



Bahnprojekt Ulm- Augsburg

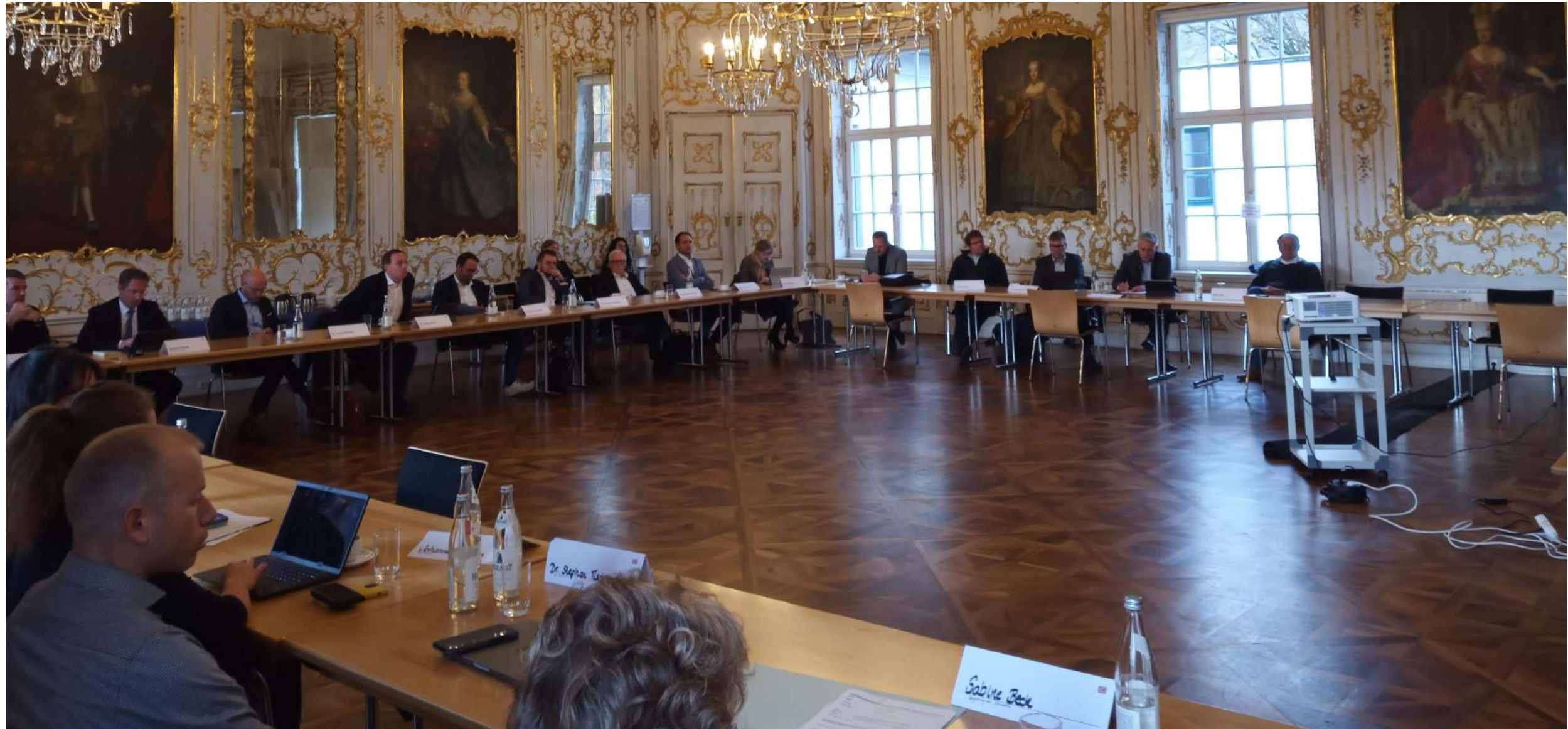
6. Projektkoordinierungsrat



26.6.2023 | Leipheim

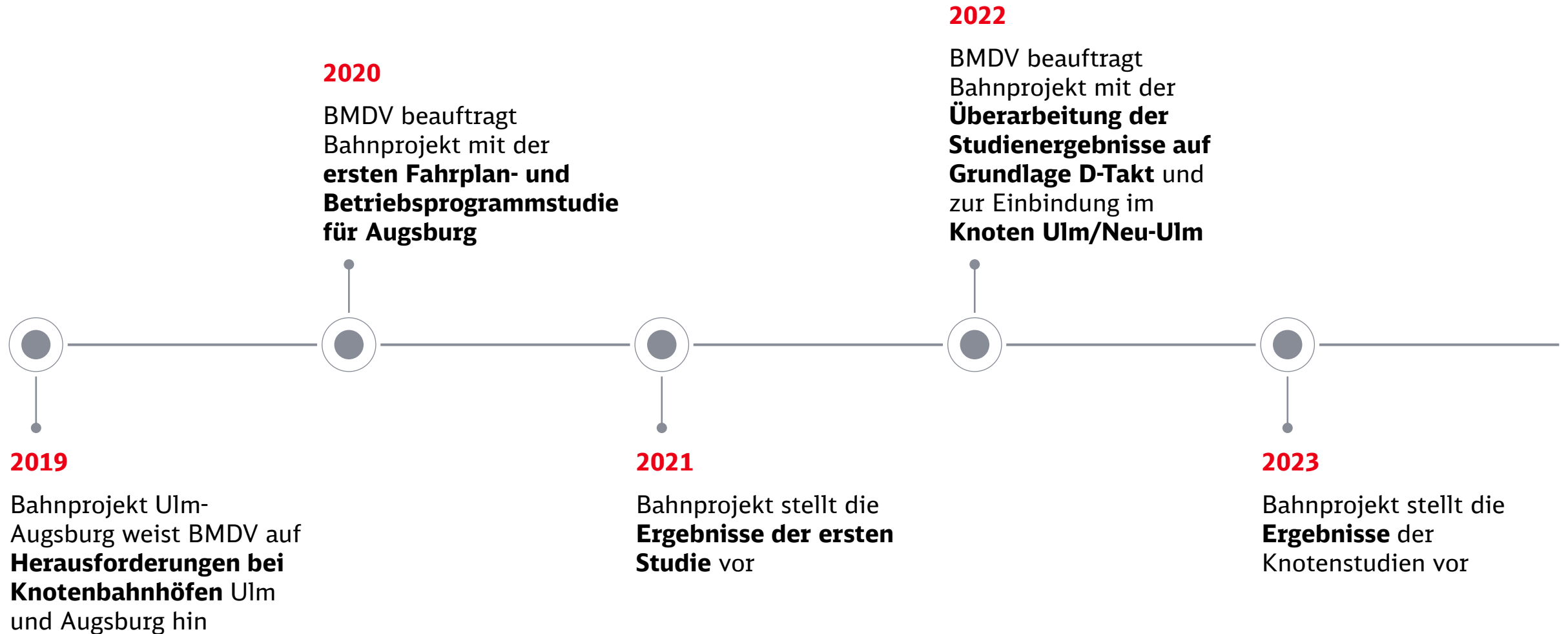
- 1. Begrüßung**
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
3. Aktueller Planungsstand
4. Trassenauswahlverfahren
5. Raumordnungsverfahren
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
7. Nächste Termine

Begrüßung und Rückblick



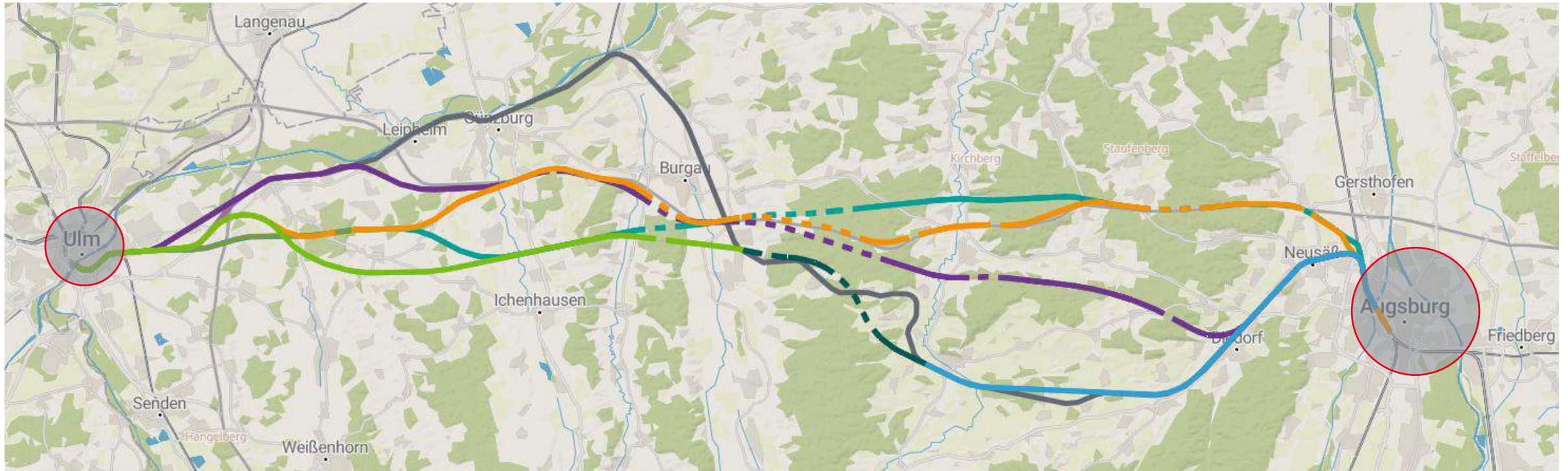
1. Begrüßung
- 2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg**
3. Aktueller Planungsstand
4. Trassenauswahlverfahren
5. Raumordnungsverfahren
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
7. Nächste Termine

Knoten Ulm und Augsburg



Ausgangslage

- **Knoten Ulm und Augsburg** sind im Zielfahrplan des **Deutschlandtaktes (DT) stark belastet**
- Projekt ABS/NBS Ulm–Augsburg hat den Auftrag eingeholt, **Fahrplanstudien** für die Knoten auf Basis des Deutschlandtakts durchzuführen

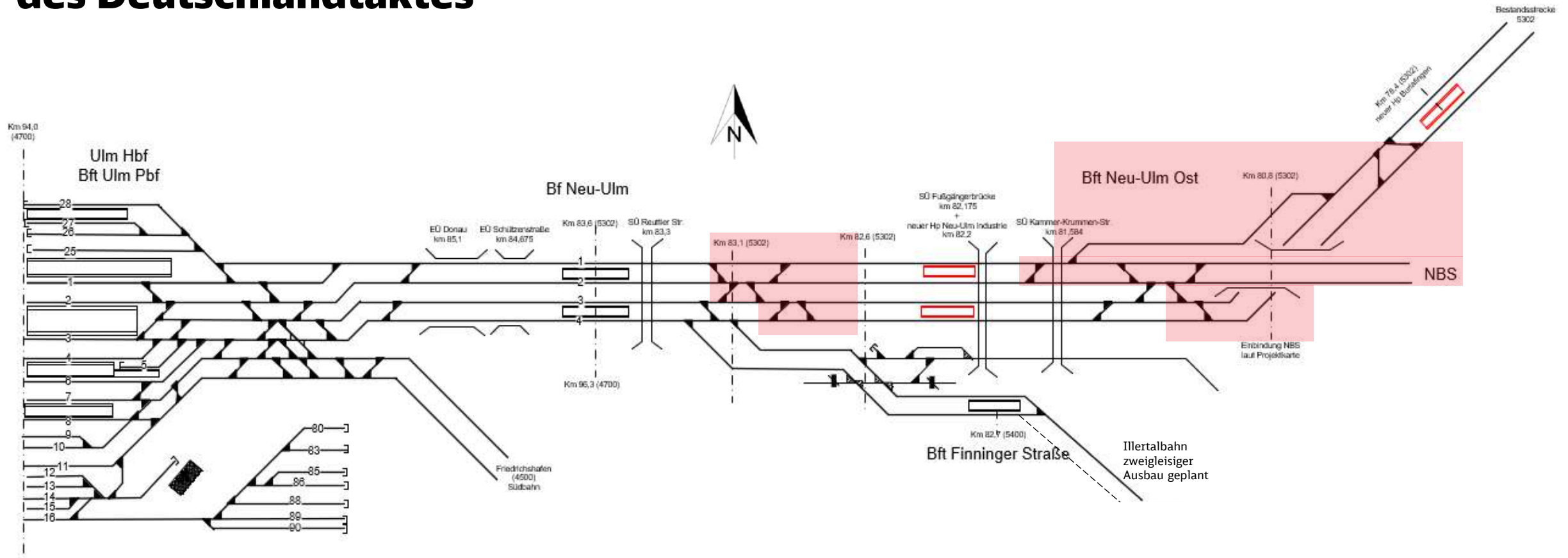


Fazit für Ulm/Neu-Ulm

- Alle **im Projektbereich der ABS/NBS Ulm–Augsburg** erkannten Konflikte konnten in der Variante der **nördlichen Einbindung** durch infrastrukturelle Anpassungen (z. B. Lichtsperrsignale) **gelöst werden**
- **Deutschlandtakt** kann **eingehalten** werden
- **Außerhalb des Projektbereichs** gelegene Konflikte im Knoten Ulm können gelöst werden



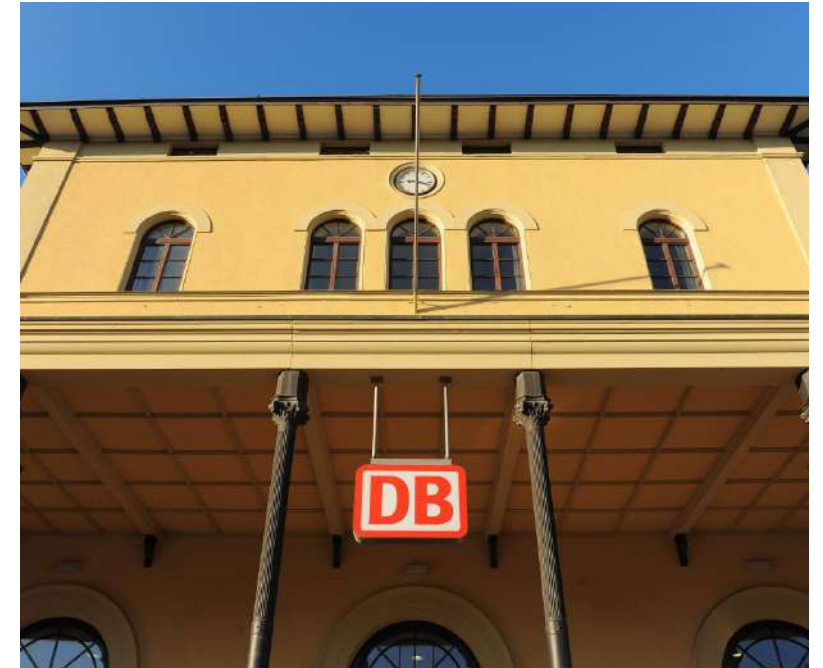
Nördliche Einbindung entspricht der Variante des Deutschlandtaktes



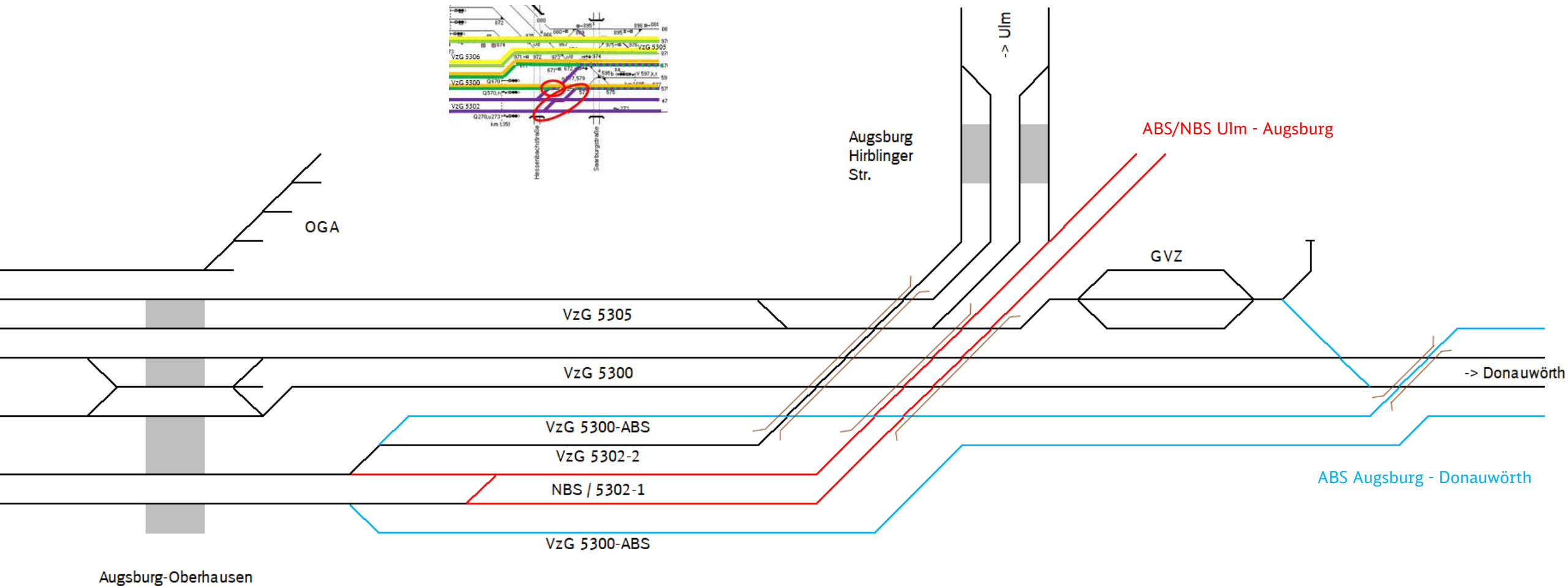
 = neue Infrastruktur

Fazit für Augsburg

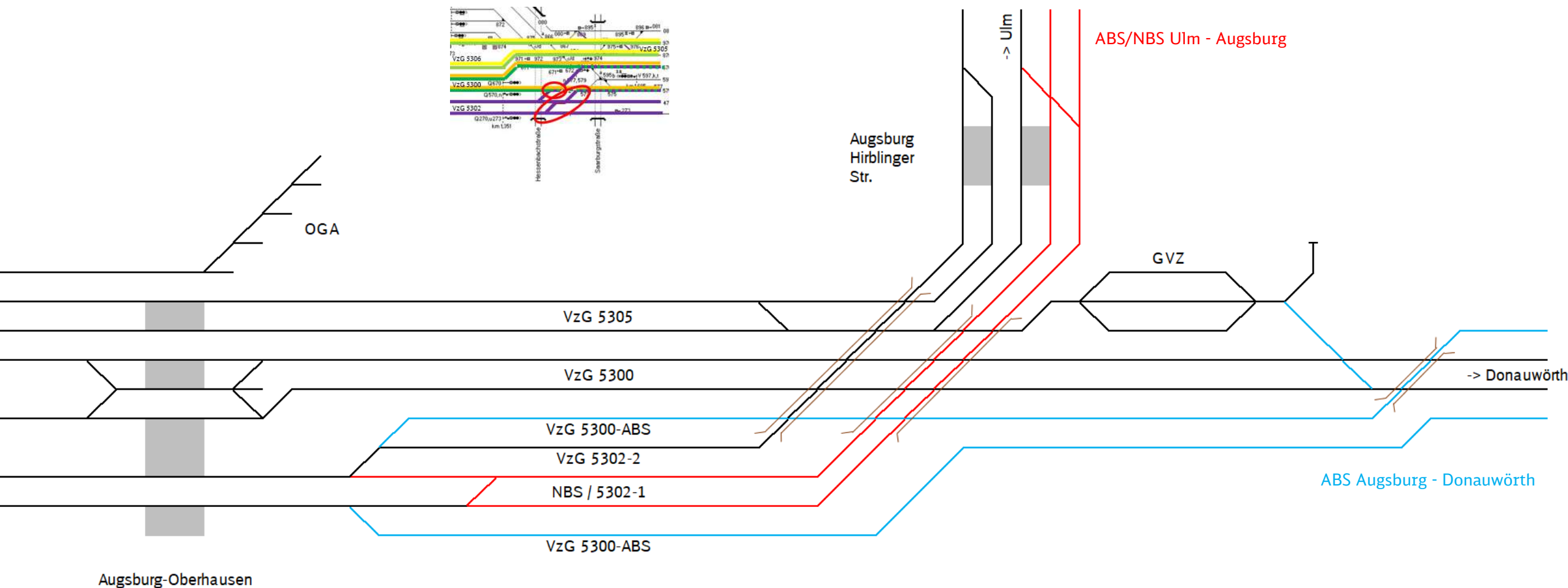
- Bei **Erstellung des Zielfahrplans** zum Deutschlandtakt wurde im Knoten Augsburg keine Engpasssituation **makroskopisch** festgestellt.
- Die Vorhabenträgerin DB Netz AG hat diesen Sachverhalt **mikroskopisch** mit Hilfe u.a. einer ersten Fahrplanstudie näher **untersucht**.
- Im Ergebnis verbleiben **kapazitive Engpässe im Knoten Augsburg**, die einen **weitergehenden infrastrukturellen Ausbaubedarf** nach sich ziehen.
- Die DB Netz AG wird diese Ergebnisse in die **Fortschreibung des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt des BMDV einbringen. Grundlage** bei der Bewertungsüberprüfung wird die aktuell im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans in Erarbeitung befindliche **Verkehrsprognose für das Zieljahr 2040** sein.
- Sollte sich das **Ergebnis bestätigen**, werden DB Netz und Bund dies zum Anlass nehmen, **Lösungsüberlegungen** im zukünftigen Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan (BVMP) zu entwickeln, um der **Engpasssituation im Knoten Augsburg gerecht** zu werden.



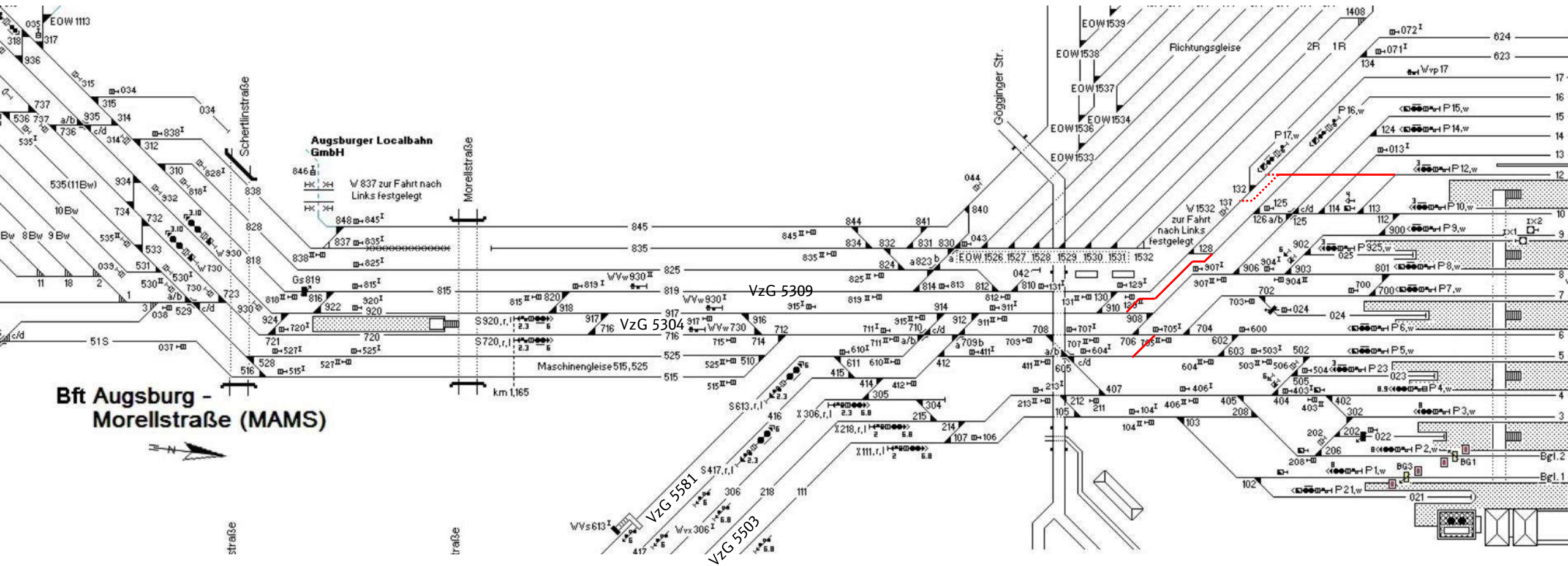
Infrastrukturvorschlag (DB Netz) mit ABS/NBS Ulm–Augsburg (Variante Türkis/Orange) und ABS Augsburg–Donauwörth



Infrastrukturvorschlag (DB Netz) mit ABS/NBS Ulm–Augsburg (Variante Blau-Grün/Violett) und ABS Augsburg–Donauwörth



Anpassung Infrastruktur im Südkopf Augsburg gemäß Infrastrukturvorschlag des Deutschlandtaktes

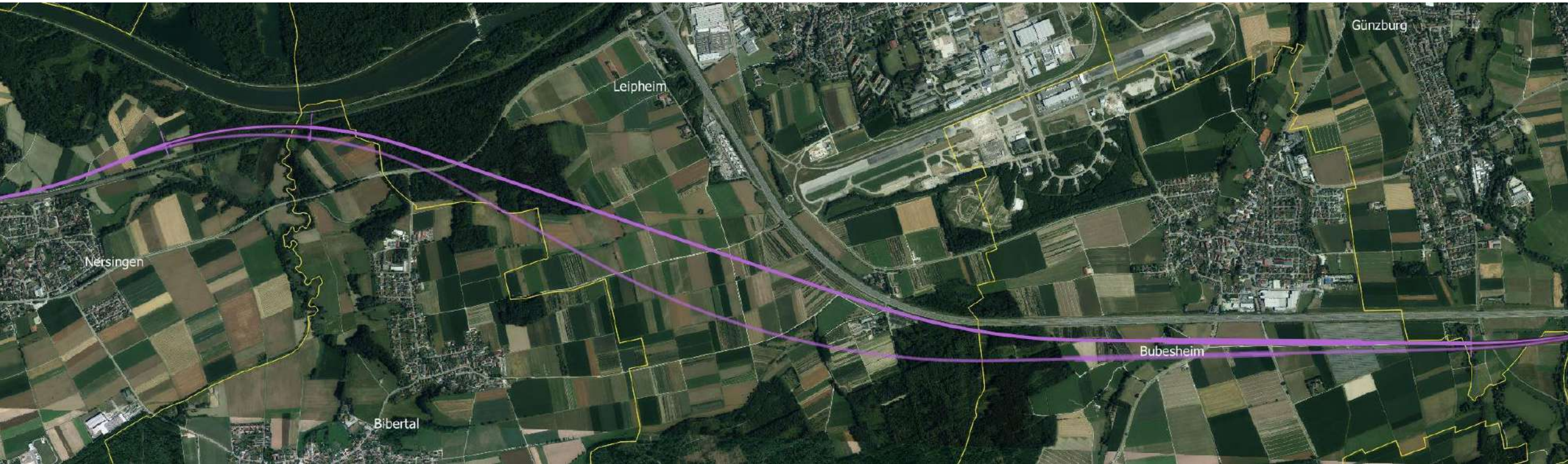


— Infrastrukturmaßnahmen Knoten Augsburg D-Takt

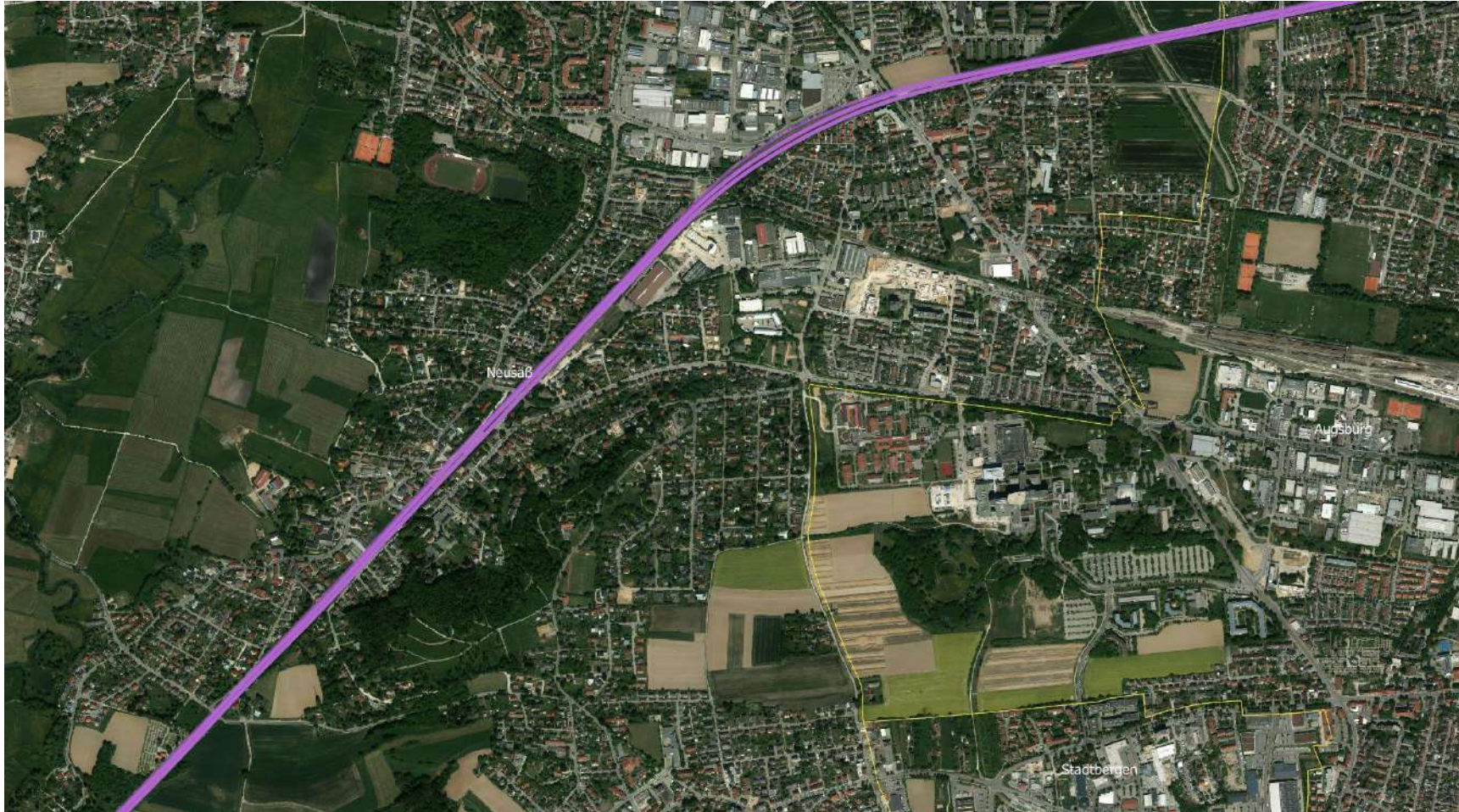
1. Begrüßung
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
- 3. Aktueller Planungsstand**
4. Trassenauswahlverfahren
5. Raumordnungsverfahren
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
7. Nächste Termine

Aktueller Planungsstand

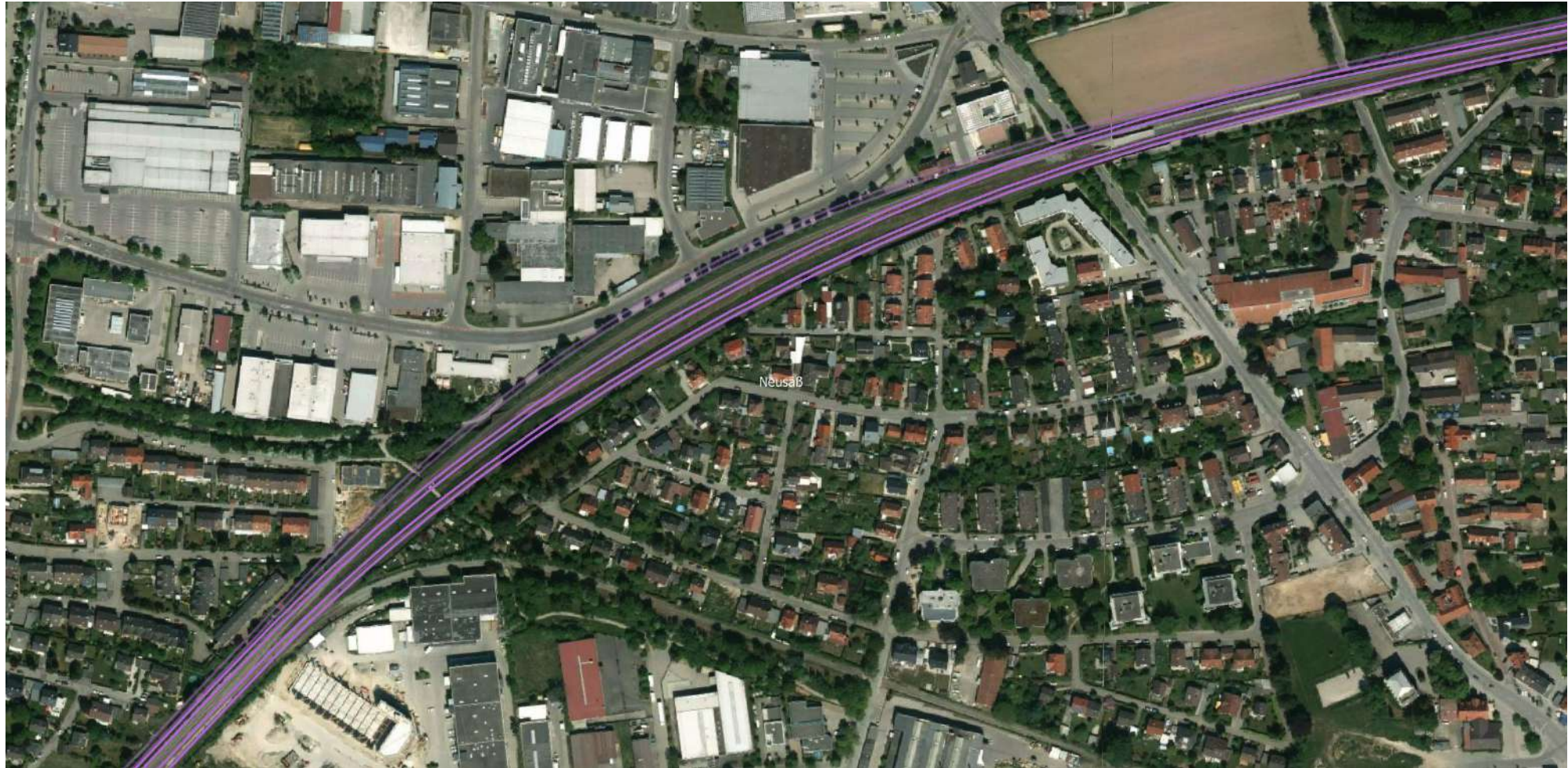
– Variante Violett: Rühmerteiche und Trinkwasserbrunnen Bubesheim



– Variante Violett: Neusäß-Westheim – Augsburg-Bärenkeller

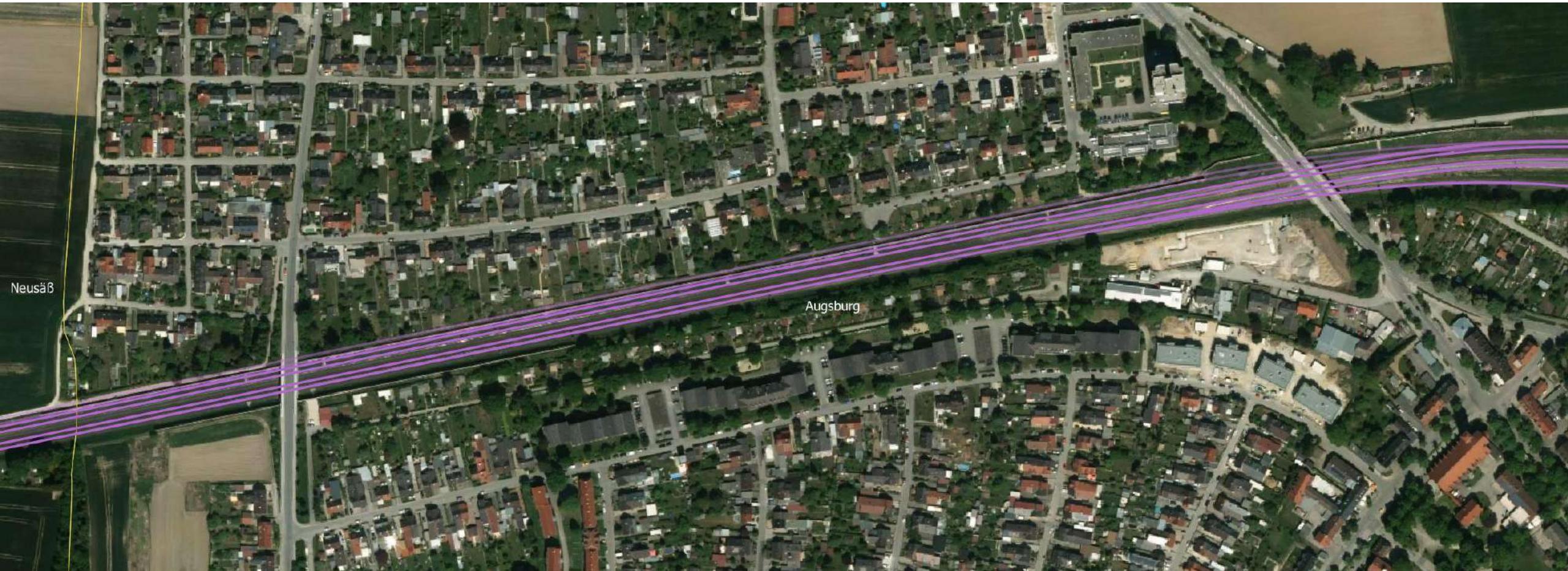


– Variante Violett: Kurve in Neusäß



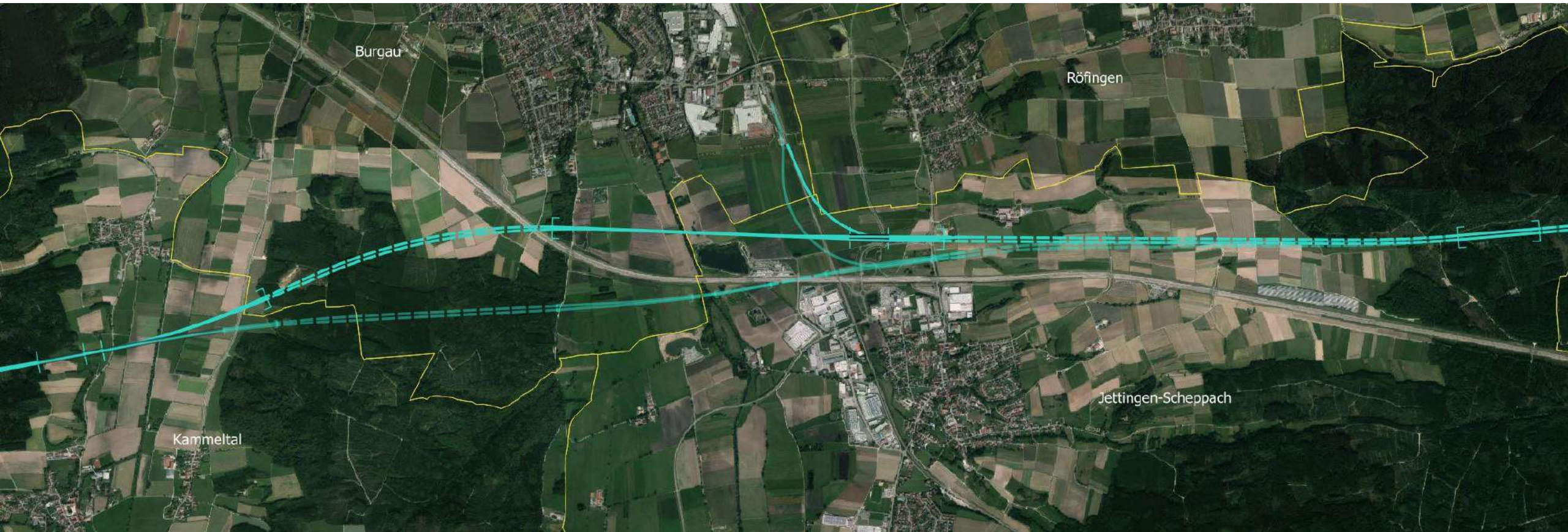
Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Violett: Augsburg-Bärenkeller

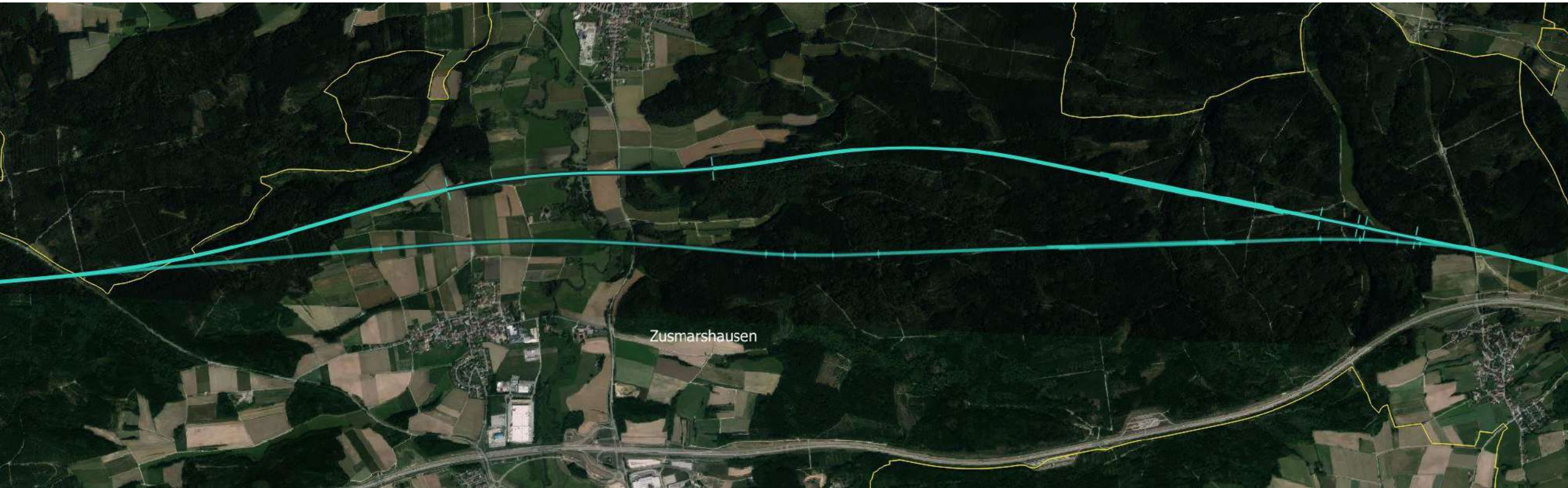


Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Türkis: Mindeltal und Burgauer See



- **Variante Türkis:** Wollbach und Talbrücke Zusmarshausen

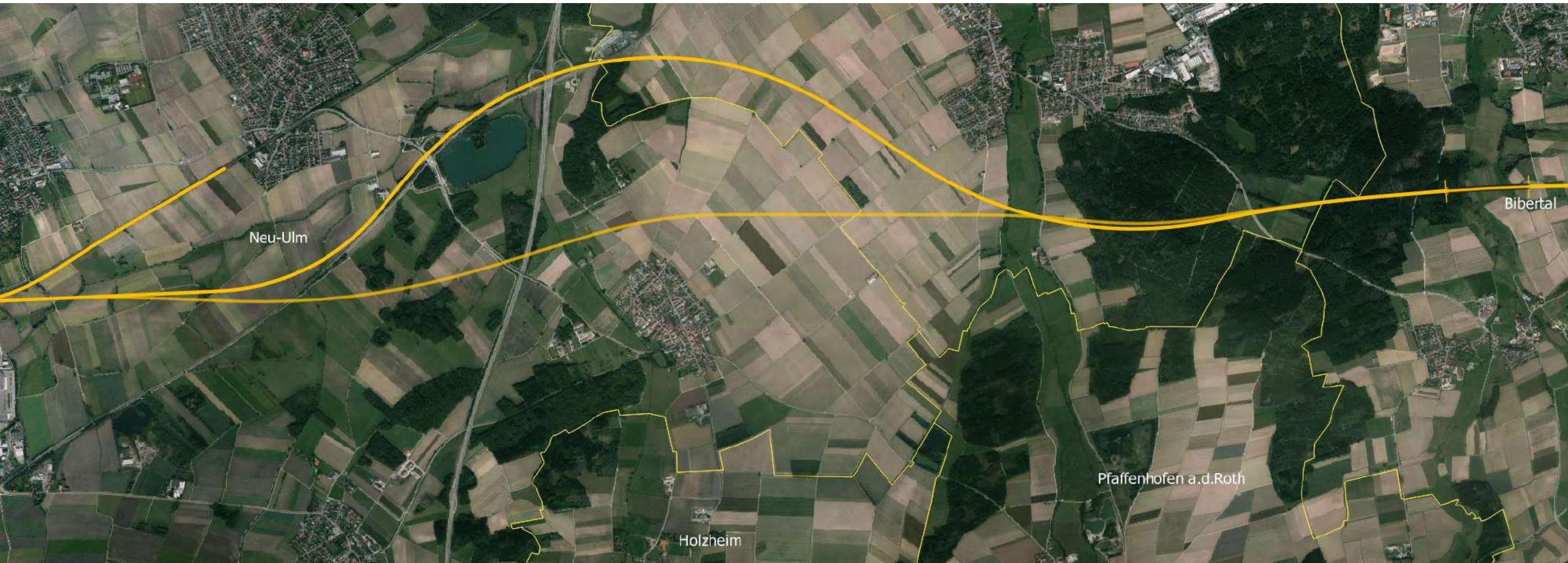


– Variante Türkis: Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg



Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Orange: Pfuhler Ried



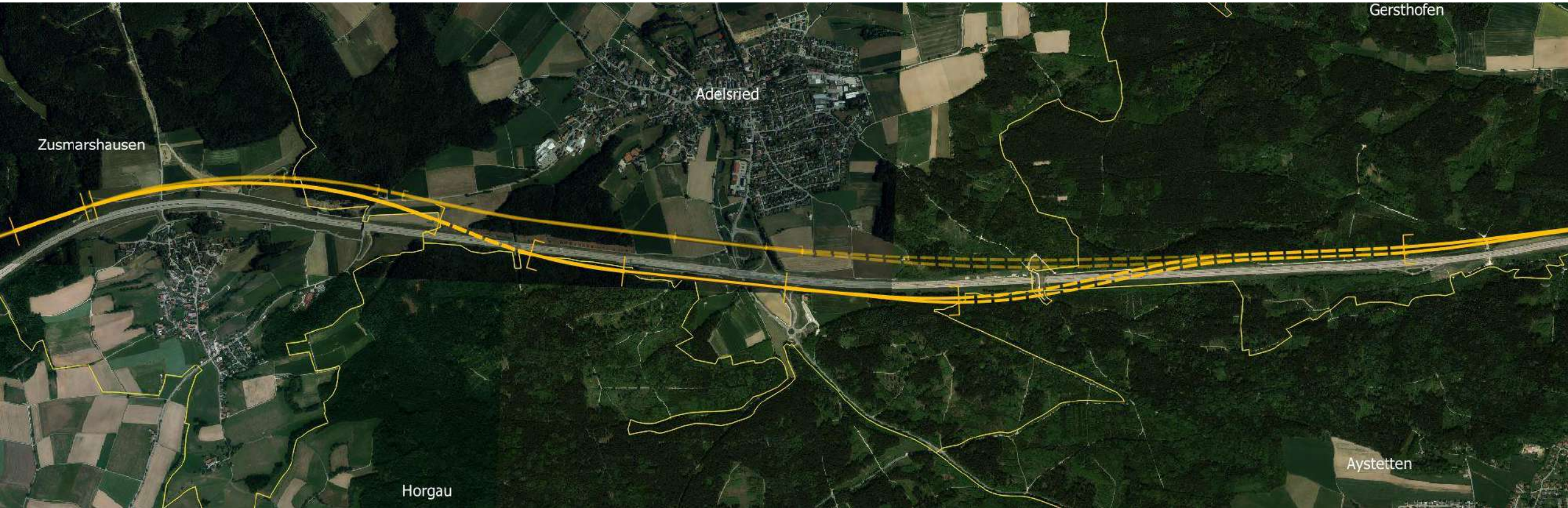
Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Orange: Burgau



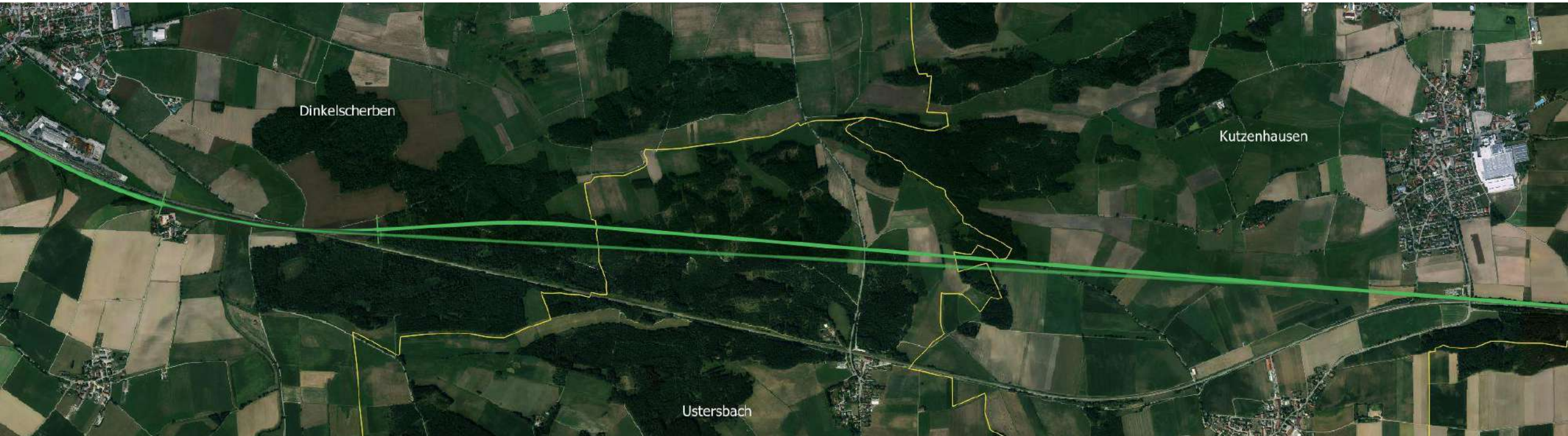
Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Orange: Adelsried



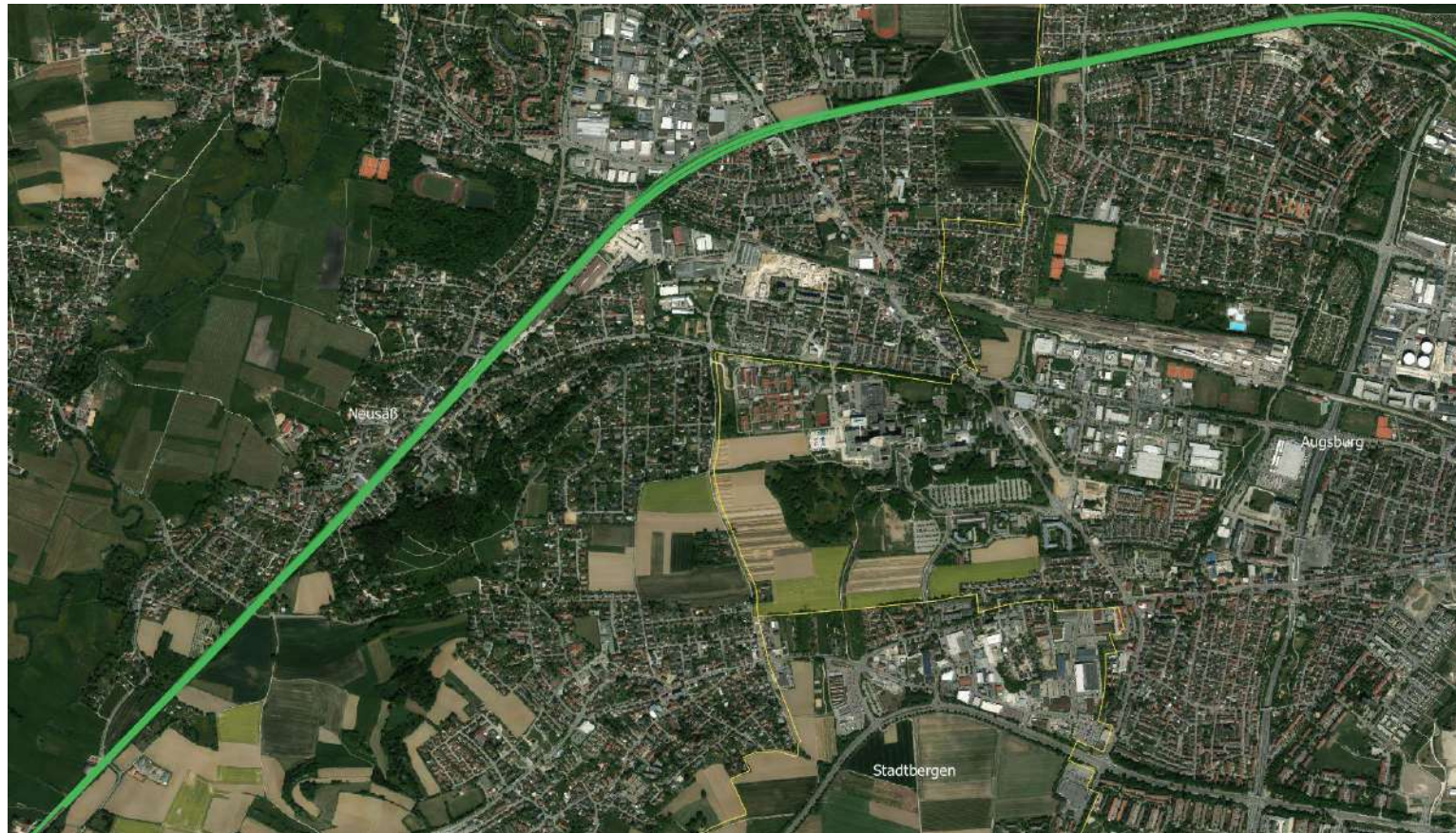
Neues aus der Planung: Planungsänderungen

– Variante Blau-Grün: Dinkelscherbener Moor



Neues aus der Planung: Planungsänderungen

- **Variante Blau-Grün:** Neusäß-Westheim – Augsburg-Bärenkeller



1. Begrüßung
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
3. Aktueller Planungsstand
- 4. Trassenauswahlverfahren**
5. Raumordnungsverfahren
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
7. Nächste Termine

Trassenauswahlverfahren

Trassenauswahlverfahren

- **Ziel des Trassenauswahlverfahrens (TAV):** Trassenvarianten vergleichen zu können
- Trassenauswahlverfahren durch Kriterienkatalog als **(inter-)national mehrfach angewandtes und bewährtes Verfahren**
- Erarbeitung des Kriterienkatalogs durch **Universität Innsbruck**, Abstimmung mit **Planungsbüros** und **DB Netz AG**
- Anspruch: **Transparenz, Akzeptanz** und **Nachvollziehbarkeit**
- **Beteiligung der Öffentlichkeit: Hinweise** aus Dialogforum und Projektkoordinierungsrat zum Kriterienkatalog wurden bei zwei Workshops **diskutiert** und **neue Kriterien aufgenommen**

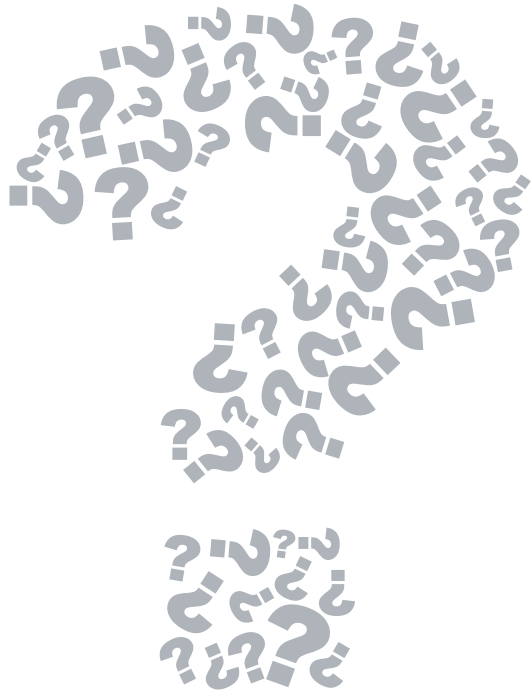


Kriterienkatalog: Ziel und Aufbau

- Berücksichtigt **projekt- und raumspezifische Rahmenbedingungen** → garantiert **Belastbarkeit des Auswahlprozesses** in späteren Verfahren
- Zielt darauf ab, Kriterien und Kosten einheitlich aufzubereiten → ermöglicht **Vergleich der Varianten**
- In **3 Fachbereiche** mit **rund 30 Kriterien** eingeteilt: „**Verkehr und Technik**“, „**Raum und Umwelt**“ und „**Kosten**“
- In **3 Ebenen** eingeteilt: Fachbereich, Hauptkriterium (+ Ziel) und Teilkriterium (+ Indikatoren)
- Jedem **Fachbereich** lassen sich **mehrere Hauptkriterien** mit **jeweils einem Ziel** zuordnen, welche wiederum **verschiedene Teilkriterien** beinhalten
- **Indikatoren** beschreiben, was genau beurteilt wird, um zu entscheiden, in welchem Maß eine Trassenvariante das Ziel erfüllt

NDE/ABG Ulm - Augsburg | Kriterienkatalog
Rev. 03.2023

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1. Verkehr und Technik	1.1. Betriebsbetrieb	1.1.1. Trassenplanung	Erstellung der Trassenplanung	Erstellung der Trassenplanung (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.1.2. Betriebs- und Leistungsindikatoren	Erstellung der Betriebs- und Leistungsindikatoren	Erstellung der Betriebs- und Leistungsindikatoren (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
	1.2. Betriebsführung	1.2.1. Leistungsfähigkeit	Erstellung der Leistungsfähigkeit	Erstellung der Leistungsfähigkeit (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.2.2. Flexibilität	Erstellung der Flexibilität	Erstellung der Flexibilität (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.2.3. Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.2.4. Flexibilität	Erstellung der Flexibilität	Erstellung der Flexibilität (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
	1.3. Wirtschaftliche Betriebsführung	1.3.1. Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.3.2. Flexibilität	Erstellung der Flexibilität	Erstellung der Flexibilität (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
	1.4. Betriebsführung	1.4.1. Flexibilität	Erstellung der Flexibilität	Erstellung der Flexibilität (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
		1.4.2. Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)
1.4.3. Flexibilität		Erstellung der Flexibilität	Erstellung der Flexibilität (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)	
1.4.4. Wirtschaftlichkeit		Erstellung der Wirtschaftlichkeit	Erstellung der Wirtschaftlichkeit (Trassenplanung) (Trassenplanung) (Trassenplanung)	
2. Raum und Umwelt	2.1. Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2.1.1. Ulm	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		2.1.2. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
	2.2. Mensch - Lebensqualität	2.2.1. Lebensqualität	Erstellung der Lebensqualität	Erstellung der Lebensqualität (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		2.2.2. Lebensqualität	Erstellung der Lebensqualität	Erstellung der Lebensqualität (Ulm) (Ulm) (Ulm)
	2.3. Mensch - Lebensqualität	2.3.1. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		2.3.2. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
	2.4. Mensch - Lebensqualität	2.4.1. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		2.4.2. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
	2.5. Mensch - Lebensqualität	2.5.1. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		2.5.2. Gesundheit	Erstellung der Gesundheit	Erstellung der Gesundheit (Ulm) (Ulm) (Ulm)
3. Kosten	3.1. Kosten	3.1.1. Kosten	Erstellung der Kosten	Erstellung der Kosten (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		3.1.2. Kosten	Erstellung der Kosten	Erstellung der Kosten (Ulm) (Ulm) (Ulm)
	3.2. Kosten	3.2.1. Kosten	Erstellung der Kosten	Erstellung der Kosten (Ulm) (Ulm) (Ulm)
		3.2.2. Kosten	Erstellung der Kosten	Erstellung der Kosten (Ulm) (Ulm) (Ulm)



- **Ziele** werden u.a. aufgrund von gesetzlichen Vorgaben, übergeordneten Programmen, Richtlinien und Normen definiert
- Jede Variante erfüllt diese **Anforderungen und Anliegen** in unterschiedlicher Weise
- Voraussetzung: Kriterien müssen **relevant, verständlich, nachvollziehbar, messbar, angemessen und objektiv** sein
- Kriterien bilden ab, **zu welchem Grad** eine Variante **ein Ziel erfüllt**

Kriterienkatalog: Beteiligung der Öffentlichkeit

- 2025: Vorzugsvariante in die Parlamentarische Befassung
- 2024: Vorzugsvariante soll feststehen
- 14. Oktober 2023: 6. Workshop zum Dialogforum: Gewichtung der Kriterien
- 10. Oktober 2023: 11. Sitzung des Dialogforums: Gewichtung der Kriterien im Fachbereich „Raum und Umwelt“
- **heute** - **26. Juni 2023: 10. Sitzung des Dialogforums: Verabschiedung des Kriterienkatalog**
- 15. Juni 2023: 5. Workshop zum Dialogforum: Kriterienkatalog
- 15. Mai 2023: 4. Workshop zum Dialogforum: Kriterienkatalog
- 27. April 2023: 9. Dialogforum: Trassenauswahlverfahren und Kriterienkatalog
- **15. November 2022: 7. Dialogforum: erste Vorstellung des Trassenauswahlverfahrens**



Kriterienkatalog: Verkehr und Technik (Entwurf)

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen etc.)
		1-1-2 Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben aus Raumordnungsverfahren und Entwicklungsplänen
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität auf der Neubaustrecke und Entlastungsmöglichkeit für Personenverkehr auf der Bestandsstrecke - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energiebedarf	Minimierung des Energieverbrauches	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannen, Tunnel, Brücken, Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung, Masse-Feder-System, Flucht- und Rettungswege etc.)
		1-2-4 Fahrzeitzusätze	Erhöhung der Betriebsqualität und Fahrplanstabilität	Beurteilung zusätzlicher Fahrzeitzusätze (Zielfahrzeit vs. tatsächliche Fahrzeit)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störungen und Verfügbarkeit	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störungen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - Flexibilität in der Betriebsführung (z.B. Abstand Überleitstellen, Verknüpfung NBS / BS etc.)
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen / Eignung (Durchlässigkeit der Schichten, Aufzeigen von Altlasten) - Gefährdungs- und Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Vorgaben aus der Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen

Kriterienkatalog: Raum und Umwelt (Entwurf)

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	- Überschreitung Immissionsgrenzwerte gem. Gehörkategorien der 18. BImSchV mit / ohne Schallschutz - erhebliche Überschreitungen der Grenzwerte (jahresunabhängig > 70dB Tag / 60dB Nacht) mit / ohne Schallschutz
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte für eine Beeinträchtigungszone (aus derzeitiger Sicht mit 100 m abgeschätzt) (Quantitativ) - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objektnutzung (Betriebsphase: Bemessungsluft, Bauphase: Baukonzepte)
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	- Übereinstimmung mit Regionalplänen, Flächennutzungsplänen und Bouletpänen - Bündelungspotenziale mit übergeordneter Infrastruktur
		2-2-2 Regionale Erschließung	Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region	zusätzliche und bestehende Haltepunkte zwischen den Knoten Augsburg und Ulm
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen etc.)
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen etc.)
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit (direkter Flächenbedarf, Nutzungsbeschränkungen etc.)
	2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2-4-1 Gebiets- und Artenschutz	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit von Natura2000-Gebieten und Anhang 4 Arten (Abweichungs- oder Ausnahmeverfahren)
		2-4-2 Tierlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit (direkter Verlust, Störung etc.)
		2-4-3 Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung von Habitatnetzwerken
	2-5 Wasser	2-5-1 Grundwasser (inkl. Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Beeinträchtigung Art und Anzahl der Wassernutzungen und Schutzgebieten - Einfluss auf Grundwasserströmung und daraus resultierendes Gefährdungspotential
		2-5-2 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr sowie Minimierung von Beeinträchtigungen	- Einschränkung von Retentionsräumen - Gewässerverlegungen - Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme (WRR)
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Betroffenheit der Landschaft (Schönheit, Vielfalt, Eigenart etc.) - Betroffenheit des Ortsbildes
	2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	- temporärer Flächenverbrauch (nach Bodentyp bzw. Bodenart) - dauerhafter Flächenverbrauch
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	Minimierung der Beeinträchtigung	- betroffene landwirtschaftliche Nutzflächen - betroffene forstwirtschaftliche Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen - Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe
		2-7-3 Flächen	Minimierung der durch das Vorhaben verlegten Flächen	dauerhaft zusätzlich verlegte Flächen (unter Berücksichtigung der dauerhaft entzogenen Flächen)
		2-7-4 Jagd	Minimierung der Beeinträchtigung	Art und Ausmaß der Betroffenheit von Wildlebensräumen und Wildtierkorridoren
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Luft und Klima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kältebänken und Wärmeiseln - Behinderung der Durchlüftung
		2-8-2 CO2 Emissionen (Bauphase)	Minimierung der CO2-Emissionen	Abschätzung baubedingter CO2-Emissionen
	2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe	2-9-1 kulturelles Erbe	Bewahrung und Minimierung von Beeinträchtigungen	Art und Ausmaß der Betroffenheit von kulturellem Erbe (inkl. Schwäbische Krautgärten)
2-9-2 Sachgüter		Minimierung der Beeinträchtigungen	Art und Ausmaß der Betroffenheit von Sachgütern	

- Zum aktuellen Stand können nach der Beteiligung unserer Gremien folgende **Kriterien** im **Fachbereich „Raum und Umwelt“** ergänzt werden:

- Neues mögliches Teilkriterium **2-2-2 Regionale Erschließung**
- Neues mögliches Teilkriterium **2-7-4 Jagd**
- Neues mögliches Teilkriterium **2-8-2 CO2-Betrachtung (Bauphase)**

Kriterienkatalog: Kosten (Entwurf)

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
3 Kosten	3-1 Kosten	3-1-1	Investitionskosten [Mrd.€]	
		3-1-2	laufende Kosten [Mio.€ pro Jahr]	

Kriterienkatalog: Ablauf der fachlichen Beurteilung

- Fachliche Beurteilung erfolgt **anhand des Kriterienkatalogs durch Fachplaner:innen** (Schall-, Strecken- und Umweltplaner:innen)
- **Punkteschema** von 1 bis 5 (1 = wesentliche Ziele des Kriteriums nicht bzw. am schlechtesten erfüllt; 5 = entspricht vollständig/am besten den Zielen des Kriteriums)
- Zusammenführung der Indikatorwerte ergibt die **Beurteilung des Teilkriteriums**, die **Zusammenführung der Teilkriterien** verdeutlicht wiederum, wie sich das **Hauptkriterium** bewerten lässt
- **Fiktives Beispiel** anhand des Hauptkriteriums „Bauausführung“ (Fachbereich Verkehr und Technik)

Hauptkriterium	Teilkriterium	Variante	Variante	Variante
		1	2	3
Bauausführung	Baugrundverhältnisse	4	2	4
	Massendisposition	4	5	1
	Bauzeit und Bauabwicklung	5	5	3

1. Begrüßung
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
3. Aktueller Planungsstand
4. Trassenauswahlverfahren
- 5. Raumordnungsverfahren**
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
7. Nächste Termine

Raumordnungsverfahren

Raumordnungsverfahren

- **Übergabe** des Vorabzugs der ROV-Unterlagen am **17. Februar 2023**
- **Regierung von Schwaben** hat die Unterlagen **geprüft und kommentiert**
- **Juli 2023**: Übergabe der endgültigen Unterlagen
- Anschließend: offizielle **Einleitung des Raumordnungsverfahrens**
- Ergebnis nach spätestens **sechs Monaten**



1. Begrüßung
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
3. Aktueller Planungsstand
4. Trassenauswahlverfahren
5. Raumordnungsverfahren
- 6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg**
7. Nächste Termine

Hochleistungskorridor Ulm- Augsburg

A high-speed train is shown in motion on a concrete viaduct. The train is white with a prominent red stripe running along its length. The viaduct has a metal railing on the side. In the background, there are green fields, a small building, and a line of trees under a cloudy sky. The overall scene is a high-angle shot of the railway infrastructure.

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



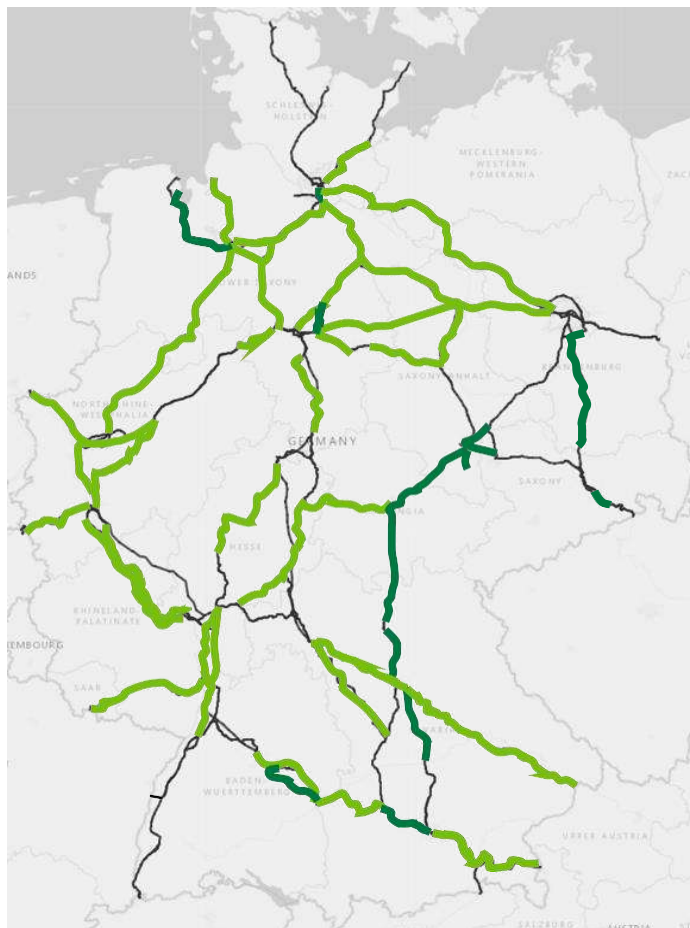
Foto: Patrick Poendl

Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Bis 2030 wollen wir 40% des dann hochbelasteten Netzes sanieren. So entsteht das Hochleistungsnetz.



Hochleistungsnetz in 2030

[in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **- 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



■ Generalsanierung ■ Zustandsnote < 2,5 ■ Restnetz

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir schaffen eine lange **Baufreiheit nach Generalsanierung** und erreichen somit mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Vorbereitung

Entwicklung Verkehrskonzept inkl. SEV und Dieselshuttle

Ertüchtigung von Umleiterstrecken

Projektplanung, Definition detaillierter Sanierungsumfang, konkretes Infrastrukturlayout

5-monatige Generalsanierung



Betriebs-/Engpasssteuerung

Schnelle Entstörung der Umleiterstrecken

Anschließende Betriebsphase

- ✓ **Infrastruktur ist zuverlässig**
Mind. alle Anlagen mit **Zustandsnote ≥ 4** wurden **erneuert, Inspektions- und Verfügbarkeitsnoten** wurden gehalten
- ✓ **Leistungsfähigkeit ist erhöht**
Optimale Layout-/Ausrüstungsstandards schaffen mehr Kapazität
- ✓ **Kundenerlebnis ist positiv**
Bahnhöfe sind attraktiv, sauber und barrierefrei
- ✓ **Maßnahmenwirkung ist nachhaltig**
Durch die Generalsanierung werden zukünftige verkehrliche Einschränkungen auf ein Mindestmaß reduziert

Mögliche Korridore in der Region Süd



Nr.	Abschnitt	Strecken-Nr.	Strecken-km (ca.)	Halbjahr Sanierung
10	Nürnberg-Reichswald - Regensburg	5850	88	2026/1
11	Obertraubling - Passau	5830	115	2026/2
17	München-Ost - Rosenheim	5510	55	2027/1
18	Rosenheim - Salzburg	5703	85	2027/2
33	Würzburg - Nürnberg	5910	95	2028/1
35	Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen	5321	170	2030/1
44	Ulm - Augsburg	5302	92	2030/2

— Schwaben



Korridor vom Bund bestätigt

Sanierungsmengen und Verkehrskonzept erstellt

(Detail-) Planung gestartet

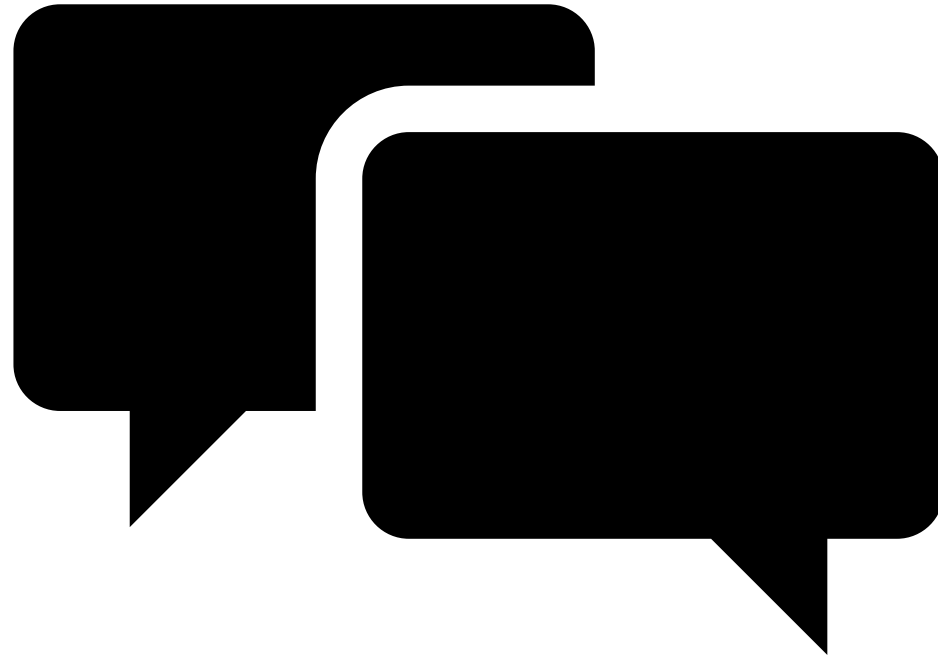


44

Ulm - Augsburg

Sanierungszeitraum: voraussichtlich 2. Halbjahr 2030

Streckenlänge: ca. 92 km

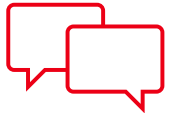


1. Begrüßung
2. Ergebnisse Knotenstudien Ulm und Augsburg
3. Aktueller Planungsstand
4. Trassenauswahlverfahren
5. Raumordnungsverfahren
6. Hochleistungskorridor Ulm-Augsburg
- 7. Nächste Termine**

Nächste Termine



7. Sitzung des Projektkoordinierungsrats: voraussichtlich im 4. Quartal 2023



Termine des **Dialogforums** zur **Gewichtung der Kriterien** im **Trassenauswahlverfahren:**

- **10. Oktober 2023:** 11. Sitzung des Dialogforums
- **14. Oktober 2023:** Klausur und 12. Sitzung des Dialogforums zur Abstimmung der Gewichtung im Kriterienkatalog

DB NETZE

