



NETZE

Bahnprojekt Ulm- Augsburg

Aufgaben und Ziele



I.NI-S-U | Markus Baumann

- 1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg**
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
3. Bahn frei für den Nahverkehr
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Im Dialog mit der Region

Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg ist wichtig über Bayerisch Schwaben hinaus



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.

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
- 2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan**
3. Bahn frei für den Nahverkehr
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Im Dialog mit der Region

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg ist vom Bund beauftragt worden



PROJEKTAUFTRAG ULM-AUGSBURG

BVWP 2030
beschlossen am 3. August 2016



Konzeptentwurf
(Vordringlicher Bedarf) im
Bundesschienausbaugesetz
Anhang 1
Dez 2016 durch **Bundestag und
Bundesrat beschlossen**

Bedarfsplanprojekt
ABS/NBS Ulm-Augsburg

- Ausbauabschnitte 3 Gleise/NBS-
Abschnitte 4 Gleise
- Güterverkehrstauglich
- Halt in Günzburg
- Keine Vorfestlegung
- Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
- Aus **Zielfahrplan** BVWP 2030:
• 27 Minuten Ulm-Augsburg (40 Minuten
mit Halt Günzburg)

Projektübergabegespräch
Bund/EBA/DB (2018)

Projektstart DB Mai 2018

Regelmäßige Planungsbegleitung
durch Bund/EBA

Konzept Deutschlandtakt
(potenzieller Bedarf)

erster Gutachterentwurf (2018)
Arbeitsstand zur Validierung
Keine Planungsgrundlage ULA

zweiter Gutachterentwurf (2019)
Arbeitsstand zur Validierung
Keine Planungsgrundlage ULA

**dritter und finaler
Gutachterentwurf (2021)**
aufgerückt in **vordringlichen
Bedarf** BVWP 2030

- 26 Minuten Fahrzeit
- Bis zu 300km/h
- Bei Ausbau **4 Gleise** Augsburg-
Gessertshausen

Juli 2021 Planungsbegleitung
Bund/EBA: **Übertragung in die
Projektziele ULA**

**Bedarfsplanprojekte 740m-
Überholgleise**
(Vordringlicher Bedarf)
- Maßnahme Neu-Ulm

Projektübergabegespräch
Bund/EBA/DB

Nach Grundlagenermittlung: große
Überschneidungen mit ULA

Planungsbegleitung Bund/EBA/DB
(Juli 2020)
**Überführung Projektziele 740m-
Gleis Neu-Ulm in das Projekt
ULA → 4-Gleise Neu-Ulm-
Unterfahlheim**

Untersuchung
Längsneigung für
zukunftsreichen
Güterverkehr:
Festlegung 8‰

**Eisenbahnwissen-
schaftliche
Untersuchung**
→ **4 Gleise**
Gessertshausen-
Dinkelscherben
notwendig?
Ergebnis: JA

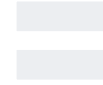
Projektziele (bestätigt Mai 2022):
26 Minuten/40 Minuten Fahrzeit • 4 Gleise durchgängig • Güterverkehrstauglich mit 8‰
Bis zu 300 km/h
Halt in Günzburg
Ergebnisoffene Planung

Die Planungsprämissen zum Bau zwei neuer Gleise

BVWP 2030



Deutschlandtakt



Planungsprämissen zum Bau zwei neuer Gleise

- Kürzere Fahrzeit im FV zw. Ulm und Augsburg
- Fernverkehr hält weiterhin am heutigen **Bahnhof Günzburg**
- Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h
- **Güterverkehrstauglich**
- Planung ohne Vorfestlegung → **Keine Priorisierung** einer Variante

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten (Stärkung der Station durch 1 Zug pro Stunde und Richtung)
- Fahrzeuge mit **Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h**
- Durchgängige **Viergleisigkeit** zwischen Ulm und Augsburg

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten
- Bogenradius bei **Hochgeschwindigkeitsstrecken** von größer **4 Kilometer**
- **Maximale Steigung von 8‰**, um **Güterverkehr** zu ermöglichen
- **Überholbahnhöfe** auf Neubaustrecke mit einer Länge von 1,8 Kilometern etwa alle 20 km

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
- 3. Bahn frei für den Nahverkehr**
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Im Dialog mit der Region

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg unterscheidet zwischen Fern- und Güterverkehr vs. Nahverkehr

Für den Nahverkehr in Bayern ist der Freistaat mit seiner Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) verantwortlich.

- Die BEG legt den Fahrplan fest, ermittelt über Ausschreibungen, welches Unternehmen die Züge fährt und wo sie halten. Sie bestimmt auch, wo gegebenenfalls neue Regionalbahnhöfe gebaut werden.



Fernverkehr sowie Güterverkehr werden dagegen in Deutschland eigenwirtschaftlich betrieben.

- Jeder kann ein Fern- oder Güterverkehrsunternehmen gründen und das Schienennetz befahren (DB, ÖBB, Flixtrain etc.).



Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg macht die Bahn frei für den Nahverkehr



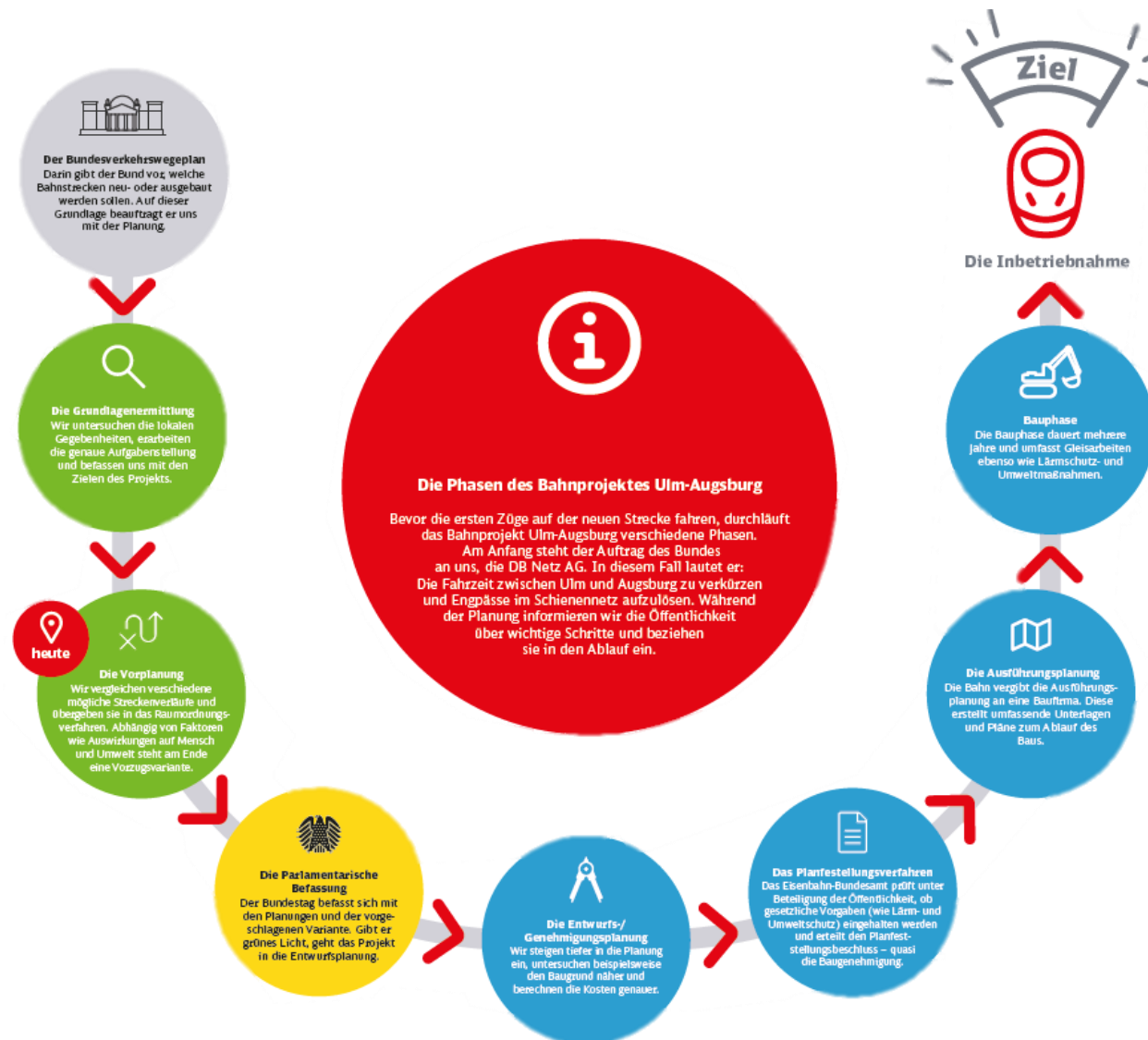
**Nur durch die Trennung von Nah- und Fernverkehr wird in Zukunft eine deutliche Stärkung des Nahverkehrs in der Region möglich!
Dem Nahverkehr steht dann die bisherige Strecke zur Verfügung.**

- Mehr Verbindungen (z.B. 2 Fahrten pro Stunde und Richtung durchgehend von Ulm bis Augsburg)
- Kürzere Fahrtzeiten
- Pünktlichere und zuverlässigere Verbindungen

Hinweis: Verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern ist die Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in Planung und Bestellung.

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
3. Bahn frei für den Nahverkehr
- 4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung**
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Im Dialog mit der Region

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg hat noch einige Planungsphasen vor sich



Schutzgüter

- Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Fläche, Boden
- Wasser
- Luft und Klima
- Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Sachgütern

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg achtet schützenswerte Gebiete



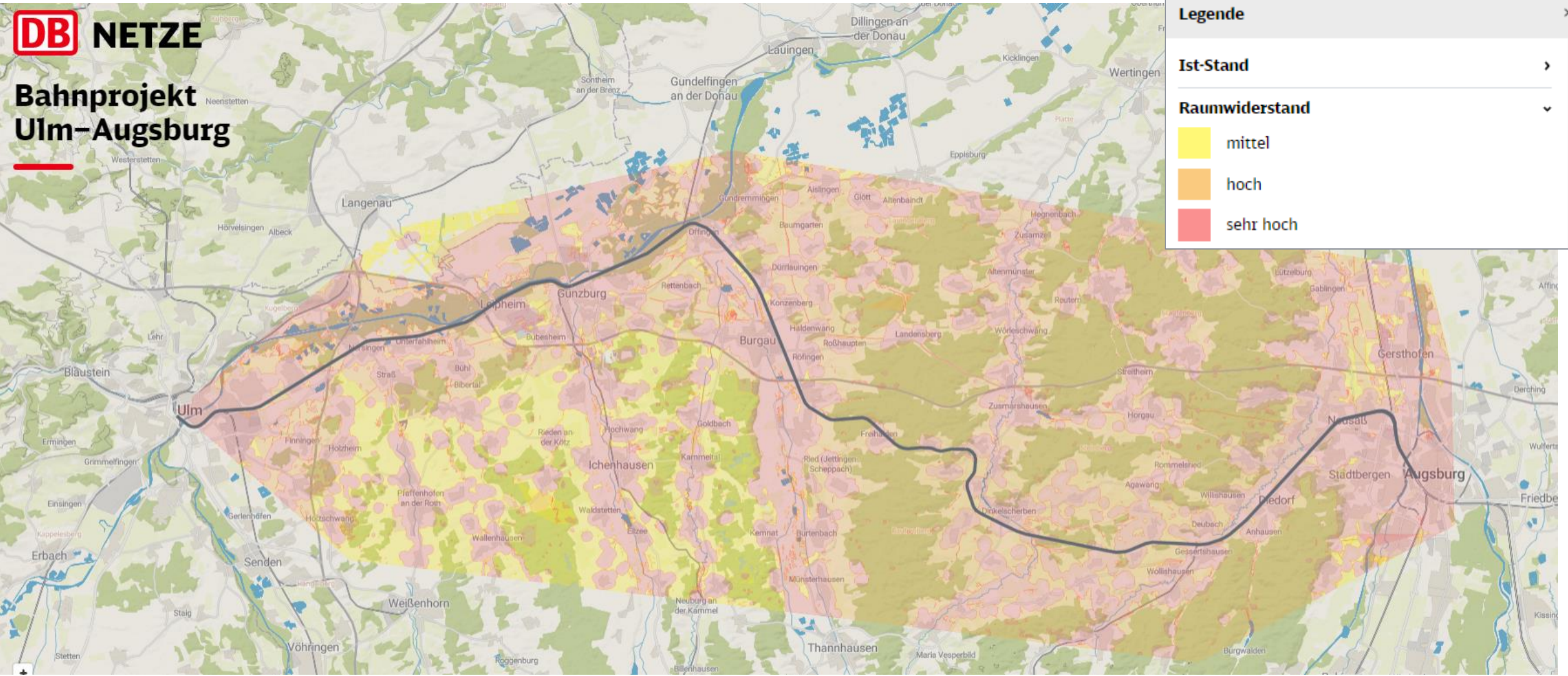
DB NETZE
Bahnprojekt
Ulm-Augsburg

Legende

Ist-Stand >

Raumwiderstand v

- mittel
- hoch
- sehr hoch



Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg ist auf dem Weg ins Raumordnungsverfahren



In Arbeit:

- Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit
- Abstimmung mit regionalen Behörden
- Vorplanung durch Generalplaner
- Untersuchung möglicher Varianten für den Bau
- FFH-Vorprüfung
- Verschieden Gutachten
- Feintrassierung: Beurteilung nach den Kriterien der Umweltverträglichkeit, technischen Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit
- Gespräche mit betroffenen Behörden
- Übergabe Unterlagen Raumordnungsverfahren an die reg. V. Schwaben (Anfang 2023)
- Beginn Trassenauswahlverfahren

➔ 2025 wird die Vorzugsvariante in die Parlamentarische Befassung übergeben.

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
3. Bahn frei für den Nahverkehr
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
- 5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung**
6. Schallschutz
7. Im Dialog mit der Region

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg auf der Suche nach einem guten Streckenverlauf

Technische Grundsätze:

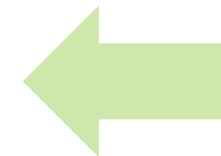
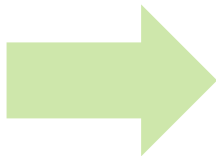
- Radien von mind. 4000 Meter bei 300 km/h
- Maximale Steigung und Neigung von 8 ‰
- Zwei Überholbahnhöfe pro Trasse mit ca. 1,8 km Länge

Wirtschaftliche Grundsätze:

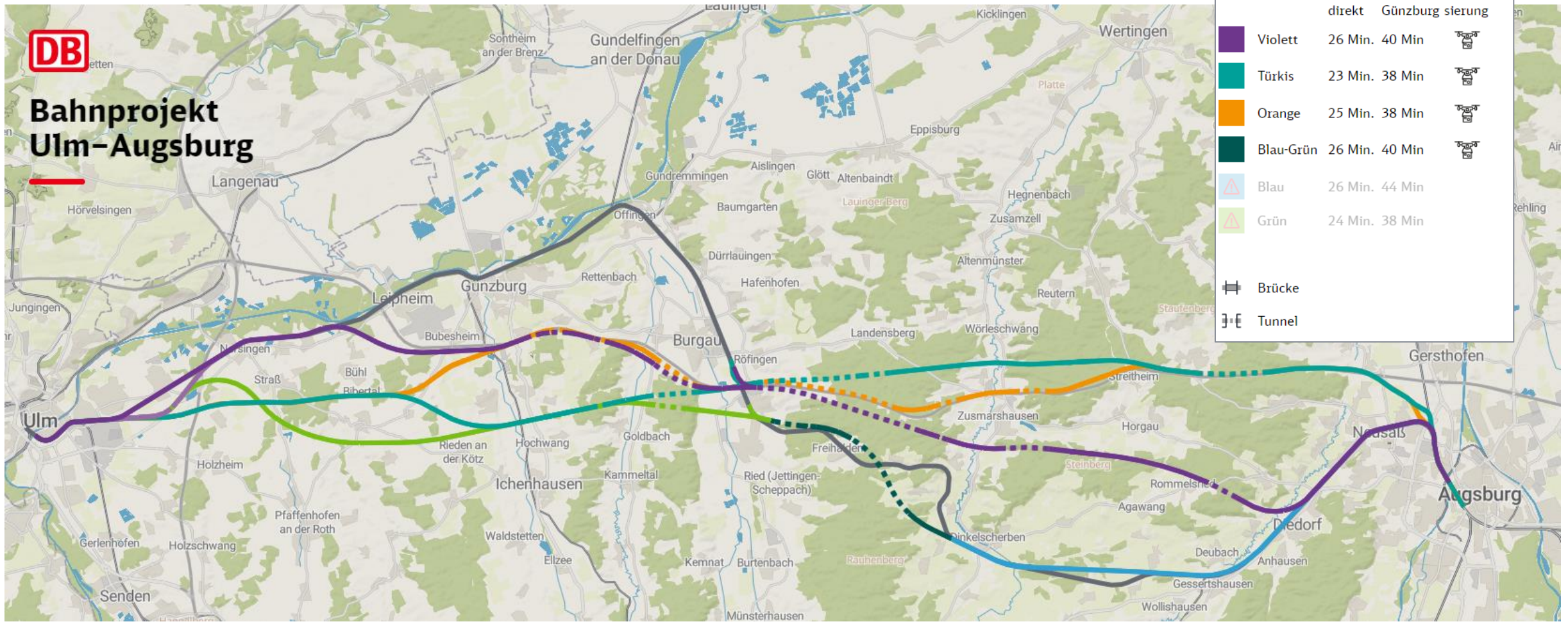
- Möglichst wenig Bauwerke
- Bebauungen in Wohn- und Gewerbegebieten möglichst vermeiden
- Streckenlänge optimieren

Umweltfachliche Grundsätze:

- Bündelung von verschiedenen Verkehrsträgern erreichen
- Flächenverbrauch minimieren
- Möglichst Vermeidung von unwirtschaftlichen Restflächen
- Beachtung der Schutzgüter



Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg geht mit vier Grobtrassierungen in das Raumordnungsverfahren



Quelle: Interaktive Karte auf Projekthomepage www.ulm-augsburg.de

Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit – bereits umgesetzt



- Orange im Landkreis Neu-Ulm im Bereich Pfuhler Ried

Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit – bereits umgesetzt

Variante Orange im Landkreis Neu-Ulm

Bisher bekannter Verlauf:



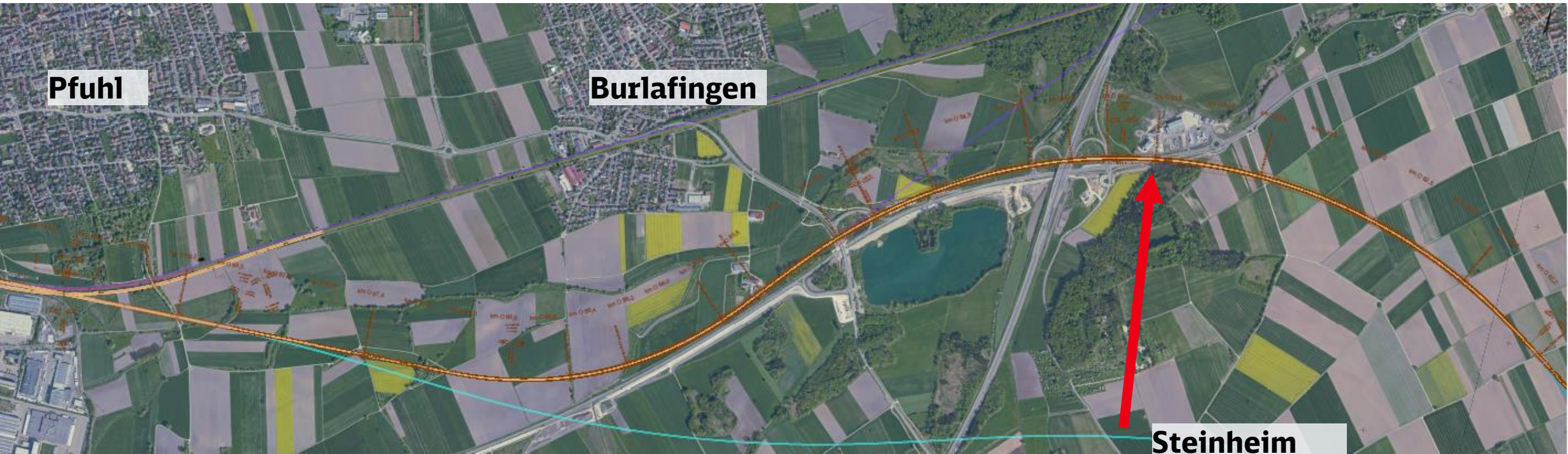
Problem:

- Trasse durchschneidet ein besonders schützenswertes Wiesenbrüterschutzgebiet

Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit – bereits umgesetzt

Geänderte Linienführung Variante Orange

Vorplanung: Verschiebung und Bündelung mit der B10



Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit – aktuell laufende Untersuchungen



1. Variante Orange Überholbahnhof in Zusmarshausen Ortslage
2. Variante Blau-Grün Bestandsstrecke Teil-Komplettumbau
3. Variante Türkis beim GVZ Augsburg/Neusäß/Gersthofen
4. Variante Orange bei Adelsried – Südlich der A8
5. Variante Orange bei Jettingen / Scheppach – nördlich Autobahnsee

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
3. Bahn frei für den Nahverkehr
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
- 6. Schallschutz**
7. Im Dialog mit der Region

Wann gibt es Schallschutz?

Warum wird es berechnet?

Gesetzeslage:

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht.

ABER:

Es gibt **gesetzliche Regelungen** für Lärmschutz beim **Neubau** oder der **wesentlichen Änderung** eines Schienenweges im Rahmen der Lärmvorsorge

Bei dem Bahnprojekt **Ulm-Augsburg** handelt es sich um einen **Neubau** bzw. um eine **wesentliche Änderung**, Daher gilt die vom **Gesetzgeber** erlassene **Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)** festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

(Werte siehe nächste Folie!)

Vorgehen:

Die **Verordnung** enthält in der **Anlage 2 (Schall 03)** die Vorschrift, nach der die **Geräuschbelastung** vor den Gebäuden der Betroffenen **berechnet** wird (Beurteilungsverfahren). Die "Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)" **ist zwingend vorgeschrieben**, **Messungen** sind **nicht vorgesehen**.







Hinweis: Die Berechnung des Schallschutzes hat auch einen ganz praktischen Hintergrund – da weder die neuen Schienen vor Ort vorhanden sind noch die späteren Zugzahlen fahren, kann gar nicht gemessen werden....

Immissionsgrenzwerte beim Neubau

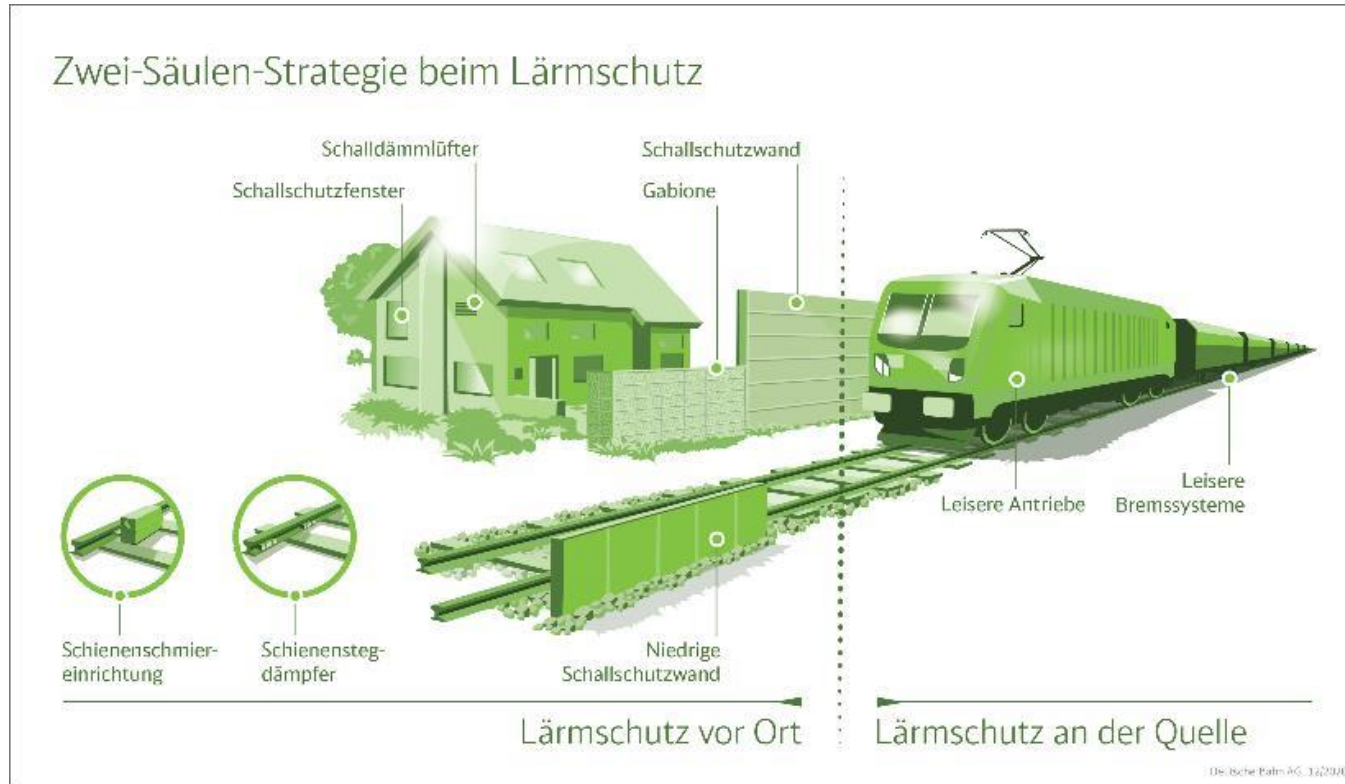
Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge bei der Planung von Neu- und Ausbau von Schienenwegen

Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen muss durchgeführt werden, wenn der Beurteilungspegel die in der nachfolgenden Tabelle genannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV übersteigt.

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr 	Nacht 22 bis 6 Uhr 
 Krankenhäuser, Schulen	57	47
 Reine und allgemeine Wohngebiete	59	49
 Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
 Gewerbegebiete	69	59

Quelle: BMVI nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV



Passive Schallschutzmaßnahmen

Schallschutzmaßnahmen am Wohngebäude:

- Schallschutzfenster
- Schalldämmlüfter
- Fassadendämmung

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Schallschutzmaßnahmen direkt am Entstehungsort:

- Leisere Antriebe
- Flüsterbremsen (bei Güterzügen)
- Schienenschmiereinrichtung
- Schienenstegdämpfer
- Diverse Schallschutzwände
- Gabionen

Unterschied: Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Lärmsanierung	Lärmvorsorge
Maßnahmen zur freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.	Beim Neubau oder der „wesentlichen Änderung“ von Schienenwegen besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Lärmvorsorge.
Bevorzugt Streckenabschnitte, an denen Lärmbelastung besonders hoch ist.	Vorrangig: aktive Lärmschutzmaßnahmen (am Gleis)
Kein Rechtsanspruch. Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes.	Rechtsanspruch durch Bundesemissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

1. Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg
2. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
3. Bahn frei für den Nahverkehr
4. Planungsprozesse und Grundlagenermittlung
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
- 7. Im Dialog mit der Region**

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg lebt den Dialog mit Bayerisch Schwaben



Veranstaltungen und Webcasts

Mit dem Fortschreiten der Planungen laden wir die Öffentlichkeit zu Informationsveranstaltungen entlang der Strecke ein oder führen Webcasts durch.



Projektkoordinierungsrat

Mit politischen und gesellschaftlichen Vertreter:innen treten wir im Projektkoordinierungsrat in den Dialog.



Dialogforum + Workshop

Das Dialogforum dient zum Informationsaustausch zu lokalen und regionalen Themen.



E-Mail Kontakt

Per E-Mail sind wir immer erreichbar und reagieren gerne auf Fragen. E-Mail an: ulm-augsburg@deutschebahn.com



Infomobil

Unser Infomobil unterwegs in der Region. Auf unserer Homepage finden Sie alle Informationen und Termine.



Projektwebsite mit Podcasts und Video

Online informieren wir auf unserer Projekt-Website über das Projekt und die laufenden Planungen.



Newsletter

Unser Newsletter informiert Sie regelmäßig zu den Entwicklungen im Projekt. Anmeldung über die Projektwebsite.



Gespräche mit kommunalen Vertretungen.

Wir tauschen uns regelmäßig mit den Vertreter:innen der betroffenen Kommunen aus.

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg lebt den Dialog mit Bayerisch Schwaben

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



Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg blickt zurück

Das war 2022

4 Dialogforen
(2021: 3)

800 Besucher:innen
im Infomobil
(2021: über 1200)

2 Exkursionen

1 Workshop

80 Veranstaltungen
und Gespräche mit
Kommunen
(exkl. Infomobil)

6 Projektvideos

2 Podcastfolgen

40 Einsatzorte mit
dem Infomobil
(2021: 49)

5 Pressemeldungen
(2021: 6)

2 Projekt-
koordinierungsräte
(2021: 2)

6 Pressegespräche
(2021: 6)

1 Pixibuch

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg entwickelt neue Dialogangebote

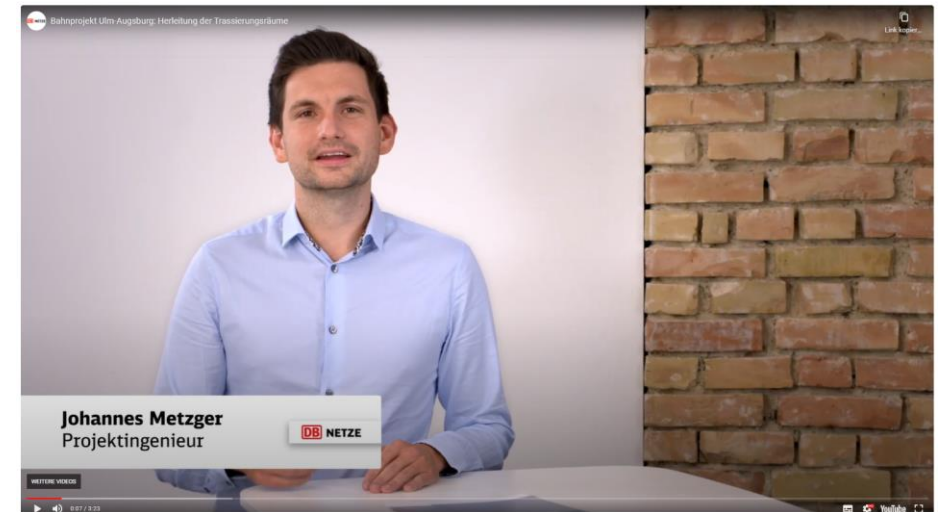
Pixibuch und Trassenplanungsspiel

- Erweiterung der Zielgruppe: Kinder als zukünftige Fahrgäste
- Digitales Trassenplanungsspiel auf www.ulm-augsburg.de
- Kindern und jungen Menschen spielerisch die Bahn und das Bahnprojekt näher bringen



Podcasts und Erklärvideos auf der Homepage

- Kurze Erklärvideos zu verschiedenen Themen
- Podcasts zu einzelnen Themen zum Hören für unterwegs
- Bessere Verständlichkeit der Themen
- Erlebbares Projekt



Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg ist mit dem Infomobil ULA unterwegs

Im Jahr 2023 pausiert das Infomobil erstmal...

Es kommt aber sicher wieder!





NETZE

