Zudem Prüfung einer temporären Freigabe der vorhandenen Standstreifen mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzung

Beschreibung der Alternativen

Ausbau der Illertalbahn: Es besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene, wenn eine geringere Verspätungsanfälligkeit der Illertalbahn durch einen zweigleisigen Ausbau erreicht und die Attraktivität der Strecke dadurch erhöht wird.

Bereits heute verkehren auf dem eingleisigen Abschnitt Memmingen-Ulm zwei stündliche Zugpaare in jeder Richtung: ein Regionalexpress Oberstdorf-Ulm und eine Regionalbahn Memmingen-Ulm.

Durch die starke Belastung der eingleisigen Strecke ist die Fahrtzeit Ulm-Kempten heute wieder deutlich länger als sie vor einigen Jahren schon war. Verspätungen sind sehr häufig, was immer wieder den Anschluss aus dem Allgäu an den Fernverkehr in Ulm gefährdet.

Ab Herbst wird nun auf dem Streckenabschnitt Ulm-Senden-Weißenhorn ein zusätzlicher stündlicher S-Bahn-Verkehr eingeführt, was die Kapazität der Strecke weiter belastet. Laut Regionalverband soll in wenigen Jahren auf der Strecke Ulm-Senden-Weißenhorn sogar ein Halbstundentakt eingeführt werden.

Zusätzlich findet auch noch Güterverkehr auf der Strecke statt.

Fazit: Um einen störungsfreien Verkehr auf dieser hochbelasteten Bahnstrecke gewährleisten zu können, ist zwingend ein zweigleisiger Ausbau dringend notwendig

Nutzung der Standstreifen statt Ausbau auf 6 Spuren plus Standstreifen:

Durch die Optimierung und temporäre Nutzung der Standstreifen – bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsbegrenzung – ist ein flexibles Reagieren auf Spitzenbelastungen möglich. Diese Spitzenbelastungen beschränken sich bei der A 7 hauptsächlich auf die Ferienzeiten im Sommer und im Winter. Zu diesen (Ferien-)Zeiten gibt es bereits ebenso Probleme im weiteren südlichen Verlauf der A 7. Hier würde die Situation auch nach einem sechsspurigen A 7 Ausbau schwierig bleiben bzw. diese noch verschärfen (sechs Spuren südlich von Ulm, nur zwei Spuren in Österreich).

Die Fortsetzung der A 7 in Österreich über den Fernpass in Richtung Inntalautobahn wird als B 179 und B 189 immer zweispurig bleiben. Ein autobahnähnlicher Ausbau über den Fernpass ist nicht realistisch. Durch eine Erhöhung der Attraktivität der A 7 südlich von Ulm werden gerade zu Ferienzeiten Staus vor dem Grenztunnel bei Füssen provoziert. Dies gilt auch bei Berücksichtigung der aus Richtung Ulm bei Memmingen über die A 96

in Richtung Lindau abfließenden Verkehre.

Der A 7-Ausbau widerspricht zwei Oberzielen der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“:

- Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen (durch Verkehrsverlagerung)
- Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft mit den Unterzielen - Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs.

Kontakt und weitere Informationen:

Name des Verbandes: Bund Naturschutz Bayern

Bearbeiter: Thomas Frey

Telefon: 089-54829863

Adresse: BUND Naturschutz Fachabteilung München

E-Mail: thomas.frey@bund-naturschutz.de