



Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Aufgaben und Ziele

Markus Baumann | I.NI-S-P-U

Agenda

- 1. Hintergründe**
- 2. Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg**
- 3. Im Dialog mit der Region**
- 4. Aktueller Planungsstand**

Hintergründe



Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg

- bedeutend für die Region und Europa

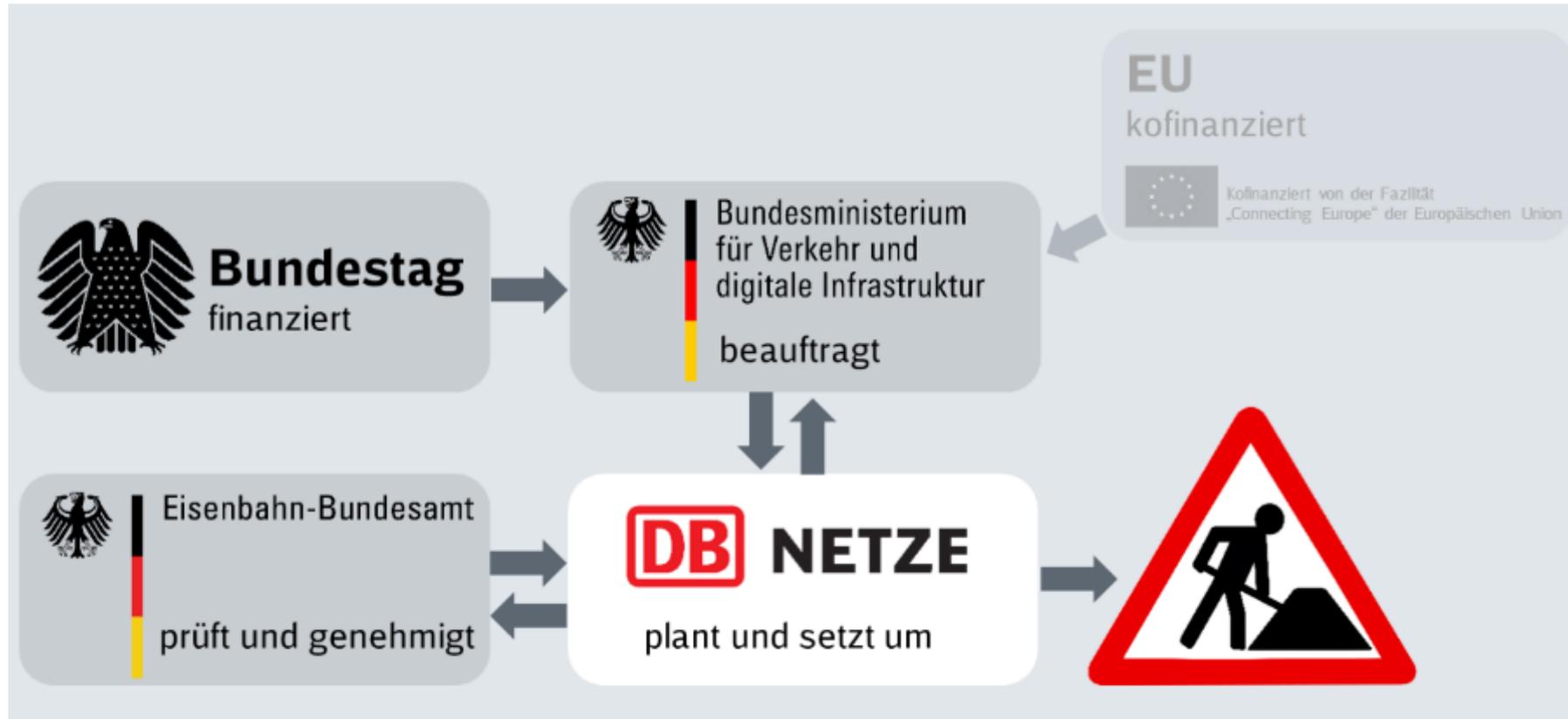


Der Streckenabschnitt Ulm–Augsburg ist

- rund **85 Kilometer** lang.
- **zweigleisig** und elektrifiziert.
- mehr als **160 Jahre** alt.
- Teil der viel befahrenen Strecke und **Lückenschluss zwischen Stuttgart und München.**
- schon heute **stark ausgelastet** durch die gleichzeitige Nutzung von Güter-, Nah- und Fernverkehr
- Teil der wichtigen „**Magistrale für Europa**“, die von Paris bis Bratislava und Budapest rund 35 Millionen Menschen verbindet.

Verantwortlichkeiten im Schienenverkehr

Infrastrukturausbau



Verantwortlichkeiten im Schienenverkehr

Wer betreibt was?

Nahverkehr



- Für den Nahverkehr in Bayern ist die **Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)** verantwortlich.
- Die BEG legt den Fahrplan fest, ermittelt über **Ausschreibungen**, welches Unternehmen die Züge fährt und wo sie halten.



Fernverkehr



- Der Fernverkehr wird in Deutschland **eigenwirtschaftlich** betrieben.
- Jeder kann ein Fernverkehrsunternehmen gründen und das Schienennetz **diskriminierungsfrei** befahren.
- Für die Nutzung des Netzes sind **Trassenentgelte** (Schienenmaut) an die Betreiber der Schienenwege zu entrichten.

Güterverkehr



- Der Güterverkehr wird in Deutschland **eigenwirtschaftlich** betrieben.
- Jedes Güterverkehrsunternehmen kann das deutsche Schienennetz **gegen Trassenentgelte diskriminierungsfrei** befahren.

Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg



Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg

Der Arbeitsauftrag aus dem BVWP 2030

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

- zentraler **Plan zum Neu- und Ausbau** überregionaler Verkehrswege in Deutschland
- erstellt durch das **BMVI** (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)



Projektnummer	2-041-V02
Maßnahmetitel	
Teilmaßnahmen	Aus-/Neubau Ulm - Augsburg
Maßnahmenbeschreibung	3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h; ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax 250/200 km/h; Fernverkehrshalt Günzburg
Länge	69,70 km
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)

(Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030)

vordringlicher Bedarf Bundesverkehrswegeplan 2030

ABS/NBS Ulm – Augsburg

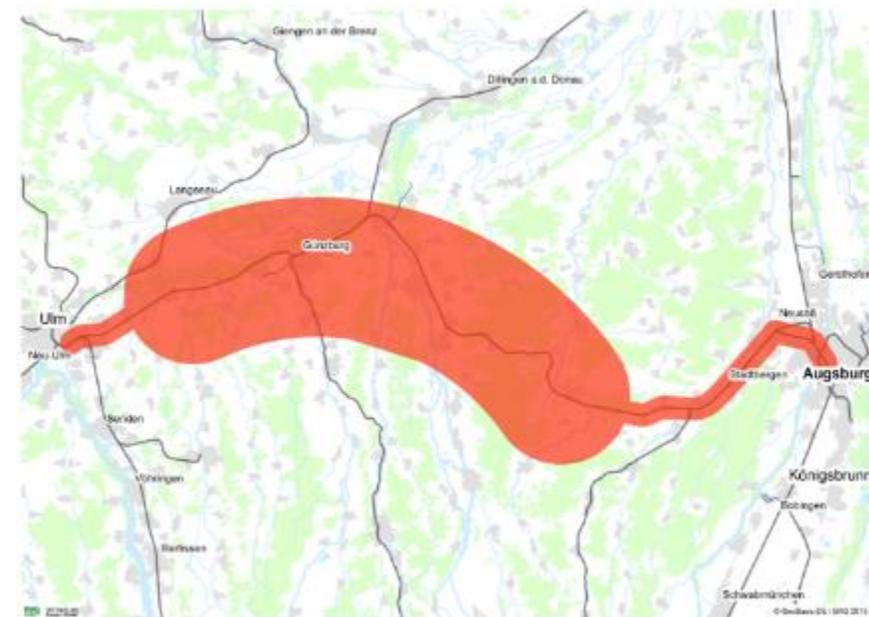


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Das Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Der Arbeitsauftrag aus dem BVWP 2030

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

mittleres bis hohes NKV, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor;

Als **Konzeptentwurf** zur Bewertung ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben wurden ein 3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm - Unterfahlheim, 2-gleisiger Neubau Unterfahlheim - Jettingen (Anlehnung an BAB A8), 2-gleisiger Neubau Jettingen - Dinkelscherben betrachtet. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. Er stellt keine Vorfestlegung für den folgenden Planungsprozess dar, der den konkreten Verlauf im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt.

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Zwischen Ulm und Augsburg ist eine Reisezeitverkürzung für den Schienenpersonenfernverkehr vorgesehen. Gleichzeitig soll sowohl im Fern- wie auch im Nahverkehr das Bedienungsangebot verdichtet werden. Durch die zusätzlichen Kapazitäten bzw. die Entmischung der schnellen und der langsamen Verkehre steigt auch die Anbindungsqualität im Güterverkehr zwischen Stuttgart und München. Vorgesehen ist der Bau eines 3. Gleises Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h sowie eine 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm - Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax 250/200 km/h. Der Bahnhof Günzburg ist dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden.

Zusammenfassung des Planungsauftrages

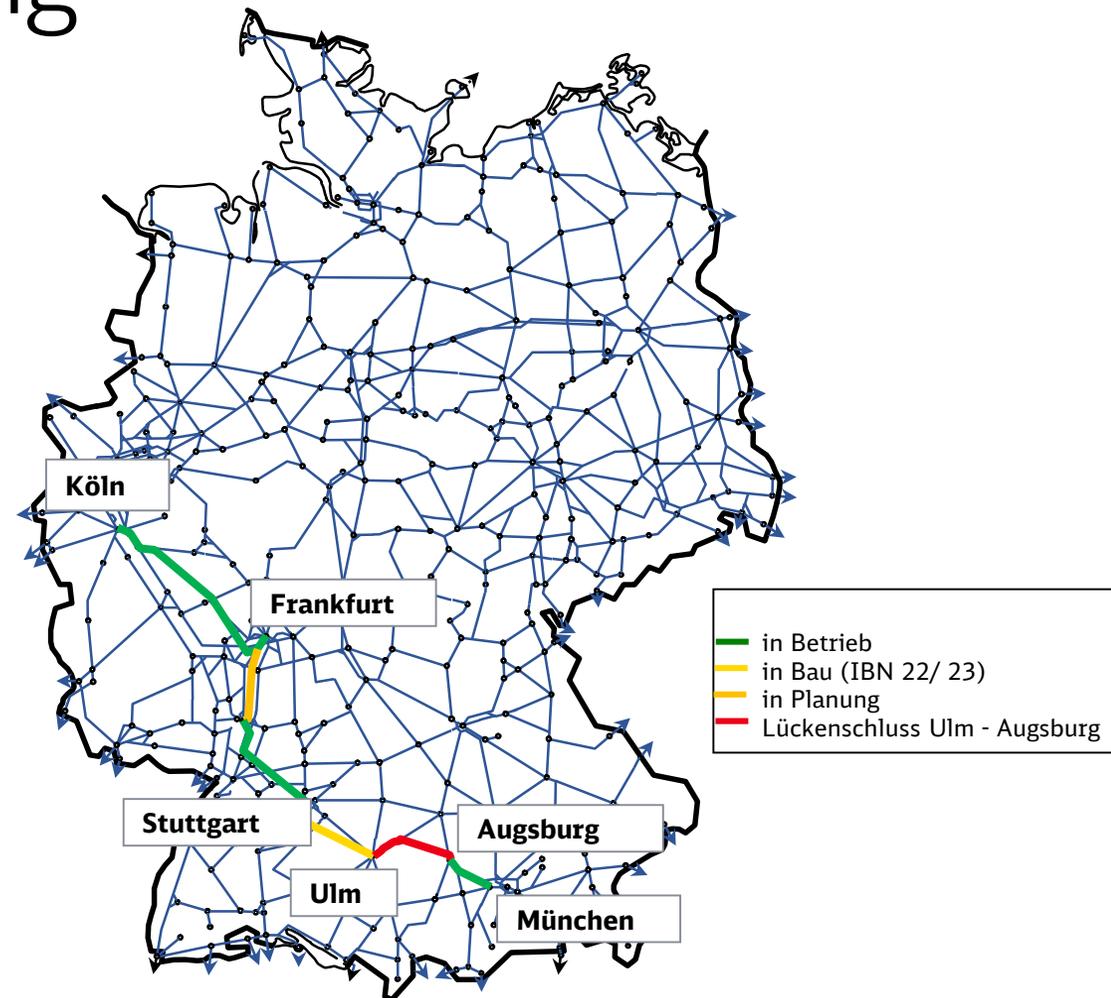
- Reisezeitverkürzung Ulm – Augsburg im Schienenpersonenfernverkehr
- Beachtung der (volks-)wirtschaftlichen Grundsätze
- Trassenfindung im öffentlichen Dialogverfahren
- Ergebnisoffene Planung → Keine Priorisierung einer Variante
- Untersuchung aller augenfälligen Varianten
- **Ohne Vorfestlegung**

Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg

Die Verkehrliche Zielsetzung

Anforderungen aus dem BVWP und Deutschlandtakt

- Neue Fahrtzeit im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg:
 - **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt 38-43 Minuten
 - Zielfahrtzeit Köln-München laut BVWP 2030: 3:49 Stunden
- Fernverkehr hält weiterhin am heutigen Bahnhof Günzburg
- Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h
- Kurvenradius bei Hochgeschwindigkeitsstrecken von ungefähr 3 Kilometer
- Maximale Steigung und Neigung von 12,5 ‰, um Güterverkehr zu ermöglichen



Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg stärkt den Nahverkehr



Dem Nahverkehr steht die bisherige Strecke mit zwei eigenen Gleisen zur Verfügung.

- Kürzere Fahrtzeiten
- Mehr Verbindungen
- Pünktlichere und zuverlässigere Verbindungen

Das Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Der Beitrag zum Umweltschutz

Die Grundvoraussetzung für die Verlagerung des Verkehrs vom klimaschädlichen Transport auf der Straße hin zur klimafreundlichen Schiene ist ein modernes, schnelles und leistungsfähiges Schienennetz.

Das Projekt Ulm–Augsburg ist ein Baustein bei der Realisierung dieser Aufgabe.

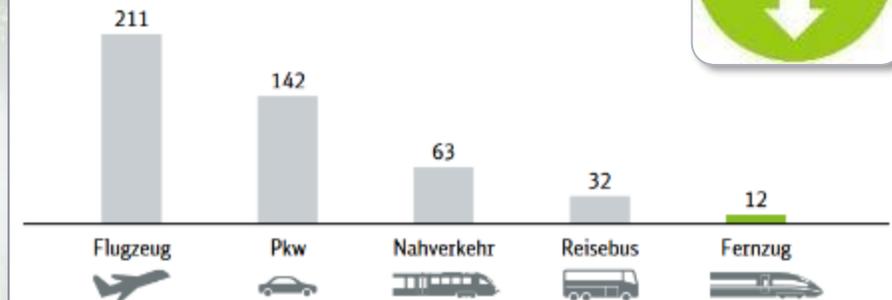
→ **Durch das Bahnprojekt Ulm–Augsburg ergibt sich folgendes Einsparungspotential pro Jahr:**

- **112 Millionen Pkw-Kilometer** können im Nah- und Fernverkehr eingespart werden.
- **17 Millionen Lkw-Kilometer weniger** können auf den Straßen der Region gefahren werden.
- **Rund 23.000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen** können eingespart werden.

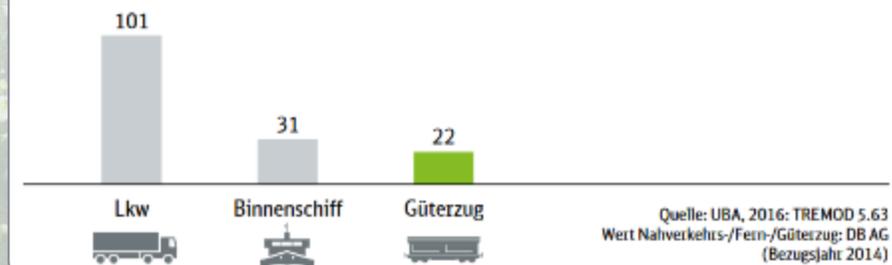
(Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030)

CO₂-Emissionen im Verkehrsmittelvergleich

Personenverkehr in Gramm pro Person und Kilometer (g/Pkm)



Güterverkehr in Gramm pro Tonne und Kilometer (g/tkm)



Quelle: UBA, 2016: TREMOD 5.63
Wert Nahverkehrs-/Fern-/Güterzug: DB AG
(Bezugsjahr 2014)



Das Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Der Beitrag zum Lärmschutz

Beim Aus- und Neubau der Bahnstrecke Ulm–Augsburg wird der Schutz der Anwohner von Anfang an berücksichtigt:

- Im Rahmen des Projekts kommt die **gesetzliche Lärmvorsorge** zum Tragen.
- Dabei kommen **aktive und passive Schallschutzmaßnahmen** zum Einsatz.
- Die aktiven Maßnahmen bekämpfen den Lärm direkt am **Entstehungsort**: an der Strecke, beispielsweise in Form von Schallschutzwänden.
- Zu den passiven Schutzvorkehrungen zählen **Maßnahmen am Gebäude**: wie zum Beispiel Schallschutzfenster und schalldämmende Lüfter.
- Schon bis 2020 soll der Schienenverkehrslärm in Deutschland **halbiert** werden im Vergleich zum Jahr 2000.



→ **Welche Lärmentwicklungen und -auswirkungen aufgrund des Bahnprojekts Ulm – Augsburg zu erwarten sind und mit welchen technischen Mitteln sie am besten minimiert werden können, lässt sich im derzeitigen Planungsstadium noch nicht sagen.**

Im Dialog mit der Region



Eine erfolgreiche Planung kann nur **mit der Region gemeinsam** gelingen!

Im Dialog mit der Region

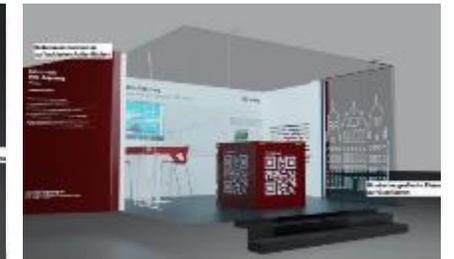
Dialog mit Bürgerinnen und Bürger

Bürgerdialog

- Projekt-Website **www.ulm-augsburg.de** mit ausführlichen Informationen und regelmäßiger Aktualisierung
- Direkte Kontaktmöglichkeit zum Projektteam über das **Kontaktformular** oder per **E-Mail an ulm-augsburg@deutschebahn.com**
- **Projekt-Broschüre** mit Vorstellung des Projektes
- **Informationsveranstaltungen** für Bürgerinnen und Bürger
- **Infopunkt** als persönliche Anlaufstelle vor Ort
- **Dialogforum**

Infomobil

- Infomobil als flexible Lösung, um Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort zu informieren
- umgebauter Anhänger mit ausfahrbaren Elementen
- genug Platz für Sitzgelegenheiten und ausreichend Informationsmaterial
- eignet sich auch für kleinere Gesprächsgruppen



Beispielhafte Darstellung des Infomobils

Im Dialog mit der Region

Unterwegs in den Gemeinden

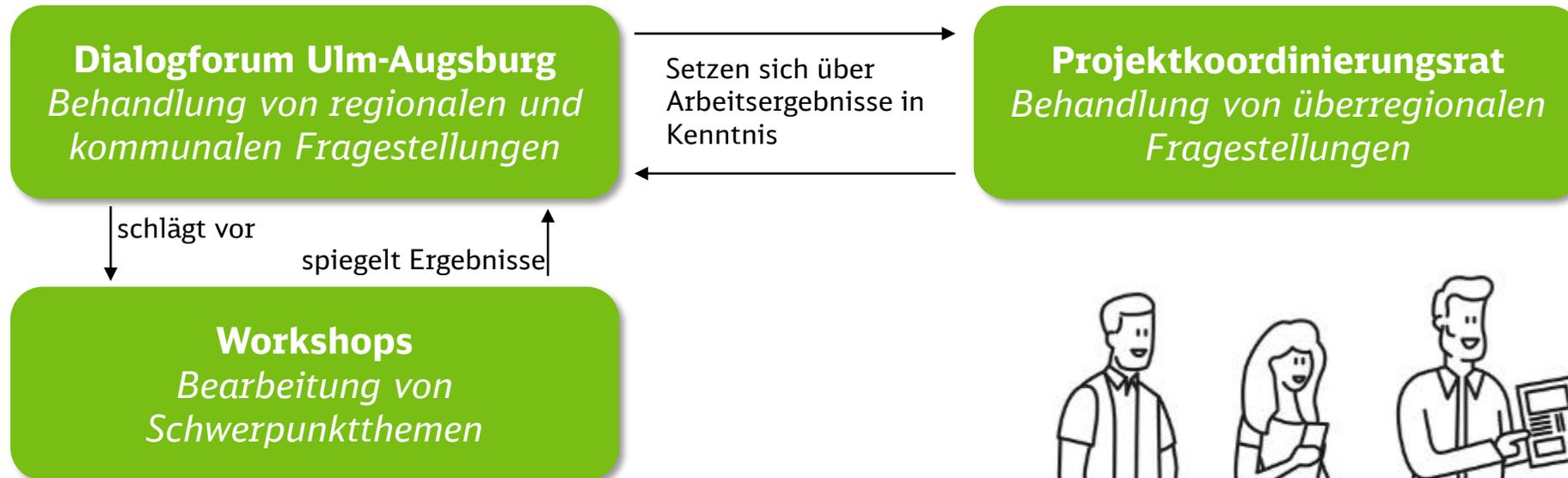
Dialog mit lokaler Politik

- **Regelmäßige Informationsgespräche mit Kommunen in der Region** mit den Zielen,
 - Informationen auszutauschen
 - Projektauftrag, Zuständigkeiten und Ziele zu erläutern
 - Fragen zu beantworten
 - Anregungen und Tipps einzuholen
- Die Gespräche finden mindestens einmal im Jahr statt oder gern jederzeit bei Bedarf.



Dialogforum und Projektkoordinierungsrat

Das **Dialogforum** und der **Projektkoordinierungsrat** sind gleichwertige Gremien mit einer unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzung und Arbeitsweise. Die Unterschiede sind im Folgenden dargestellt:



Im Dialog mit der Region

Dialogforum und Projektkoordinierungsrat

Dialogforum Ulm-Augsburg



Projektkoordinierungsrat (Vorsitz: DB-Konzernbevollmächtigter Josel)

Information und Konsultation der Lokalpolitik, zivilgesellschaftlicher und wirtschaftlicher Akteure mit kommunalem Fokus.
Die vertiefende Arbeit findet in Workshops statt.

Funktion

Informationsaustausch zu den Planungen mit Politik und Zivilgesellschaften auf überregionaler Ebene

Etwa 60-80 Personen

Teilnehmerzahl

Etwa 20 Personen

Bürgermeister, Bürgerinitiativen, Behörden, Umwelt, Fahrgast- und Wirtschaftsverbände, Vereine.
(erweiterbar)

Teilnehmerkreis

Mitglieder des Bundes- und Landtages, Landräte, Oberbürgermeister, Wirtschafts-Umweltverbände (Landesebene), Verkehrsverbände.

Bedarfsabhängig 3-4 x im Jahr

Tagungshäufigkeit

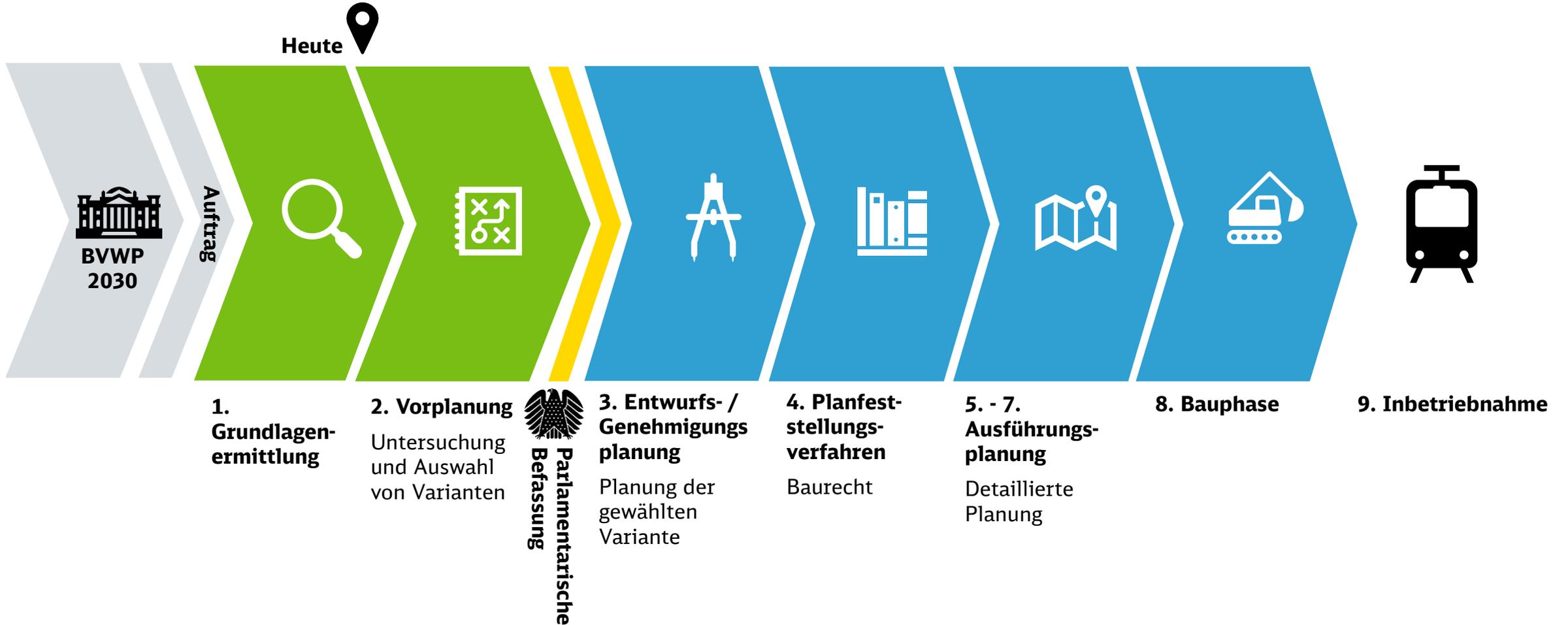
2x im Jahr

Aktueller Planungsstand



Aktueller Stand des Projekts

Die 9 Leistungsphasen der HOAI



Aktueller Stand des Projekts

Das war die Grundlagenermittlung



Bereits erledigt:

- Analyse der Gegebenheiten des Projektes
- Abstimmung der Projektziele mit BMVI und EBA
- Ermittlung des Leistungsumfangs
- Abstimmung der Zugzahlen mit der BEG
- Anforderung und Sichtung der Bestandsunterlagen
- Beginn der Öffentlichkeitsarbeit
- Erste Gespräche mit betroffenen Kommunen
- Erstellung der Raumwiderstandskarte
- Festlegung der genauen Aufgabenstellung (verkehrlich und betrieblich) unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen in Abstimmung mit BMVI und EBA
- Validierung der prognostizierten Zugzahlen

Aktueller Stand des Projekts

Übergang in die Vorplanung



In Arbeit:

- Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit
- Abstimmung mit regionalen Behörden
- Europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen
- Untersuchung möglicher Varianten für den Bau

Nächste Schritte:

- Beginn des Bürgerdialogs (siehe Dialog)
- Beurteilung nach den Kriterien der Umweltverträglichkeit, technischen Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit
- Gespräche mit betroffenen Behörden
- Einleitung ins Raumordnungsverfahren (2022 / 2023)
- Erste Kosteneinschätzungen
- Auswahl der Vorzugsvariante



2024 wird die Vorzugsvariante in die Parlamentarische Befassung übergeben.

Herleitung der Trassierungsräume

Anforderungen aus dem BVWP und Deutschlandtakt

- Neue Fahrtzeit im Fernverkehr zwischen Ulm und Augsburg:
 - 26 Minuten ohne Halt in Günzburg statt 38-43 Minuten
- Fernverkehr hält weiterhin am heutigen Bahnhof Günzburg
- Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h
- Kurvenradius bei Hochgeschwindigkeitsstrecken von ungefähr 3 Kilometer
- Maximale Steigung und Neigung von 12,5 ‰, um Güterverkehr zu ermöglichen

Anforderungen aus der Raumwiderstandskarte

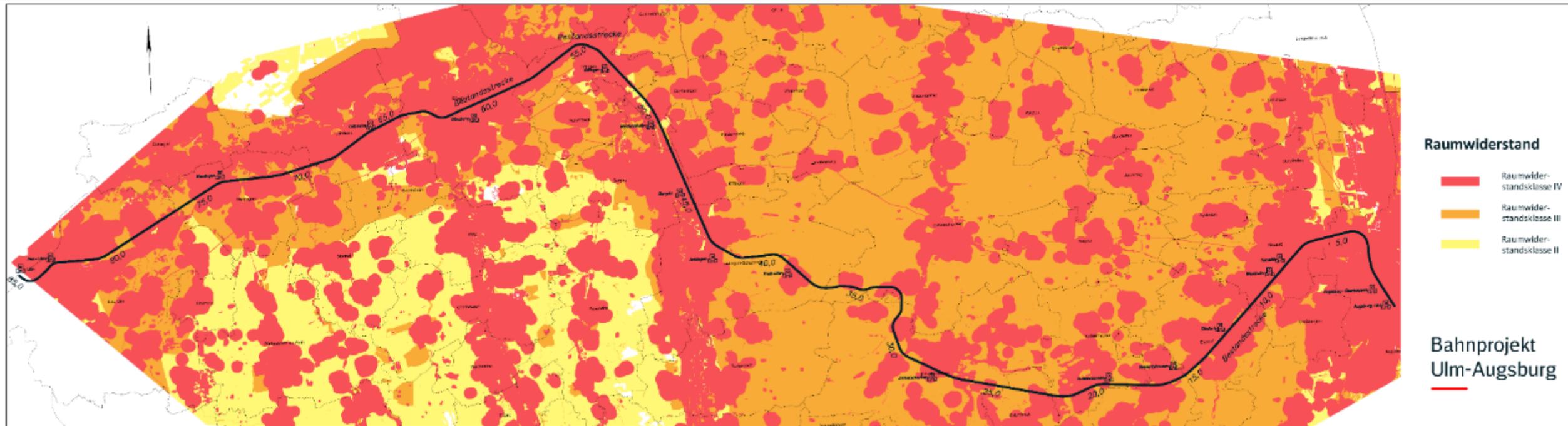
- 4 Raumwiderstandsklassen (weiß, gelb, orange, rot)
- Stark besiedelter Raum
- Kaum bis keine Flächen ohne Raumwiderstände
- Breit gestreute Landschaftsschutzgebiete
- Sehr hohe Raumwiderstände im Ulmer und Augsburger Stadtgebiet
- Schützenswerte Gebiete verlaufen im Nord-Süd-Gefälle
- Höchst schützenswerte Gebiete nördlich der Donau und rund um Günzburg (Bsp.: Vogelschutz und Wasserschutz)
- Hohe Raumwiderstände entlang der bisherigen Strecke



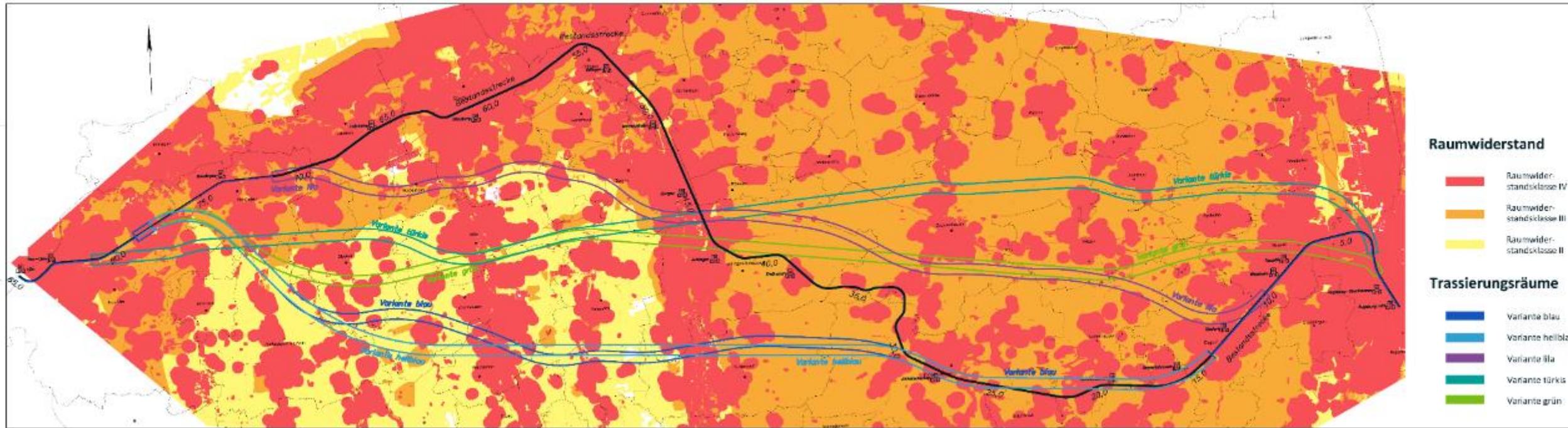
→ Diese Randbedingungen ergeben nur eine Handvoll Trassierungsräume.

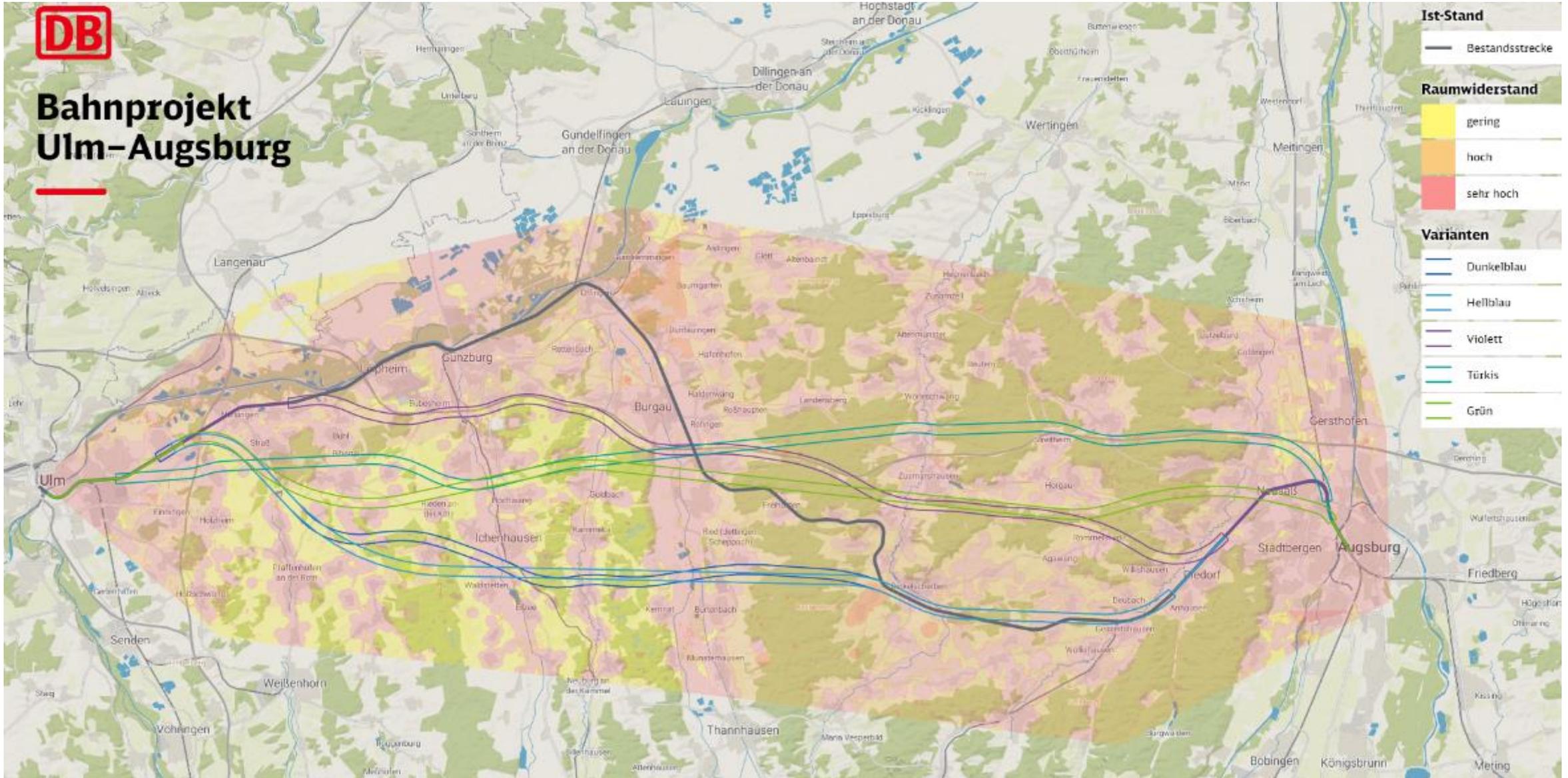
→ Wo es Neubauabschnitte geben wird, wird es voraussichtlich Tunnelanteile geben.

Raumwiderstände zwischen Ulm und Augsburg

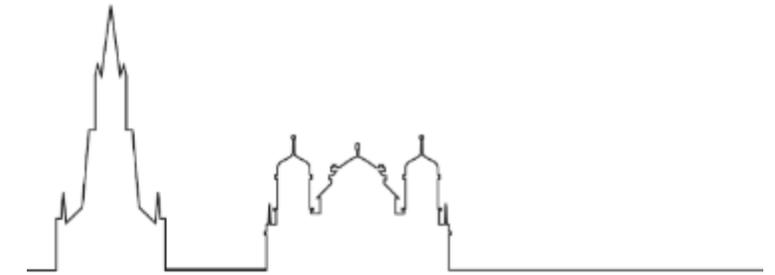


Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg





Das ULA-Team bedankt sich für Ihre Aufmerksamkeit



Bahnprojekt Ulm–Augsburg

So erreichen Sie uns:
Bahnhofstraße 12 ½
86150 Augsburg

www.ulm-augsburg.de
ulm-augsburg@deutschebahn.com



NETZE

Vielen Dank

