

Projektkoordinierungsrat 16. Oktober 2020

16.10.20 | Bahnprojekt Ulm - Augsburg

Agenda

- 1. Begrüßung**
- 2. Satzung**
- 3. Dritter Entwurf Deutschlandtakt**
- 4. Bahnprojekt Ulm–Augsburg**
- 5. Im Dialog mit der Region**
- 6. Aktueller Stand des Projekts**

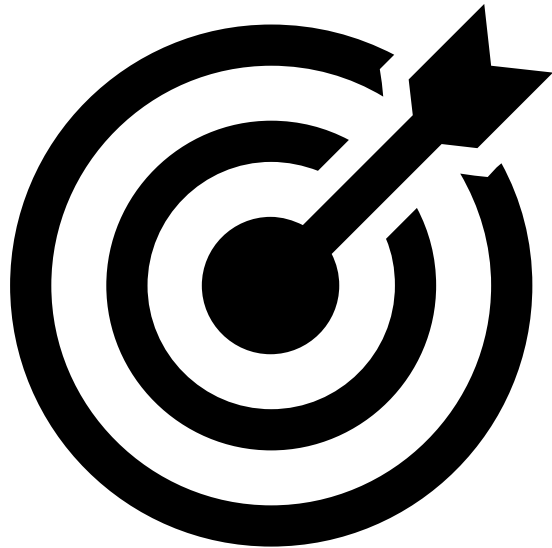
Begrüßung



Satzung



Zielsetzung Projektkoordinierungsrat



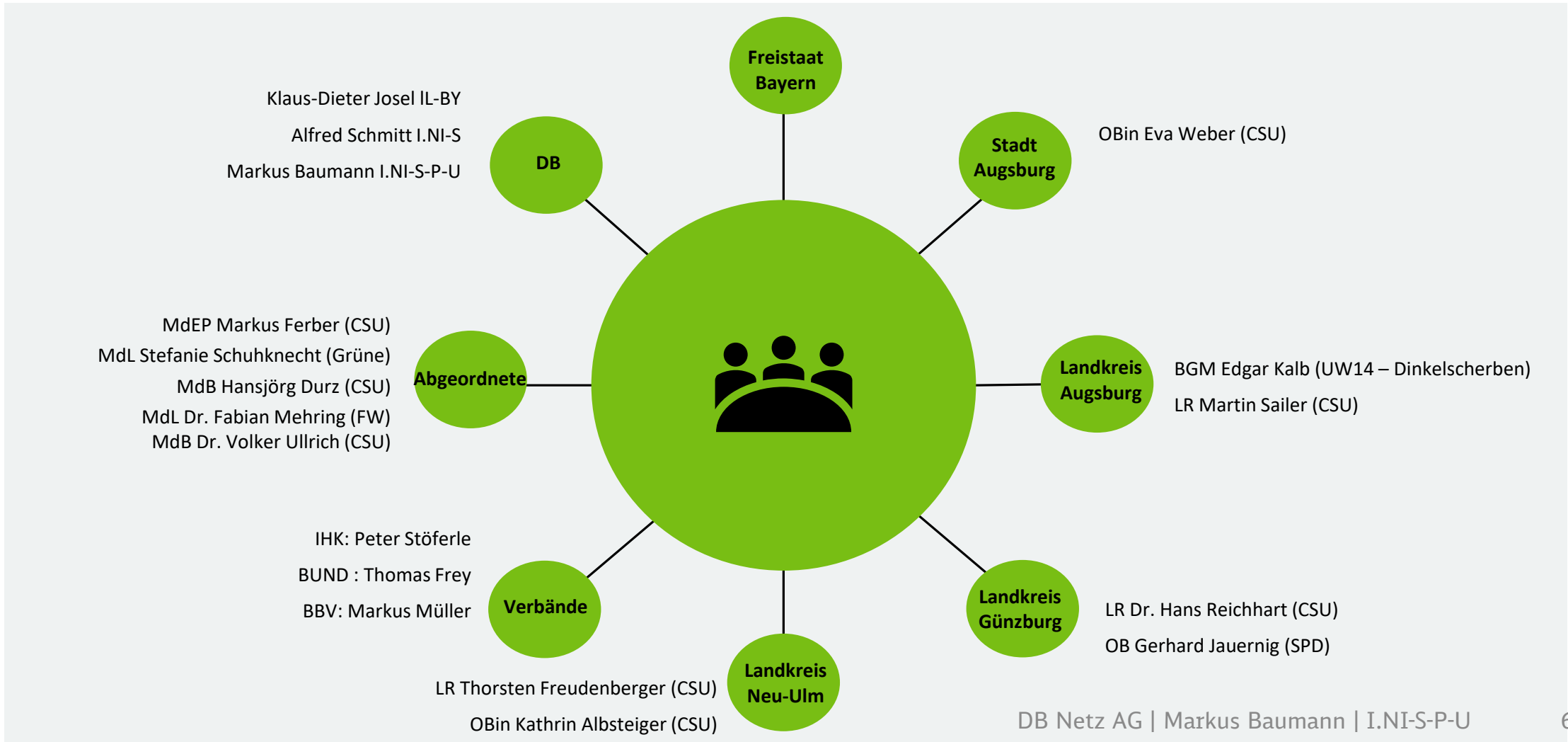
Der Projektkoordinierungsrat soll den **Austausch zum Projekt auf den Ebenen der Landkreise, des Landes und des Bundes** fördern und bei der **Koordination der Projektkommunikation** unterstützen.

Er gewährleistet die **politische Verankerung des Projektes auf Landes- und Bundesebene**. Der Schwerpunkt der Diskussion liegt auf **regionalen und überregionalen Fragestellungen** zum Projekt – weniger auf kommunalspezifischen.

Er berät und unterstützt die DB bei der **Ausgestaltung der Projektkommunikation**.

Zudem wird der Projektkoordinierungsrat über die **Ergebnisse des Dialogforums** und den dazugehörigen Workshops in Kenntnis gesetzt.

Zusammensetzung Projektkoordinierungsrat



Dritter Entwurf des Deutschlandtakts





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Herausforderungen bei der Umsetzung eines Deutschlandtakts

Philipp Blümel

Referat E 13 – Infrastrukturplanung, Deutschlandtakt, Elektrifizierung, Bahnhöfe

16.10.2020

Agenda

1. Grundlagen und Ziele
2. Vorgehen und aktueller Stand

1. Grundlagen und Ziele

Ausgangsbasis (1/2)

Koalitionsvertrag:

„...Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.“

- fahrplanbasierter Infrastrukturausbau
(„Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“)
- passgenaue Ableitung der Infrastruktur anhand eines Zielfahrplans
- Der Zielfahrplan Deutschlandtakt baut auf den Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf!

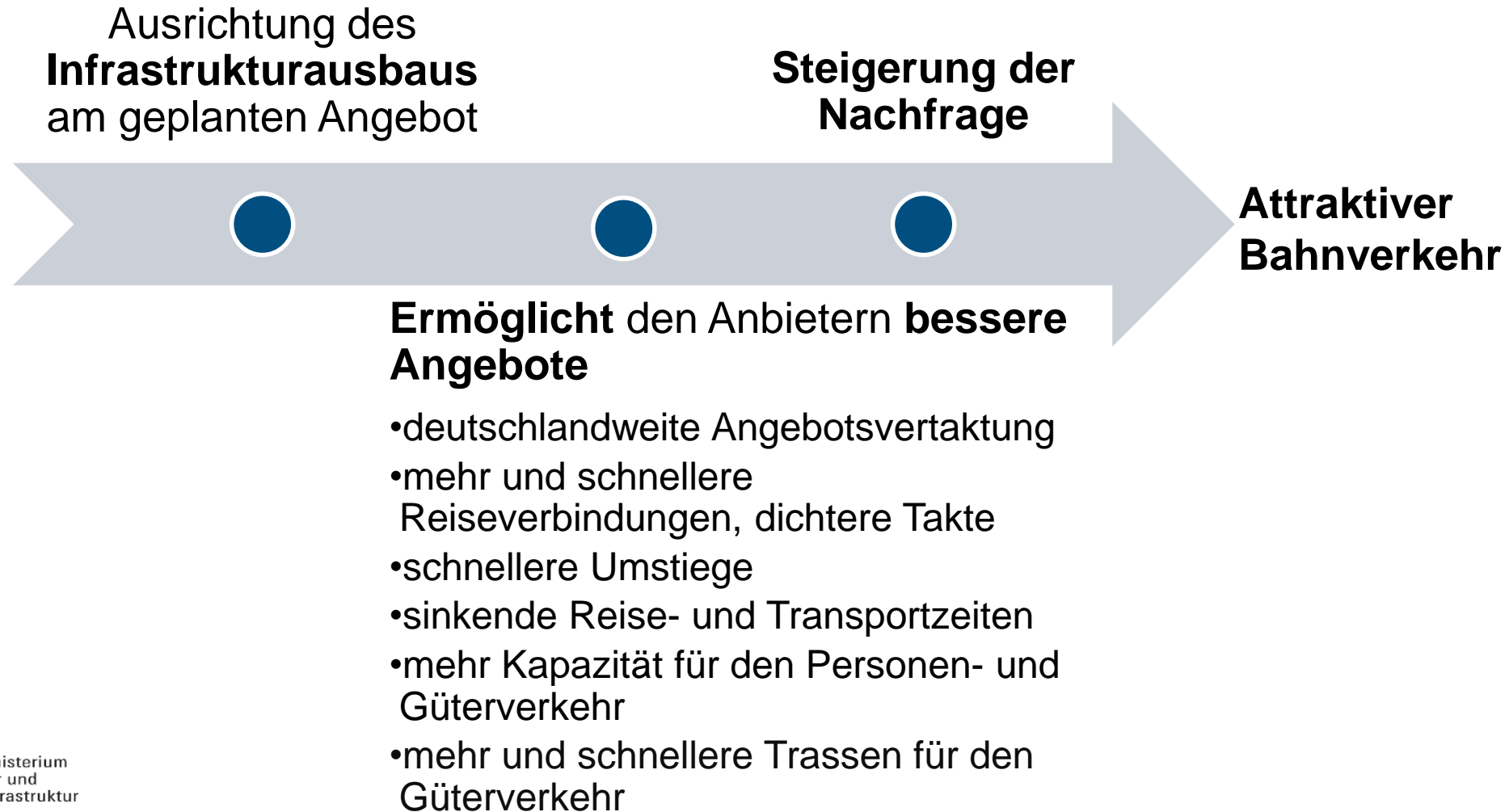
Ausgangsbasis (2/2)

Koalitionsvertrag:

„...Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.“

- erstmalig: Erarbeitung eines verkehrlichen Angebotskonzepts für SPNV, SPFV und SGV in enger Abstimmung mit allen Stakeholdern
- Die Aufnahme eines SPNV-Projekts in den Zielfahrplan ändert nichts an der Zuständigkeit der Länder für Schienenpersonennahverkehr.

Ziele des Deutschlandtakts

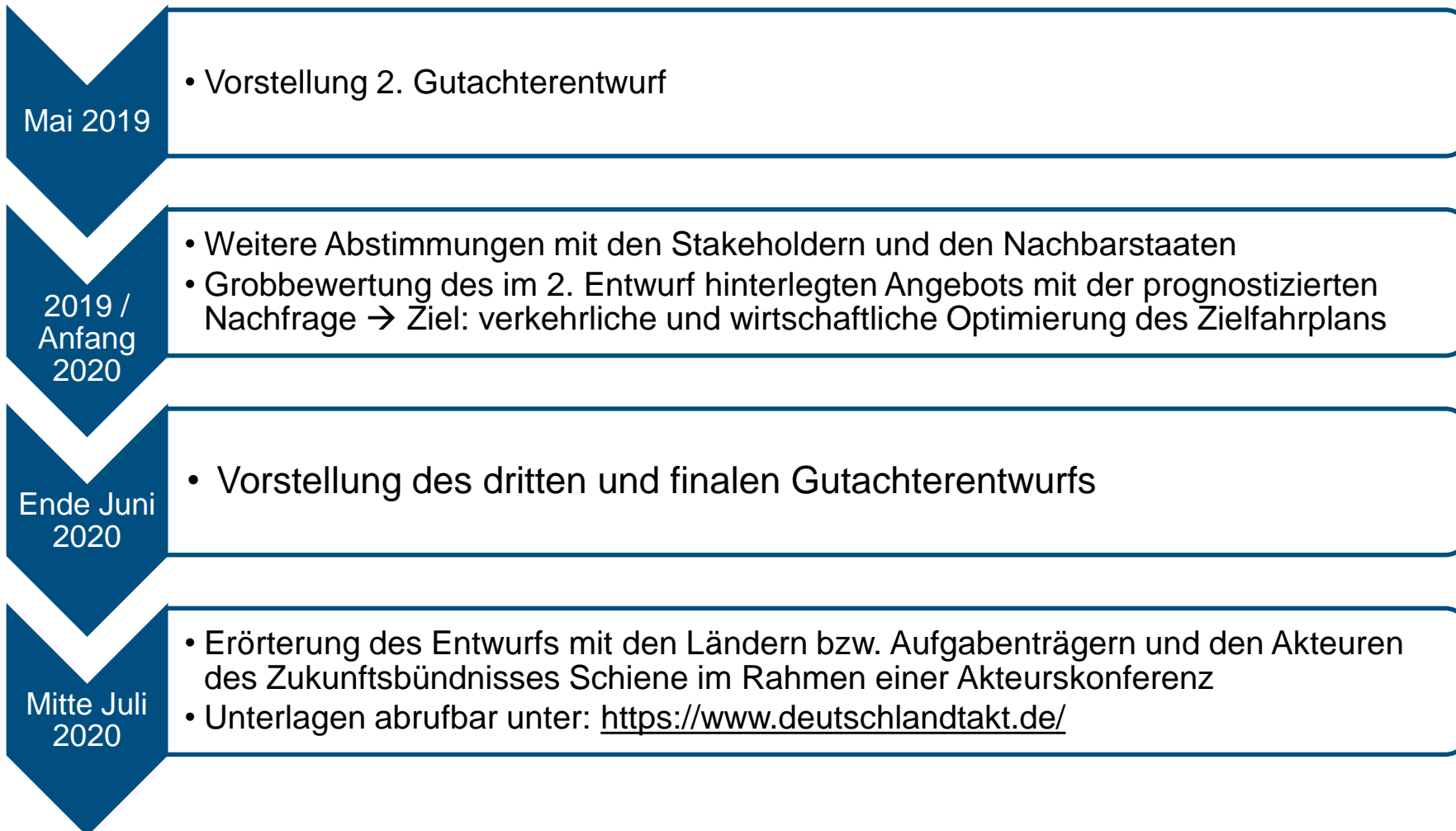


2. Vorgehen und aktueller Stand

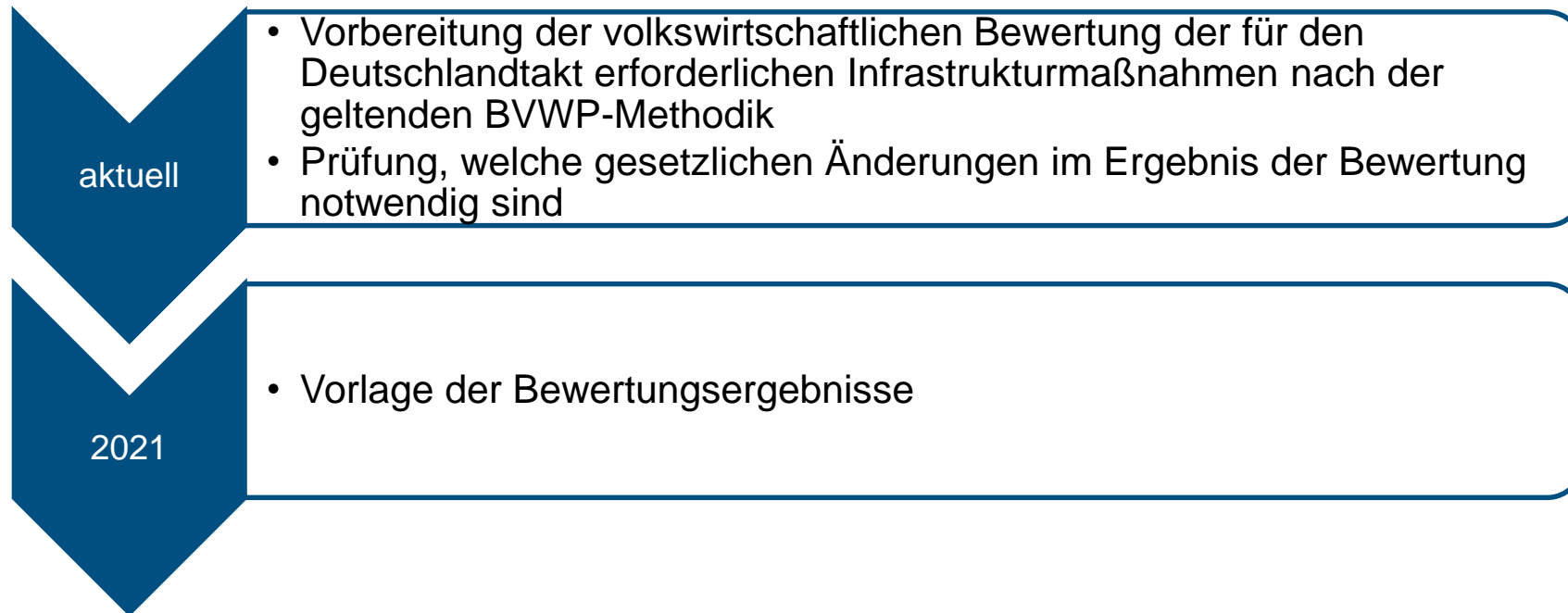
Beteiligung: Deutschlandtakt als gemeinsame Aufgabe



Meilensteine (1/2)



Meilensteine (2/2)

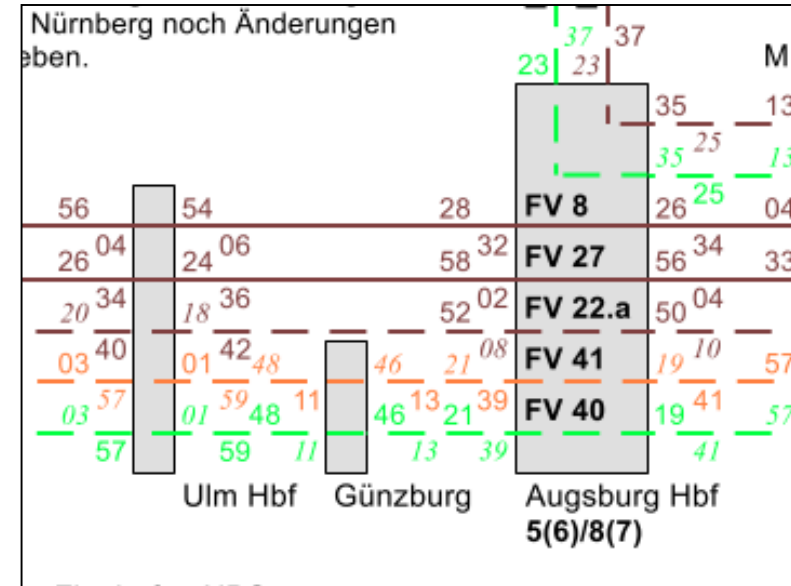


Wesentliche Änderungen vom 2. Gutachterentwurf zum 3. Entwurf - Auswahl

- Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs: z.B. Angebotsverdichtungen auf den Relationen Berlin – Amsterdam, Stuttgart – Amsterdam, München – Wien, Berlin – Paris
- weitere Verkürzung der Reisezeit auf den Achse Mannheim – Stuttgart – München und Würzburg Nürnberg
- dadurch bessere Einbindung der Züge in die Knotenbahnhöfe
- weitere Verbesserung von regionalen Taktknoten
- deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs durch die Einplanung zusätzlicher Trassen, sodass ein deutliches Wachstum möglich ist

3. Gutachterentwurf – Fokus: Projekt Ulm – Augsburg

- fahrplanbasierte Zielfahrzeit: 26 Minuten
- Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten Ulm und Augsburg
- Fernverkehrsanbindung von Günzburg sichergestellt (stündliche Bedienung im Deutschlandtakt)
- Weitere Beschleunigung der Achse Mannheim – München → Anschlussoptimierungen entlang der gesamten Achse



Netzgrafikausschnitt Fernverkehr
(<https://www.deutschlandtakt.de/>)

Hinweis:

Im Deutschlandtakt werden keine Streckenverläufe geplant, sondern lediglich die Anforderungen über notwendige Fahrzeiten definiert!

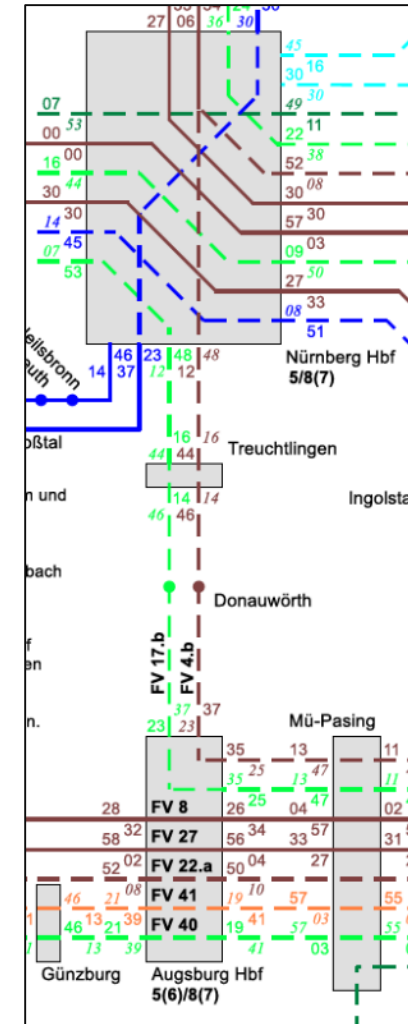
Elemente 3. Gutachterentwurf – Raum Augsburg (Auswahl, 1/2)

Ausweitung und Systematisierung der Anbindung von Augsburg nach Norden:

- **Studentakt Nürnberg – Augsburg – München** durch Überlagerung von zwei zweistündlichen Linien (Berlin – Leipzig – Nürnberg – Augsburg – München & Wiesbaden – Frankfurt – Nürnberg – Augsburg – München)
- Stündliche Halte in Treuchtlingen und Donauwörth systematisch eingeplant
- Gute Anschlüsse in Treuchtlingen und Donauwörth an den Nahverkehr
- Guter Anschluss in Nürnberg für Wegekette Augsburg – Hannover

Hinweis:

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Er legt jedoch nicht das rechtlich verbindliche Bedienangebot der Zukunft fest.

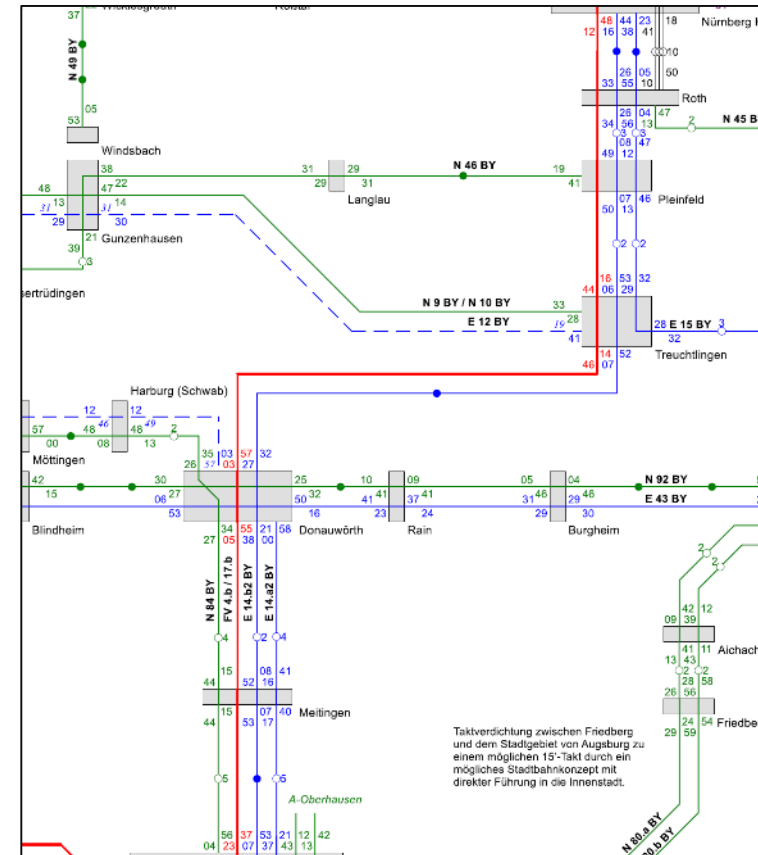


Netzgrafikausschnitt Fernverkehr
(<https://www.deutschlandtakt.de/>)

Elemente 3. Gutachterentwurf – Raum Augsburg (Auswahl, 2/2)

Systematisierung des Angebotes im Nahverkehr:

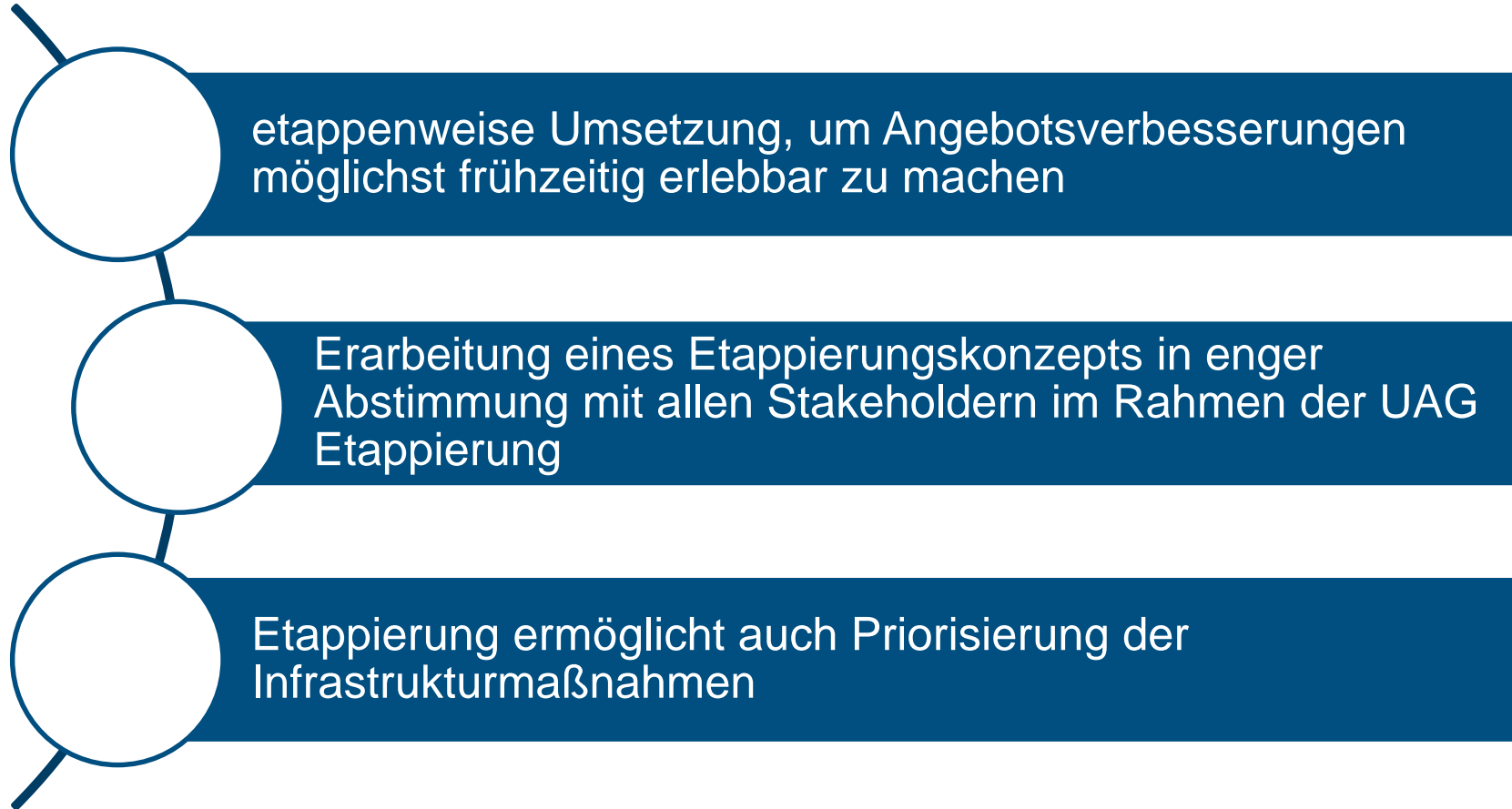
- Neu verkehren Züge von München über Augsburg nach Nürnberg im Stundentakt.
 - Angebotsverdichtung zwischen Nürnberg und Treuchtlingen auf einen Halbstundenrhythmus
 - Zusätzliche Züge zwischen Augsburg und Donauwörth.
 - Gute Knotenbildungen in Pleinfeld, Treuchtlingen und Donauwörth
- Augsburg stündlich mit Express-S-Bahn direkt an den Flughafen München angebunden



Netzgrafikausschnitt Nahverkehr Bayern
(<https://www.deutschlandtakt.de/>)

Hinweis:
Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Er legt jedoch nicht das rechtlich verbindliche Bedienangebot der Zukunft fest.

Etappenweise Umsetzung des Deutschlandtakts





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Philipp Blümel

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat E13 – Infrastrukturplanung, Deutschlandtakt, Elektrifizierung, Bahnhöfe
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

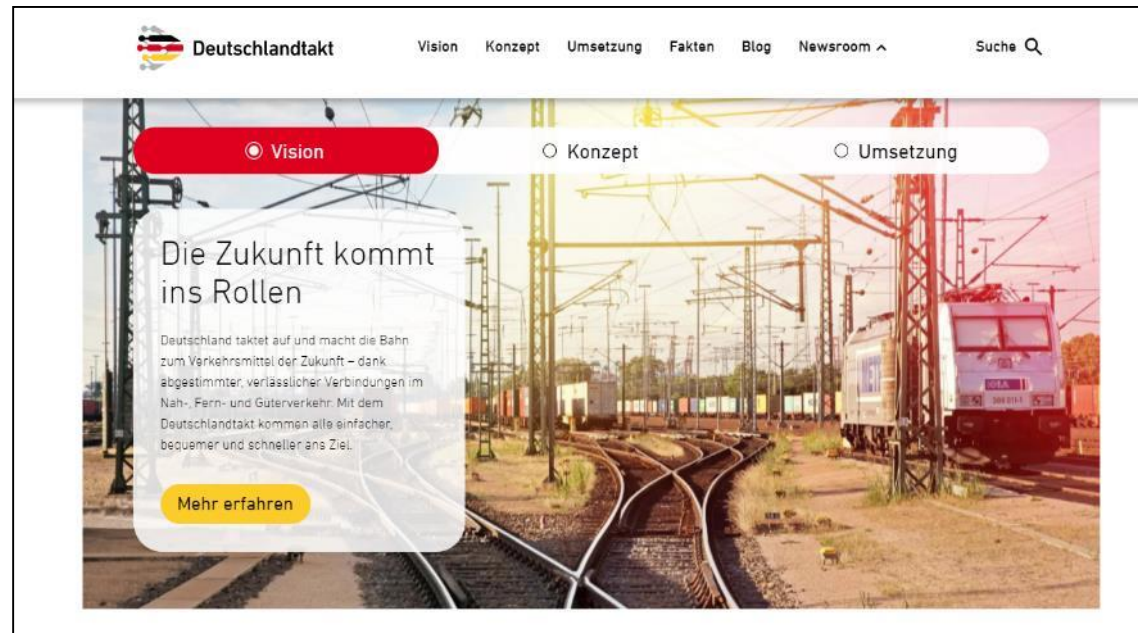
www.bmvi.de

www.bmvi.de

Gemeinsame Kommunikation mit allen Stakeholdern

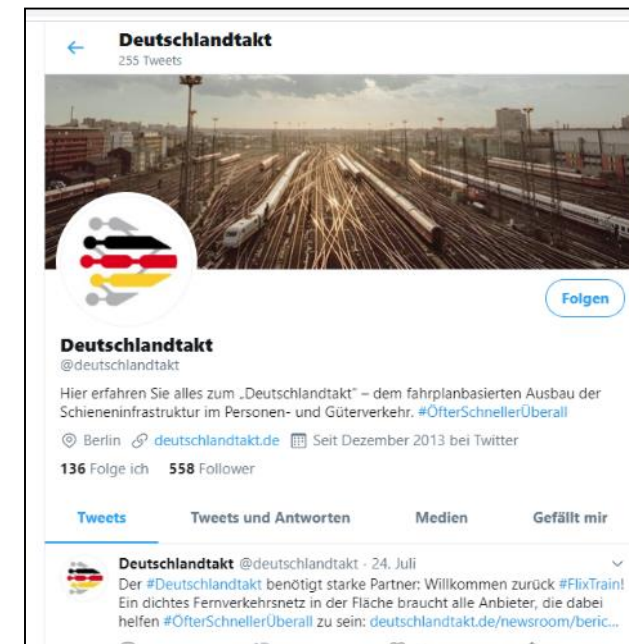


Deutschlandtakt



<https://www.deutschlandtakt.de/>

Twitter:
@deutschlandtakt



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

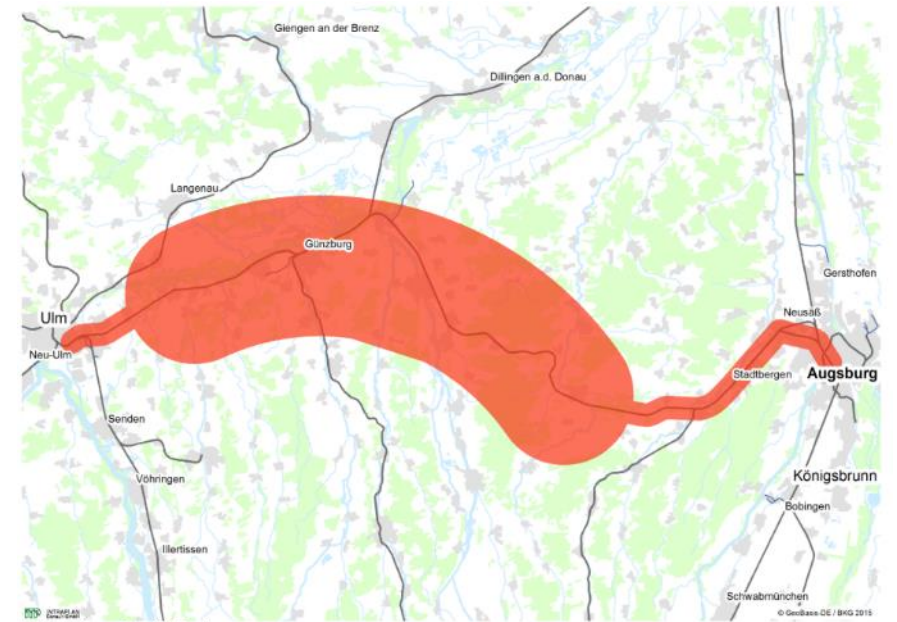


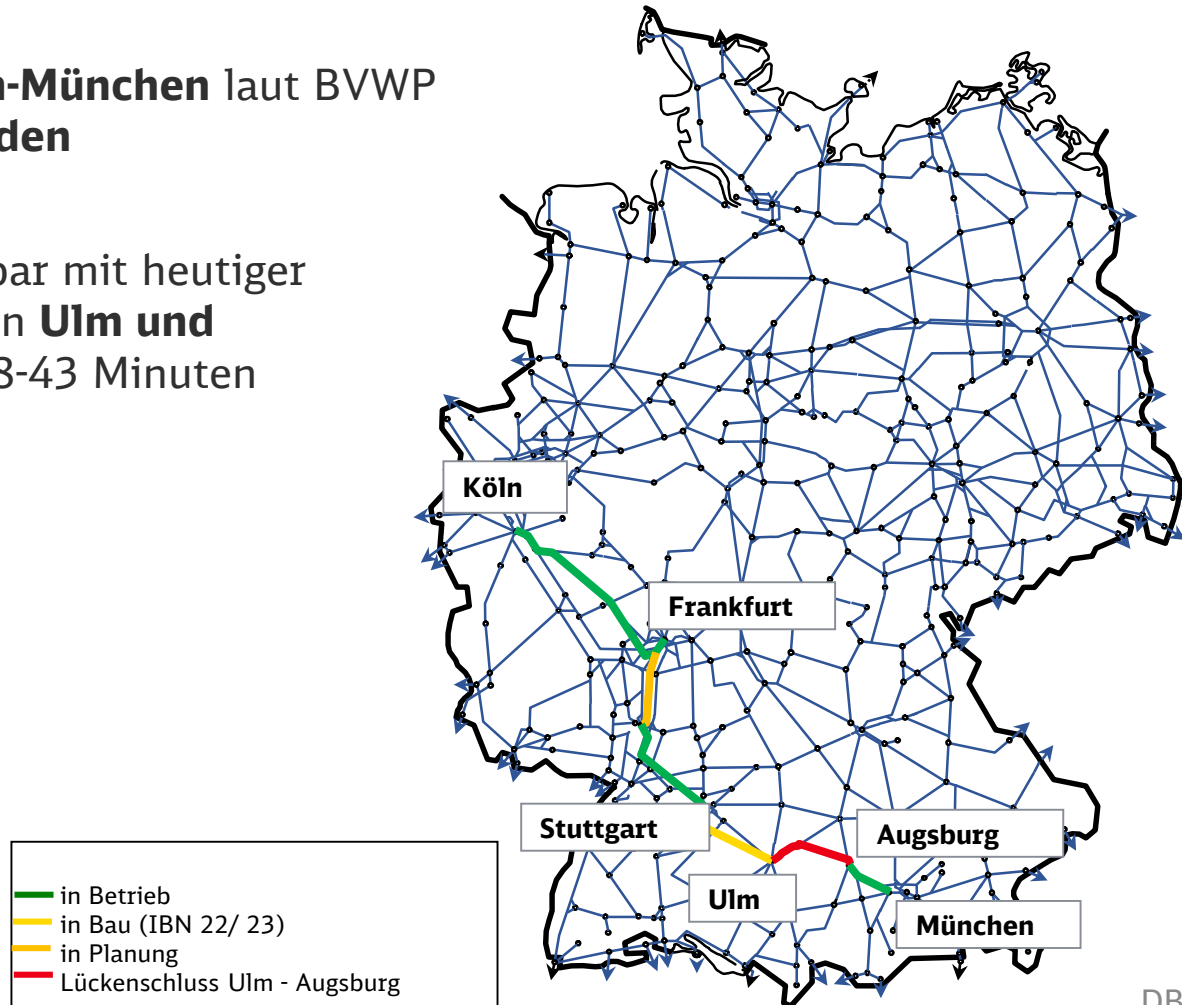
Abb. 1: Lage der Maßnahme

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Die Verkehrliche Zielsetzung

Zielfahrzeit **Köln-München** laut BVWP
2030: **3:49 Stunden**

→ Nicht erreichbar mit heutiger
Fahrzeit zwischen **Ulm und
Augsburg** von 38-43 Minuten



Die neue Fahrzeit zwischen
Ulm und Augsburg beträgt
ohne Halt in Günzburg **26
Minuten.**

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

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

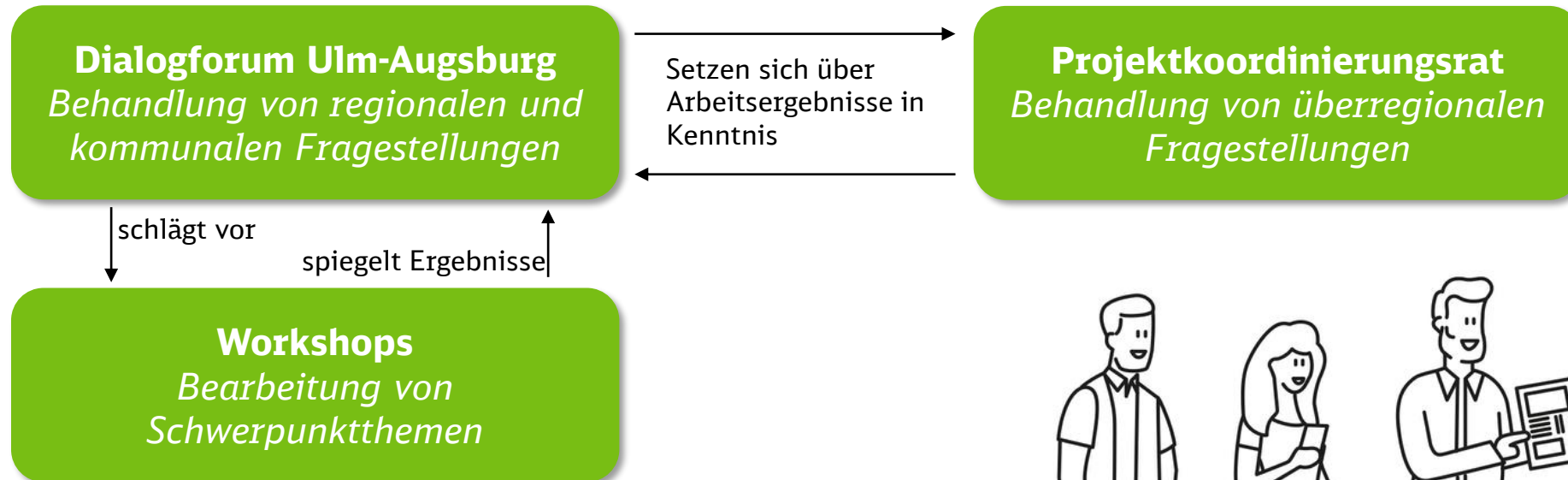
Dialog mit lokaler Politik

- **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)

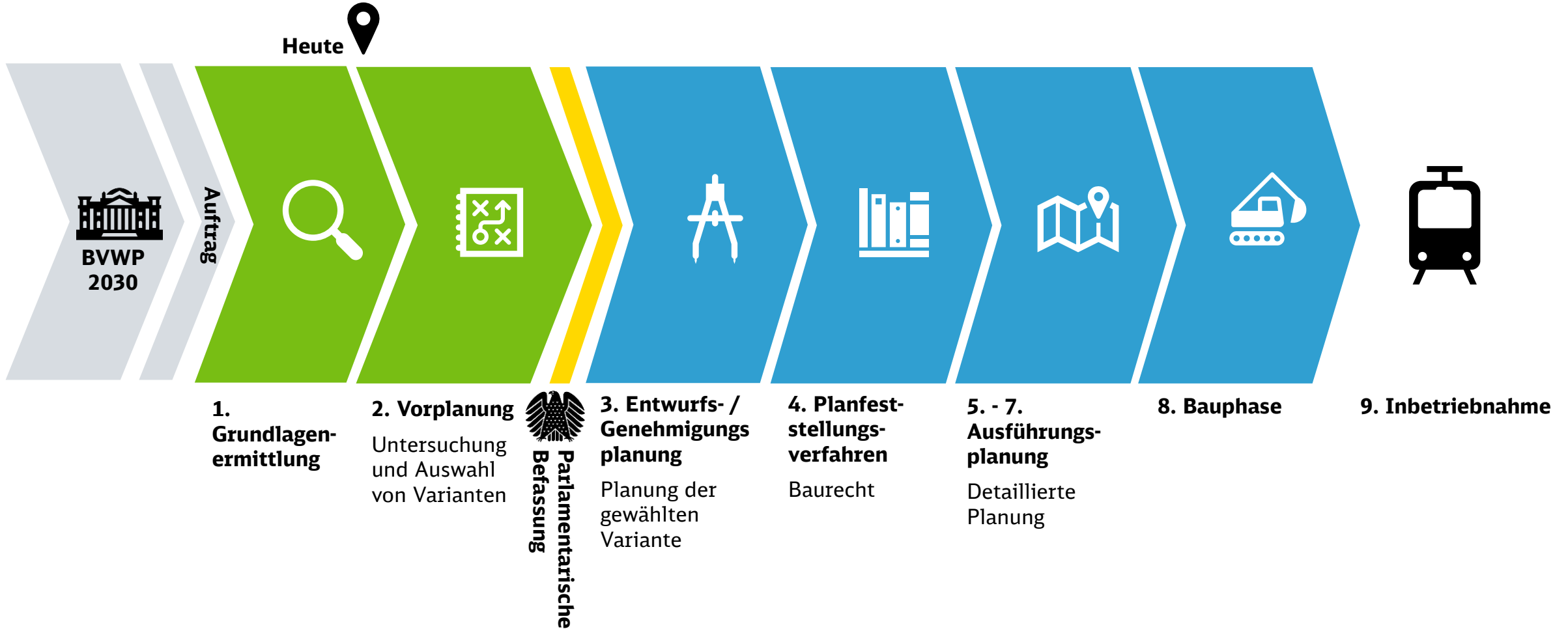
Information und Konsultation der Lokalpolitik, zivilgesellschaftlicher und wirtschaftlicher Akteure mit kommunalem Fokus. Die vertiefende Arbeit findet in Workshops statt.	Funktion	Informationsaustausch zu den Planungen mit Politik und Zivilgesellschaften auf überregionaler Ebene
Etwa 60-80 Personen	Teilnehmerzahl	Etwa 15-20 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

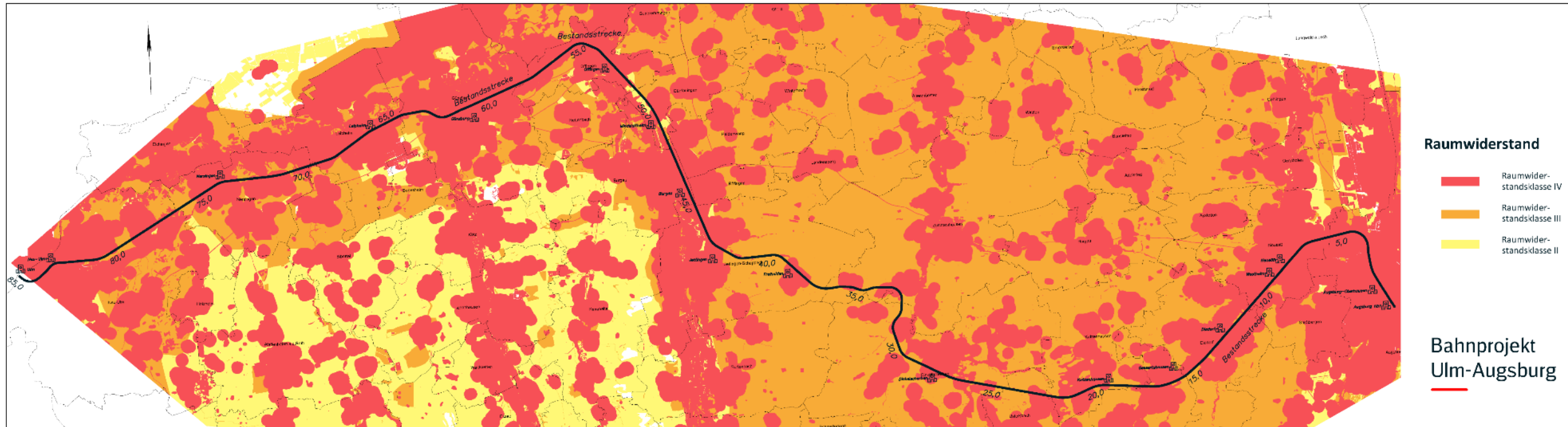
- Stark besiedelter Raum
- Kaum bis keine Flächen ohne Raumwiderstände
- Breit gestreute Landschaftsschutzgebiete
- Sehr hohe Raumwiderstände im Ulmer und Augsburger Stadtgebiet
- Schützenswerte Gebiete verlaufen im Nord-Süd-Gefälle
- Höchst schützenswerte Gebiete nördlich der Donau und rund um Günzburg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



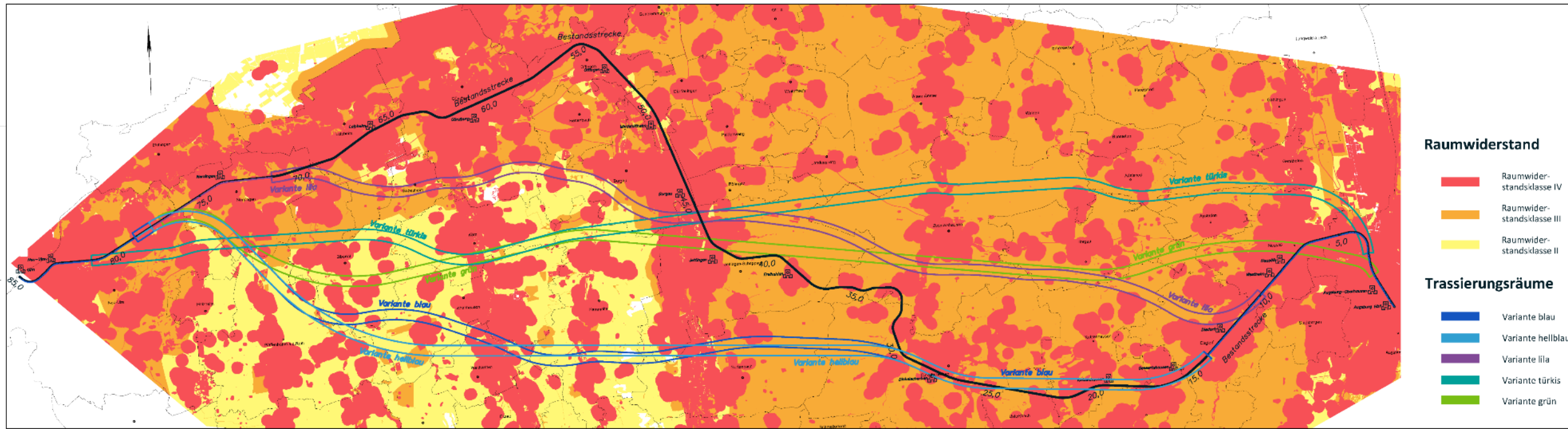
→ Diese Randbedingungen ergeben nur eine Handvoll Trassierungsräume.

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

Raumwiderstände zwischen Ulm und Augsburg

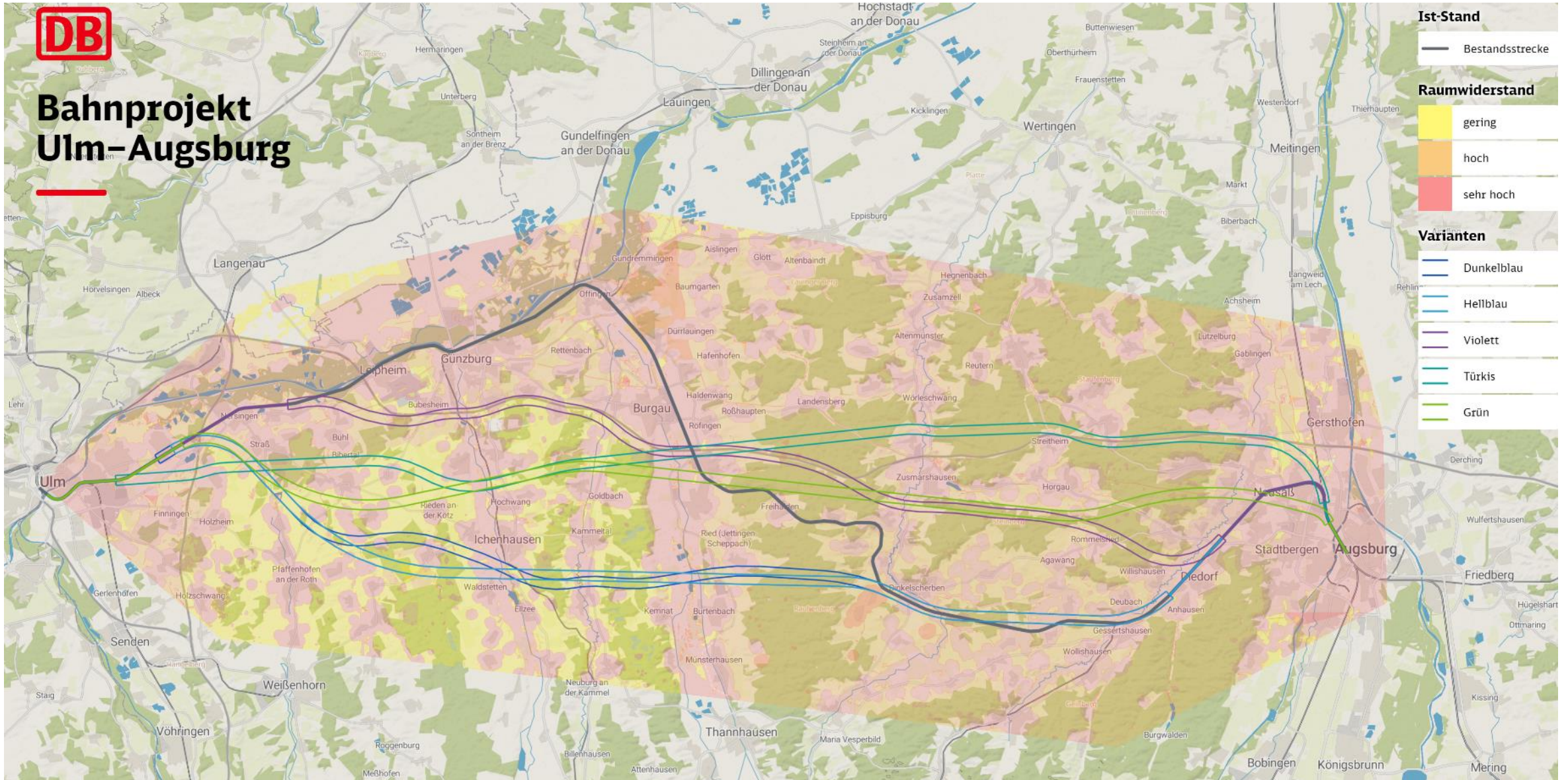


Trassierungsräume zwischen Ulm und Augsburg

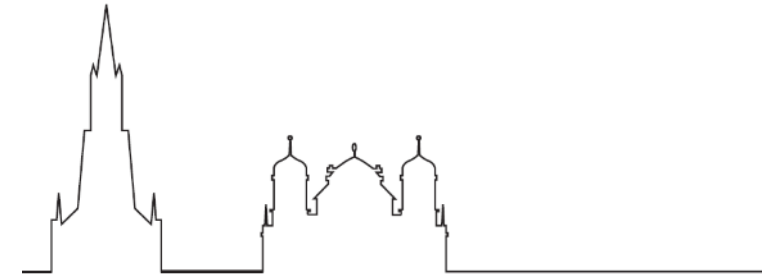




Bahnprojekt Ulm–Augsburg



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

Fragen und Anmerkungen





NETZE

Vielen Dank

