



**NETZE**

# **Bahnprojekt Ulm- Augsburg**

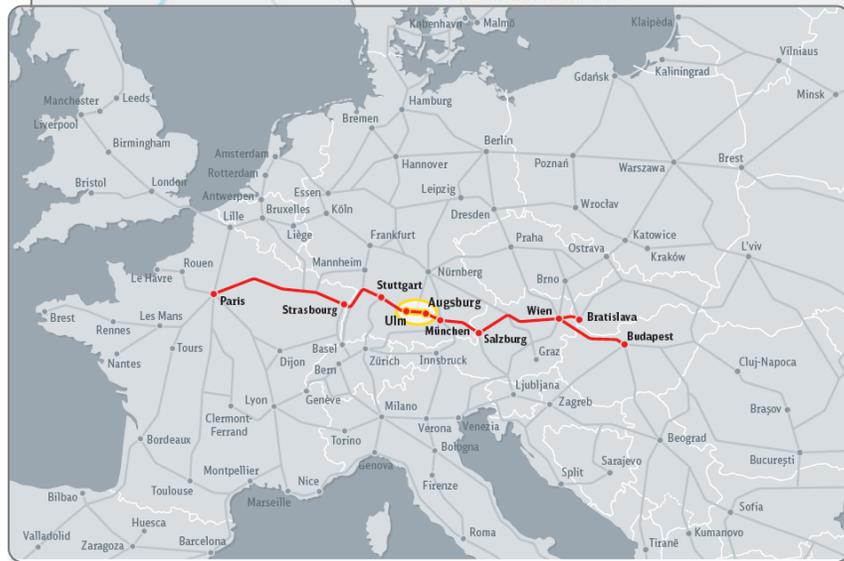
Infoveranstaltung am 16. Mai 2023 in Burlafingen



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. Im Dialog mit der Region

# Die Bahnstrecke von Ulm nach Augsburg: wichtig über Bayerisch Schwaben hinaus



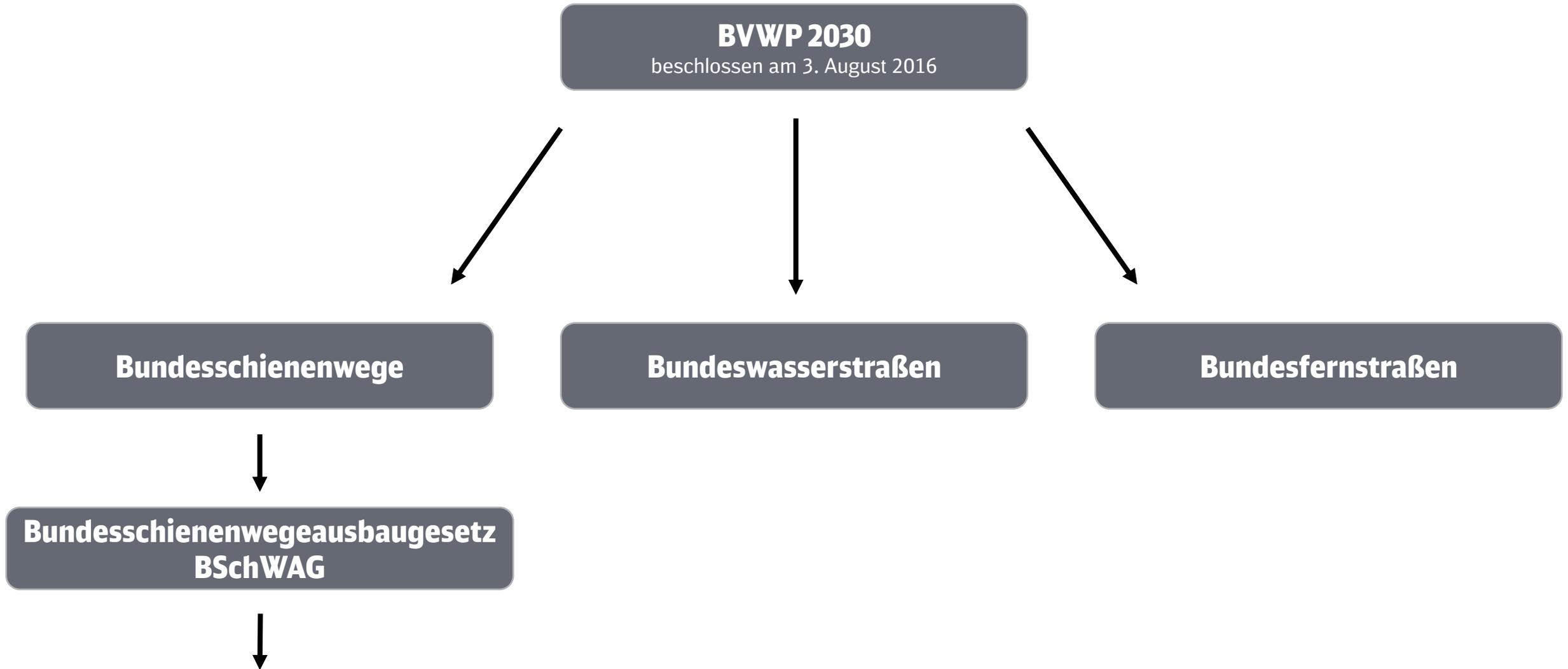
## Der Streckenabschnitt Ulm–Augsburg ist

- 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. Im Dialog mit der Region

# Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg ist vom Bund beauftragt worden





**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

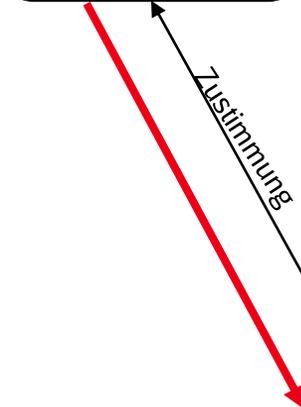
Projektübergabegespräch  
Bund/EBA/DB

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**



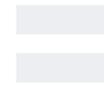
**Projektziele (bestätigt Mai 2022):**  
26 Minuten/40 Minuten Fahrzeit • 4 Gleise durchgängig • Güterverkehrstauglich mit 8‰  
Bis zu 300 km/h  
Halt in Günzburg  
Ergebnisoffene Planung

# 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. 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!**

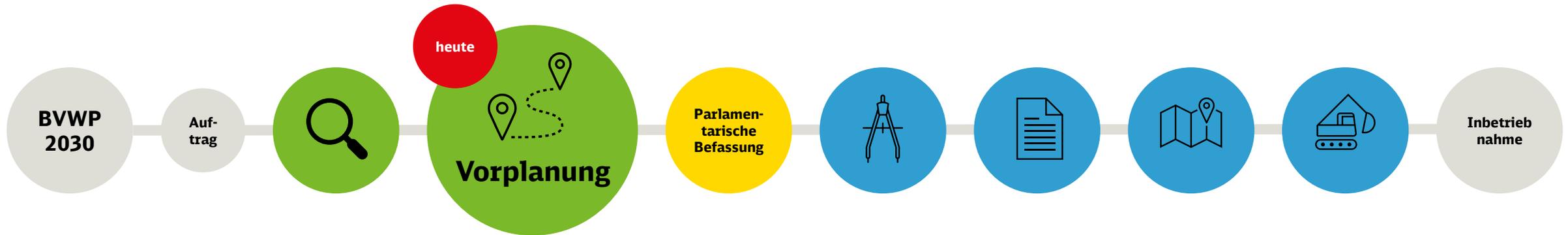
**Dem Nahverkehr steht dann die bisherige Strecke zur Verfügung.**

- 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. Im Dialog mit der Region

# Wo stehen wir heute?

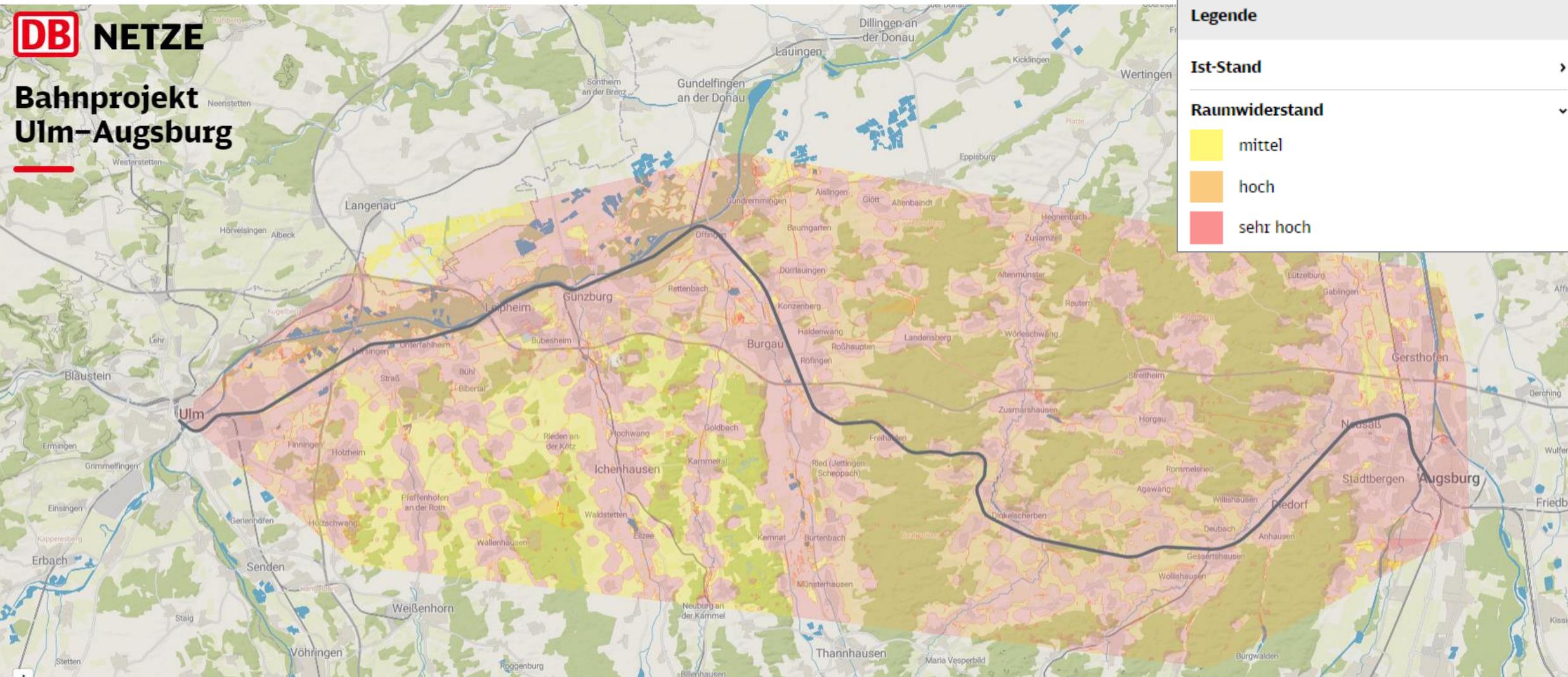


## Schutzgüter

---

- 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

# Raumwiderstände im Projektraum

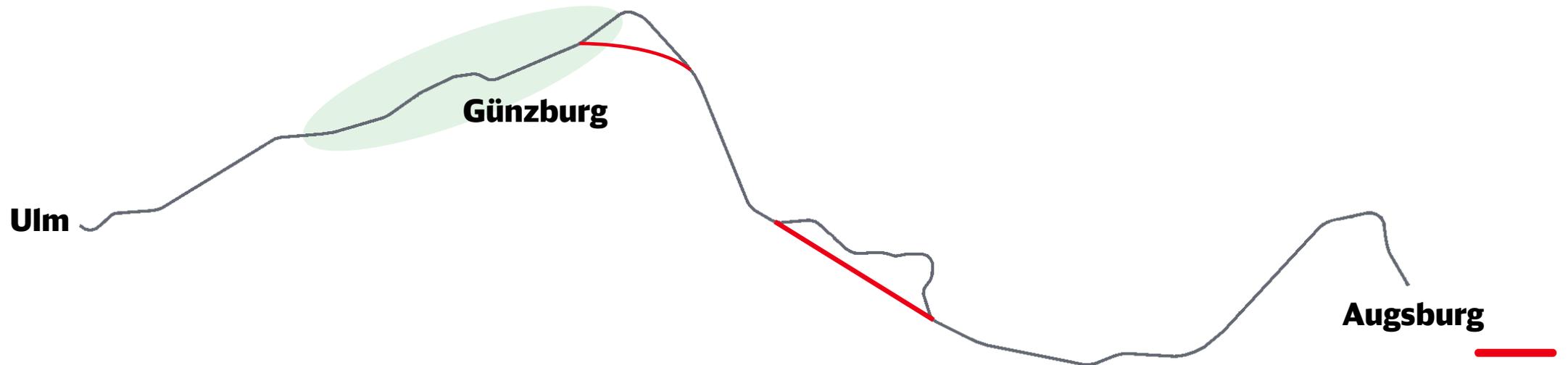


# Was geht? Und was nicht?

## Bestandsausbau

- Hat das Projekt **ganz zu Beginn** der Planungen **untersucht**, auch **mit großzügigen Neubauabschnitten**
- **Fahrzeit: nicht unter 34 Minuten**
- **Kein Baurecht** in den sensiblen **Donauauen**

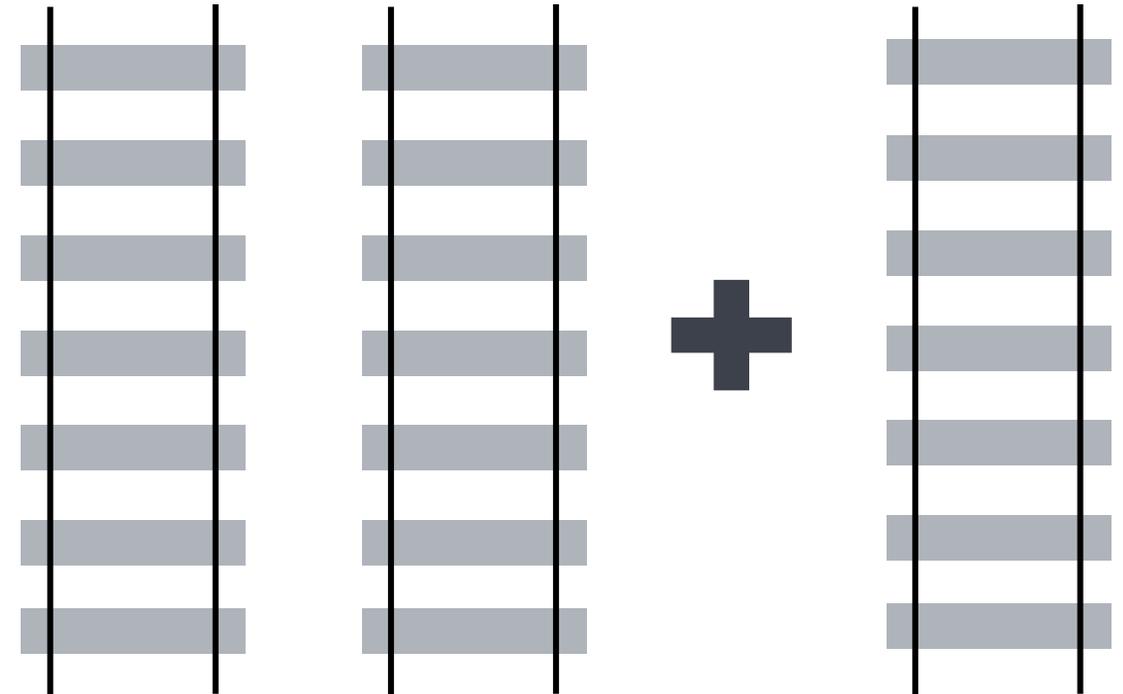
→ **Entscheidung Bund: wird nicht weiterverfolgt**



# Was geht? Und was nicht?

## Ausbau mit nur einem weiteren Gleis (3. Gleis)

- Es gibt in Deutschland **nur ein- und zweigleisige** Strecken, daher dann eine neue eingleisige Strecke
- **Kapazitätssteigerung** bei einem dritten Gleis liegt bei **max. 25 Prozent**; bei Ulm-Augsburg u.a. wegen ungleicher Stationsabstände bei etwa 20 Prozent (deutlich zu wenig für vorgesehene Verkehre)
- Kann **nicht sofort** gebaut werden, da auch hier **Planfeststellungsverfahren notwendig**
- Bau geht **nicht schneller**, da ständige Beeinflussung von und durch Verkehr auf der Bestandsstrecke („Bauen unter rollendem Rad“)
- **Flächenverbrauch** ist durch deutlich längere Strecke etwa **gleich groß**
- Ist **nicht günstiger** wegen längerer Strecke, deutlich **längerer Bauzeit**, Erschwernissen aus Bauen unter rollendem Rad





## 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. Im Dialog mit der Region

## Technische Grundsätze:

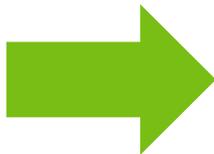
- Radien von mind. 4000 Meter bei 300 km/h
- Maximale Steigung und Neigung von 8 ‰
- Zwei Überholbahnhöfe pro Trasse mit ca. 1,8 km Länge

## Wirtschaftliche Grundsätze:

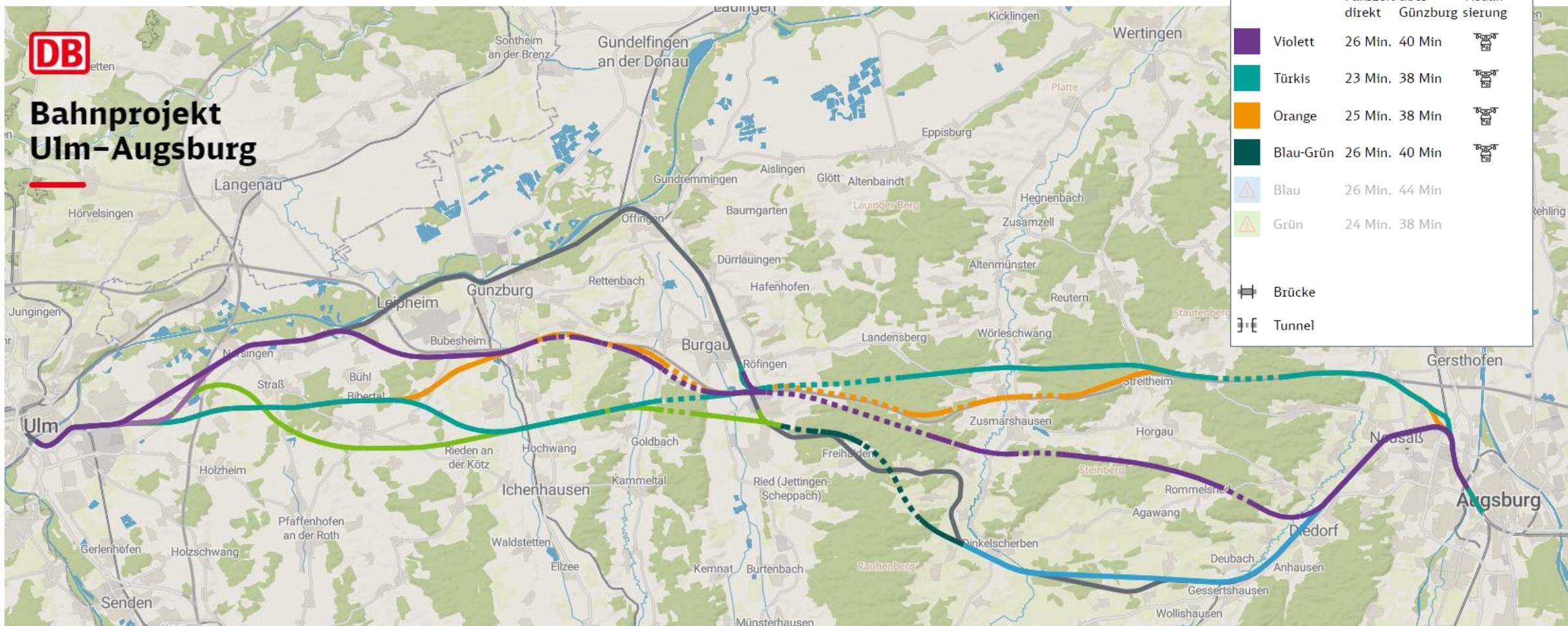
- Möglichst wenig Bauwerke
- Bebauungen in Wohn- und Gewerbegebieten möglichst vermeiden
- Streckenlänge optimieren

## Umweltfachliche Grundsätze:

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



# Vier Grobtrassierungen für das Raumordnungsverfahren



Quelle: Interaktive Karte auf Projekthomepage [www.ulm-augsburg.de](http://www.ulm-augsburg.de)

# Die Grobtrassierungen im Raum Neu-Ulm



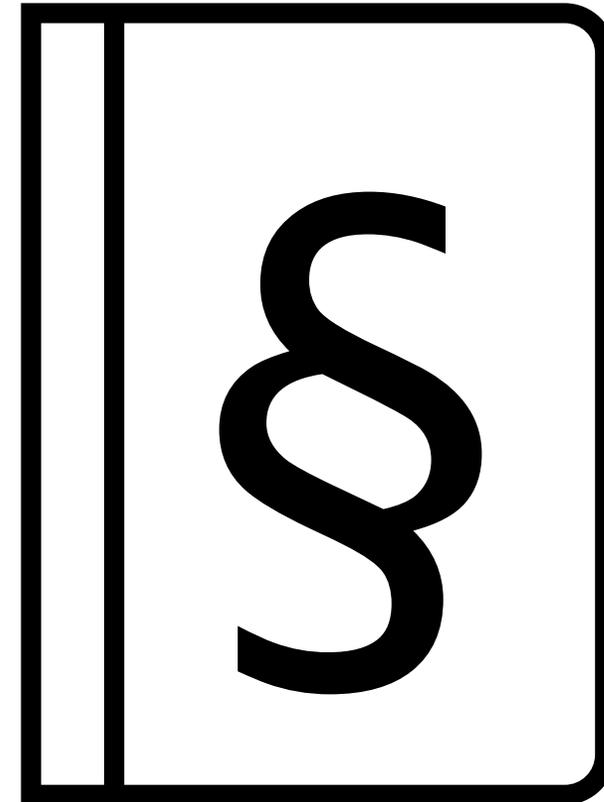
# Wann gibt es Schallschutz? Warum wird er berechnet?

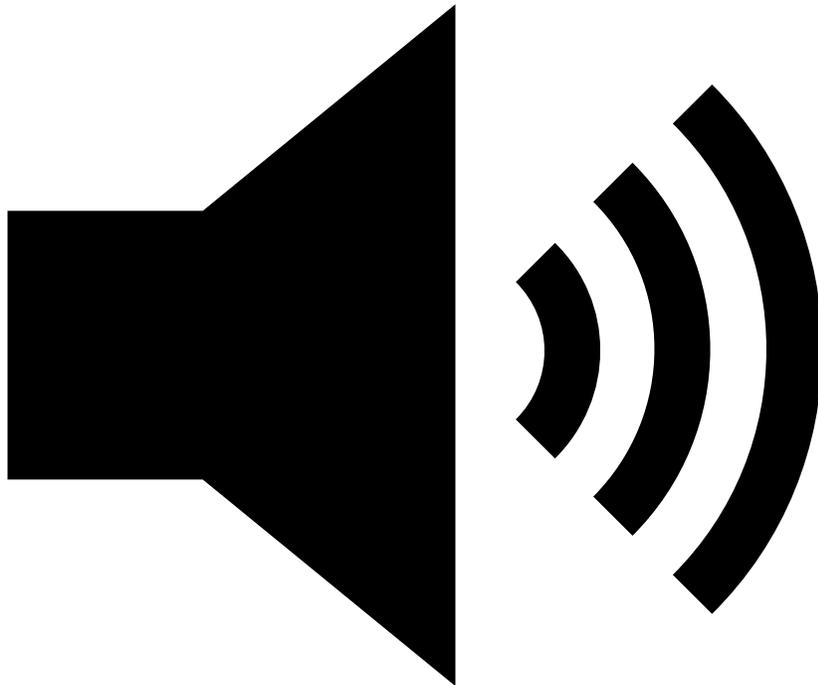
## Gesetzeslage:

- 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.

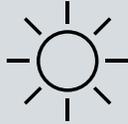




## Vorgehen:

- 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 vorhanden sind, noch die späteren Zugzahlen fahren, kann gar nicht gemessen werden.

# Immissionsgrenzwerte beim Neubau „Lärmvorsorge“

	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

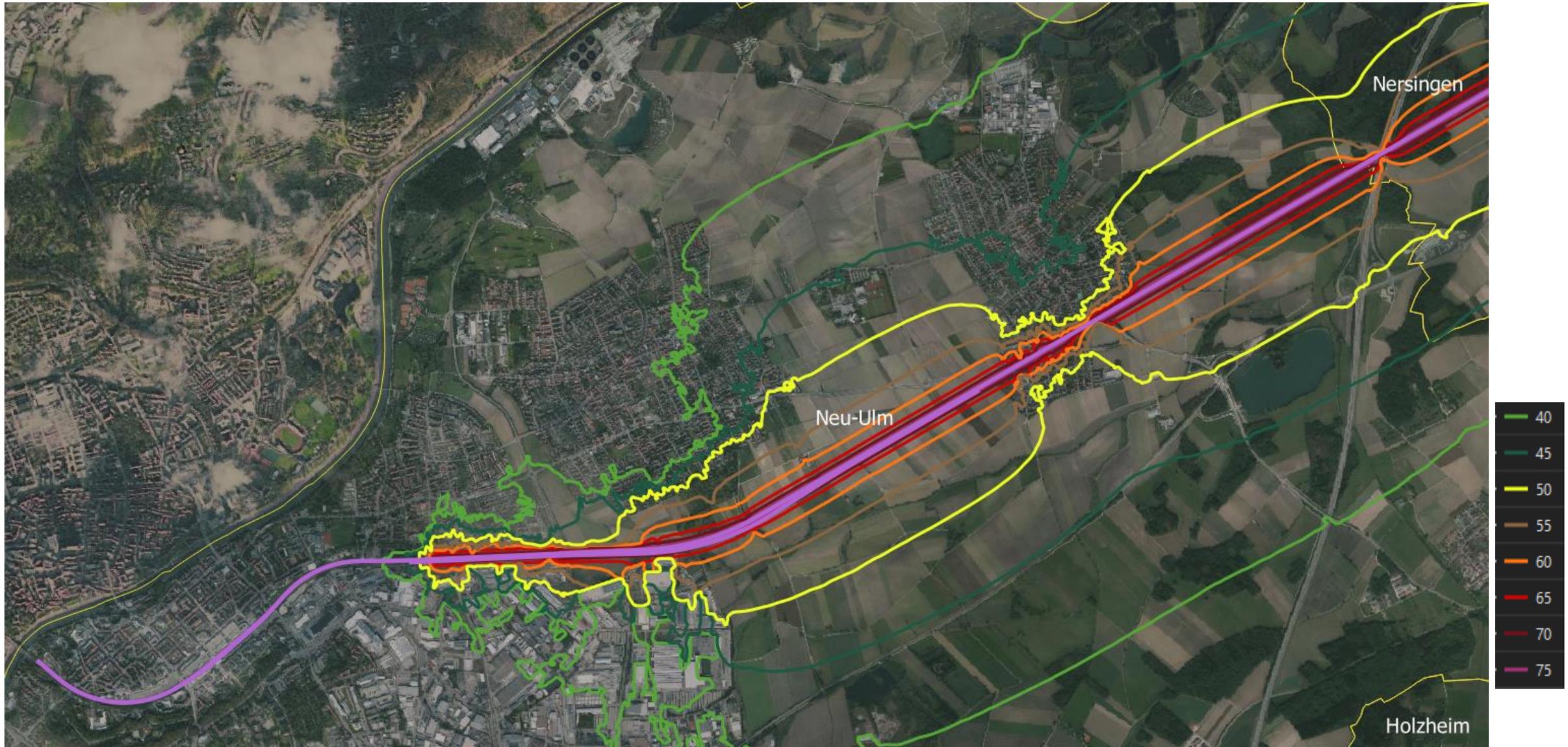
16. BImSchV § 2

# Modellbasierte Planableitung

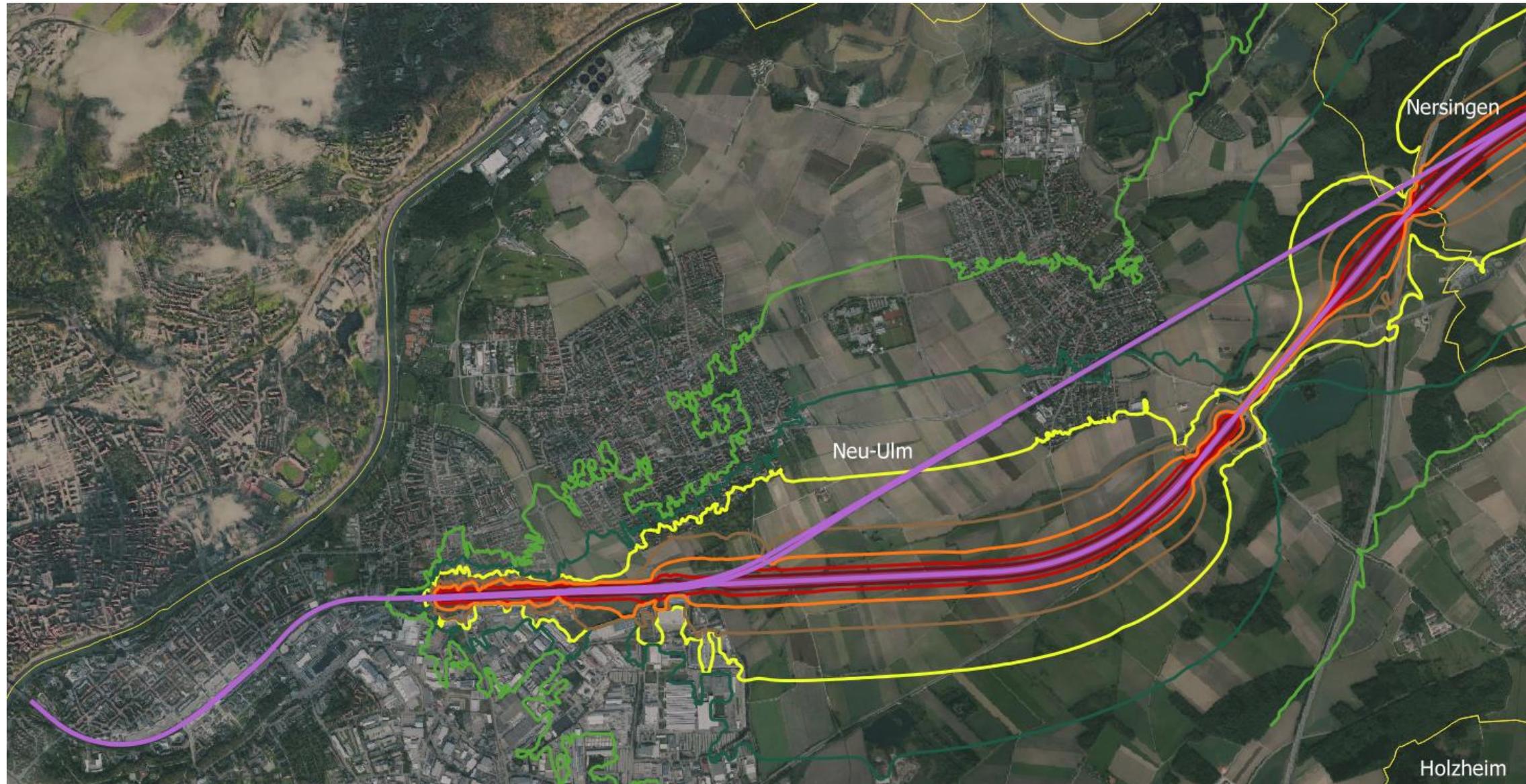
---



# Violett mit Isophonen



# Violett: Umfahrung Burlafingen mit Isophonen



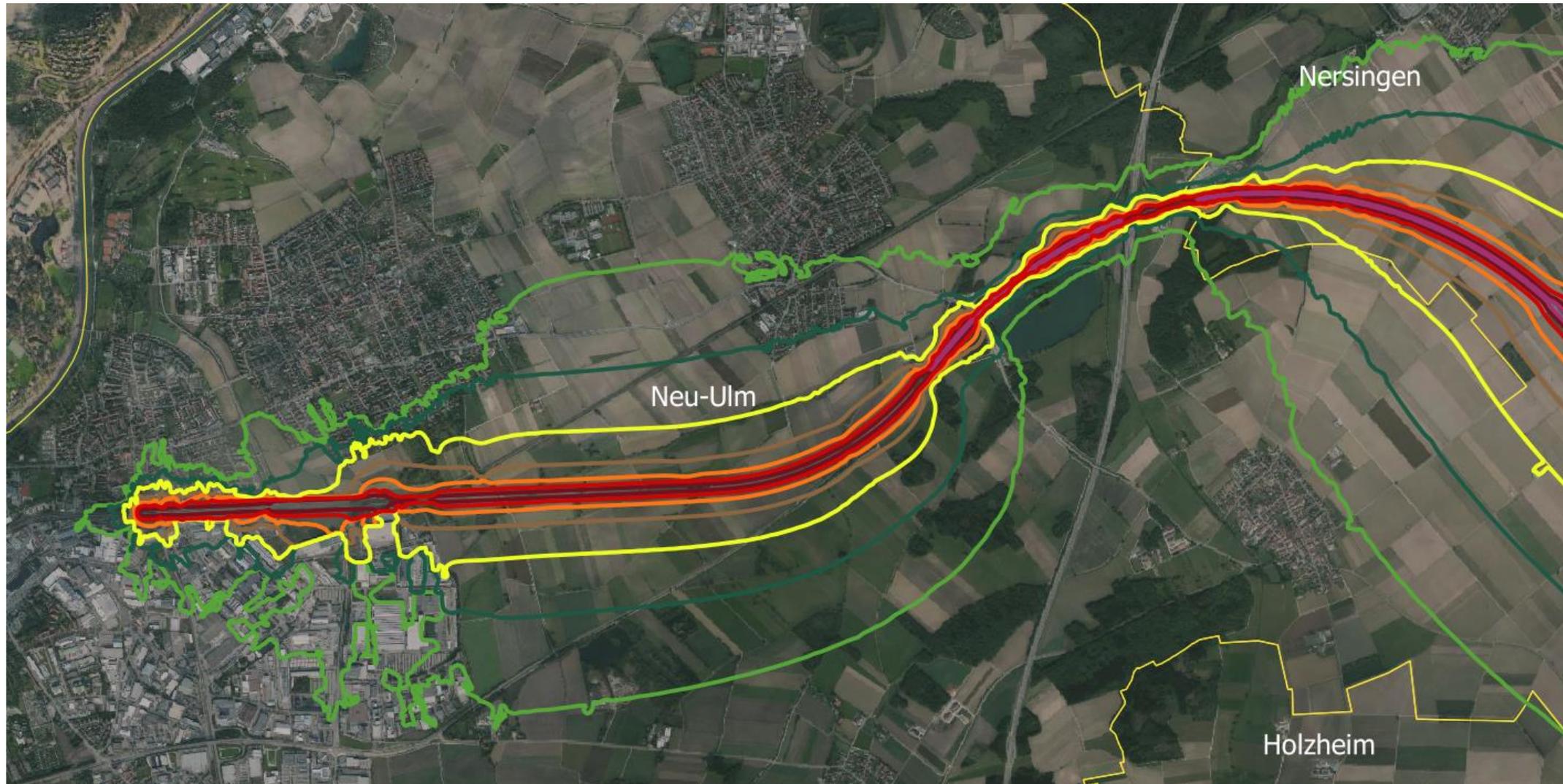


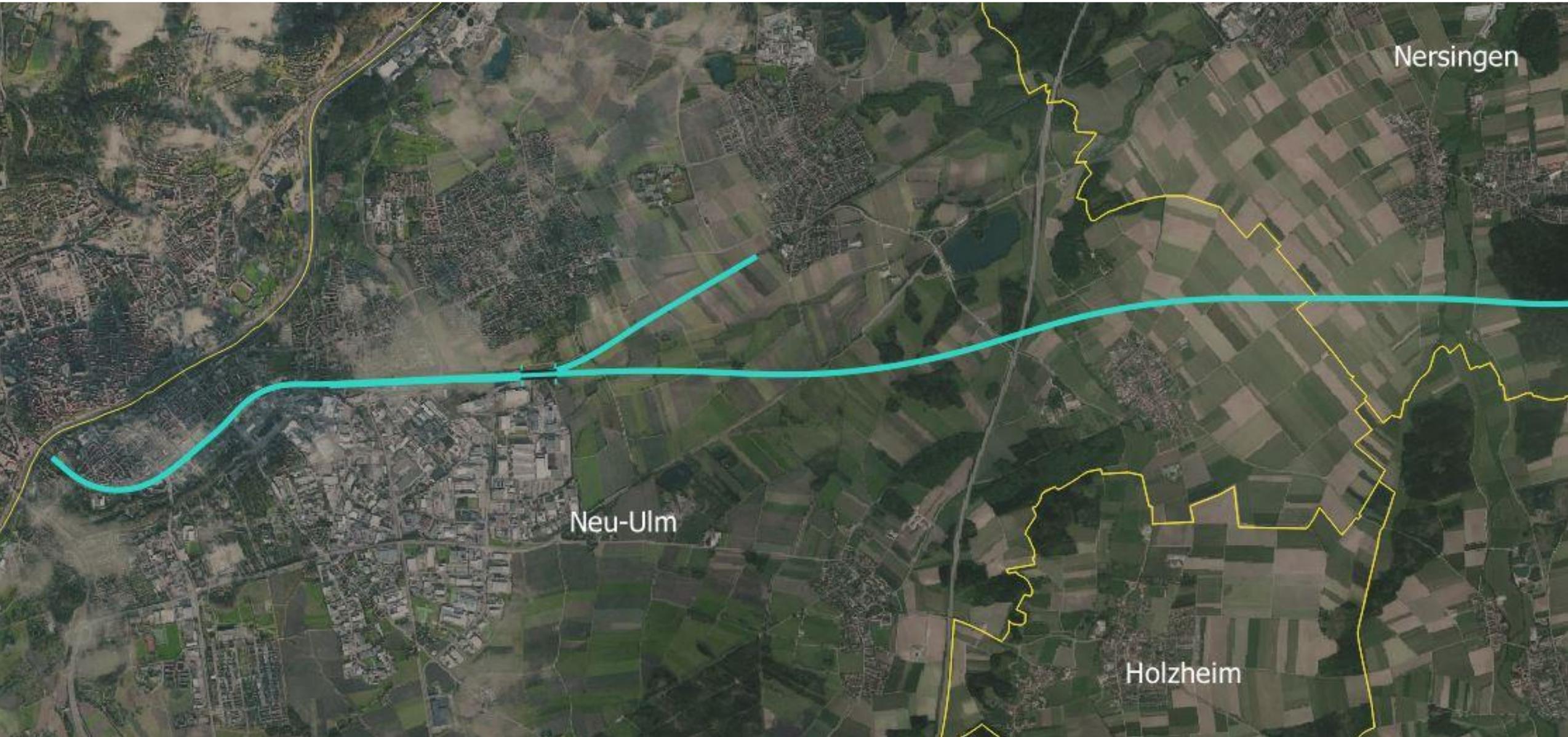
# Orange mit Isophonen



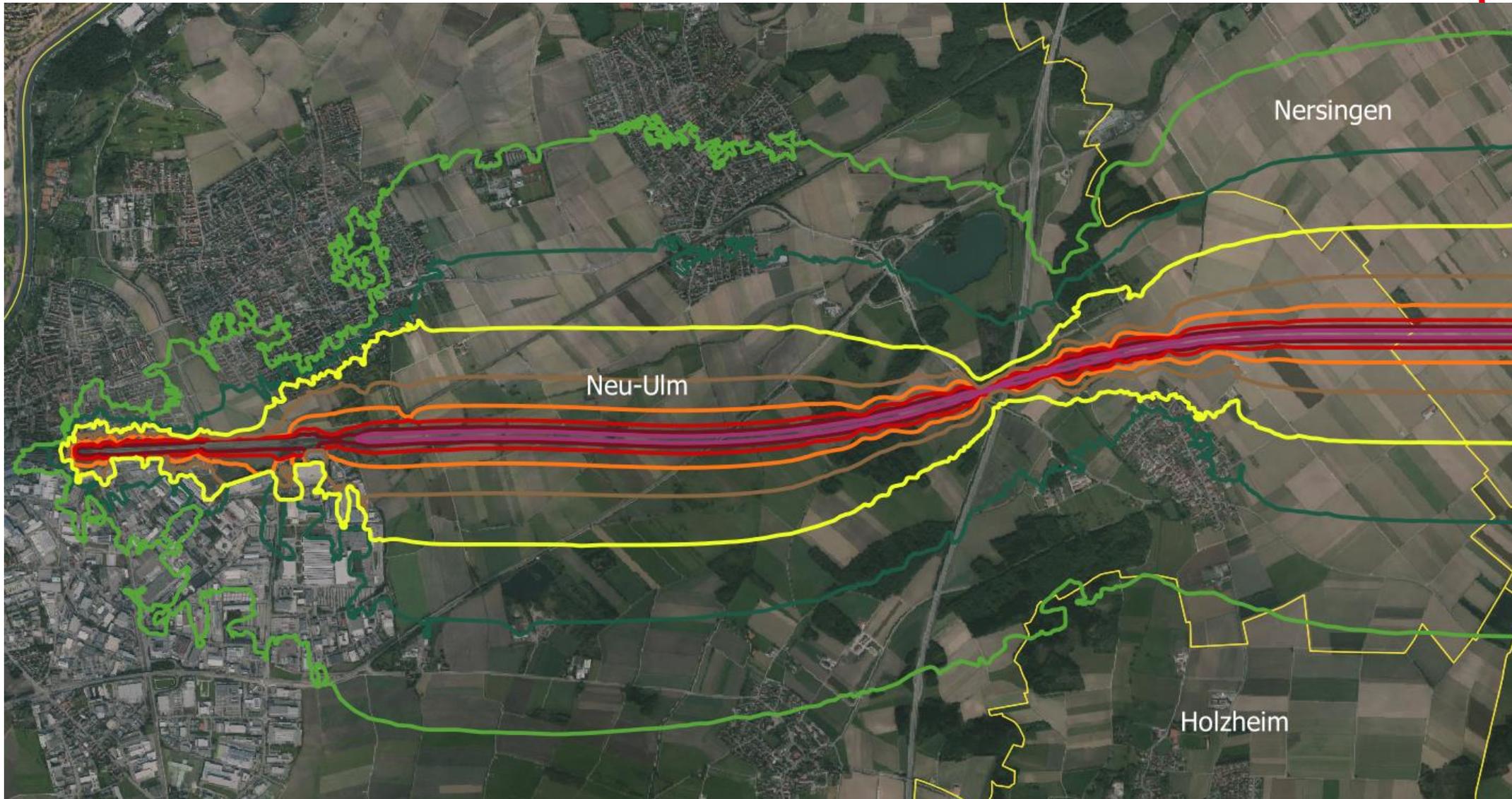


# Blau-Grün mit Isophonen

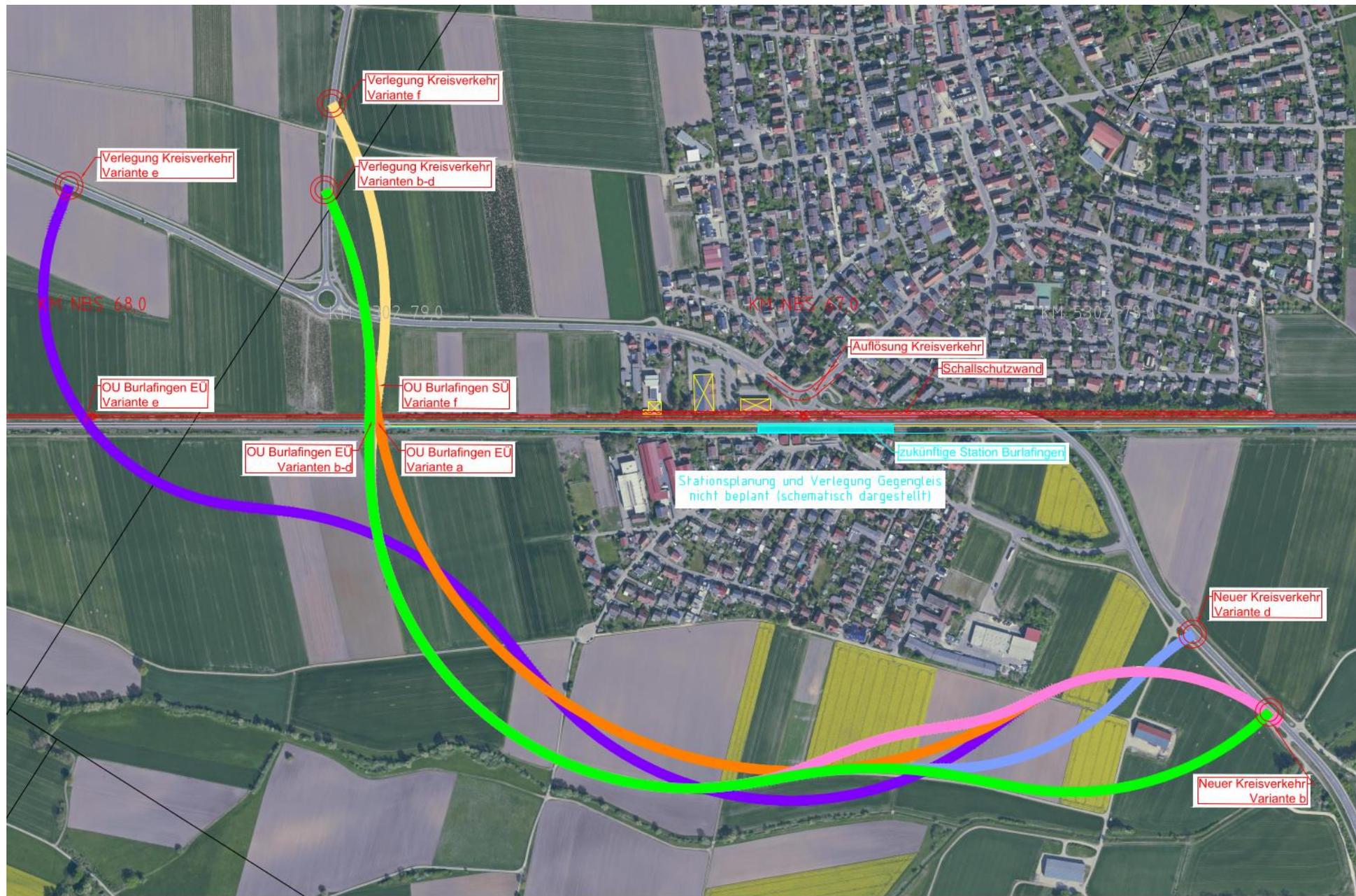




# Türkis mit Isophonen



# Trassen für eine mögliche Umgehungsstraße um Burlafingen



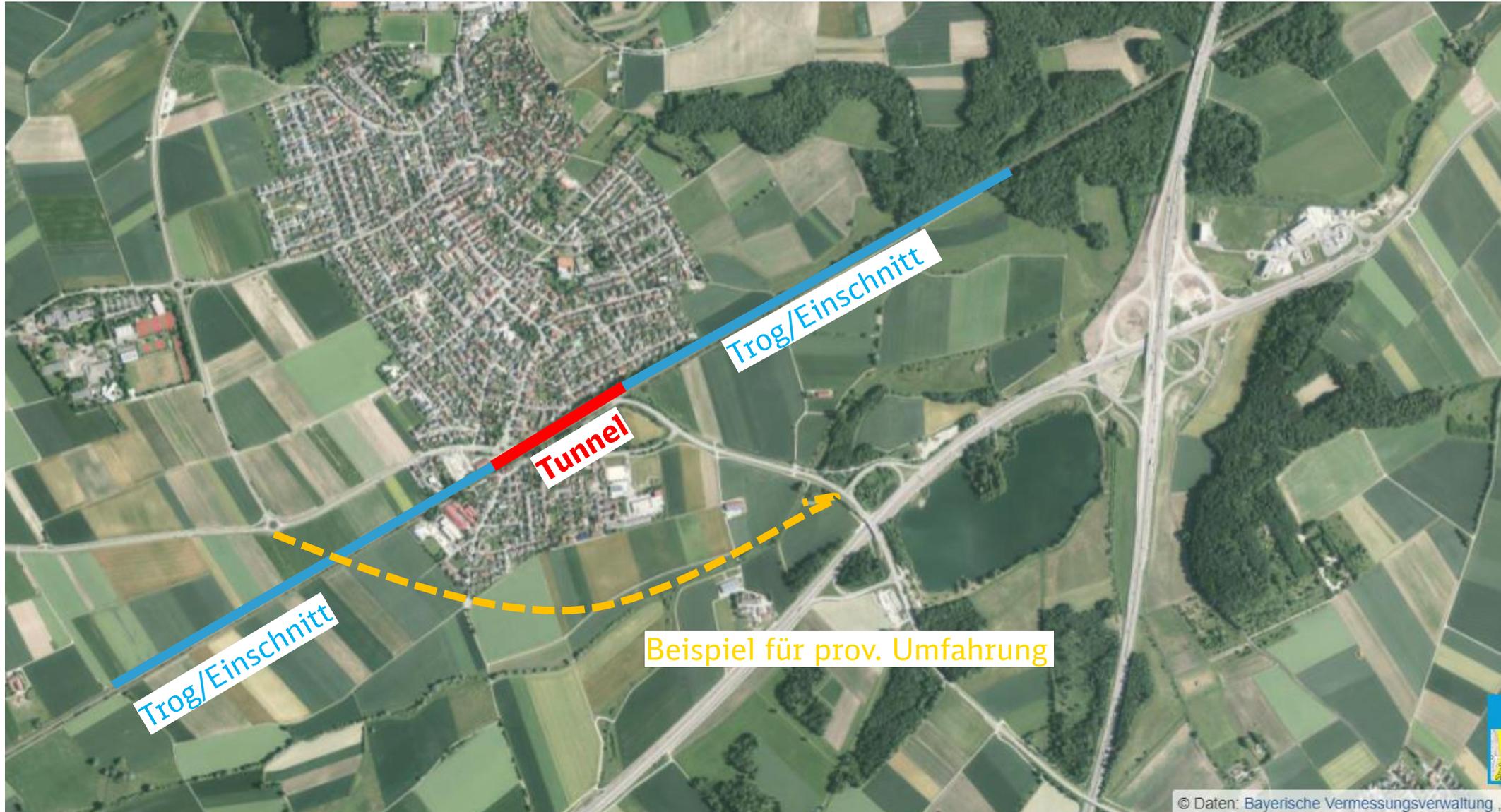
# Tieflage Burlafingen

---



**Burlafingen**





# Tieflage Burlafingen

---

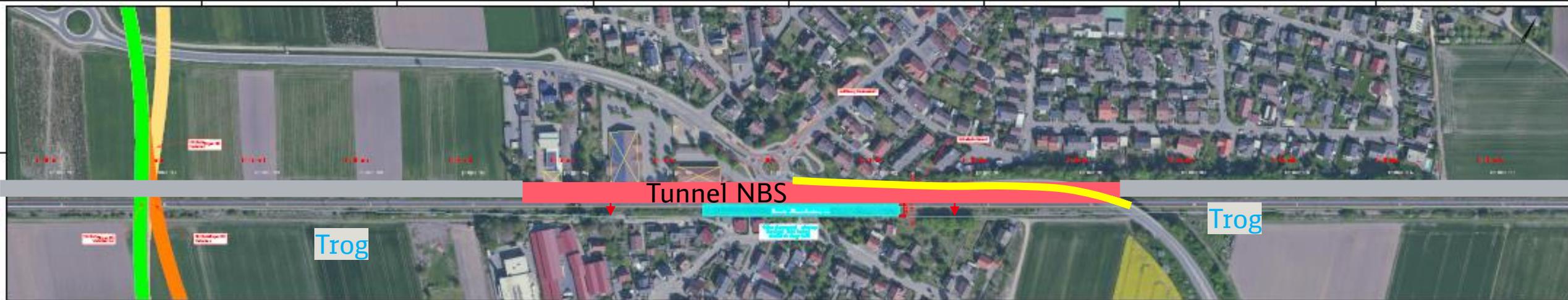
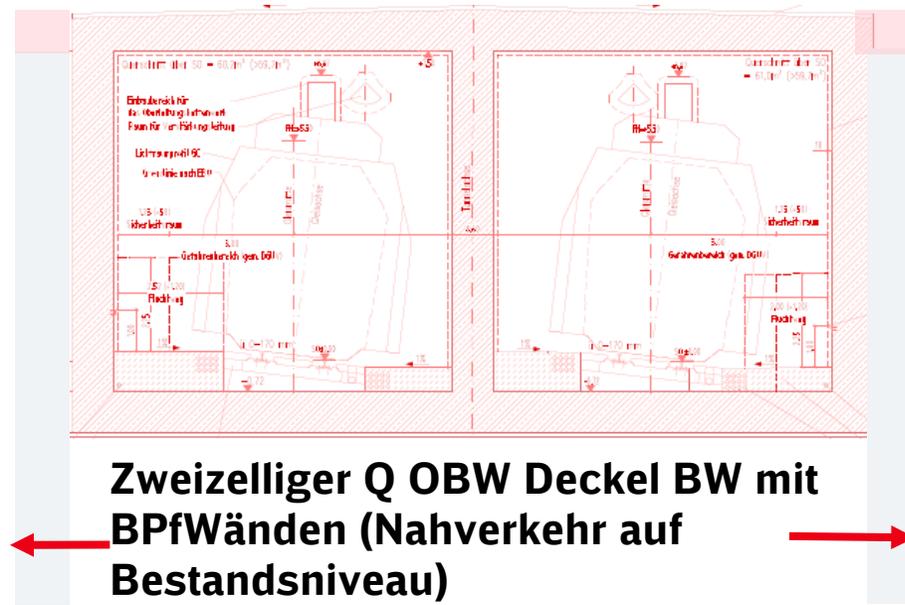
Variante A:

Bestandgleis bleibt

Neue Gleise im Tunnel/Trog

Adenauerstraße in alter Lage

# Generelle Überlegungen Nahverkehrsgleise im Süden



Geschätzte Mehrkosten (einschl. Straßenumverlegungen) 140-190 Mio. €

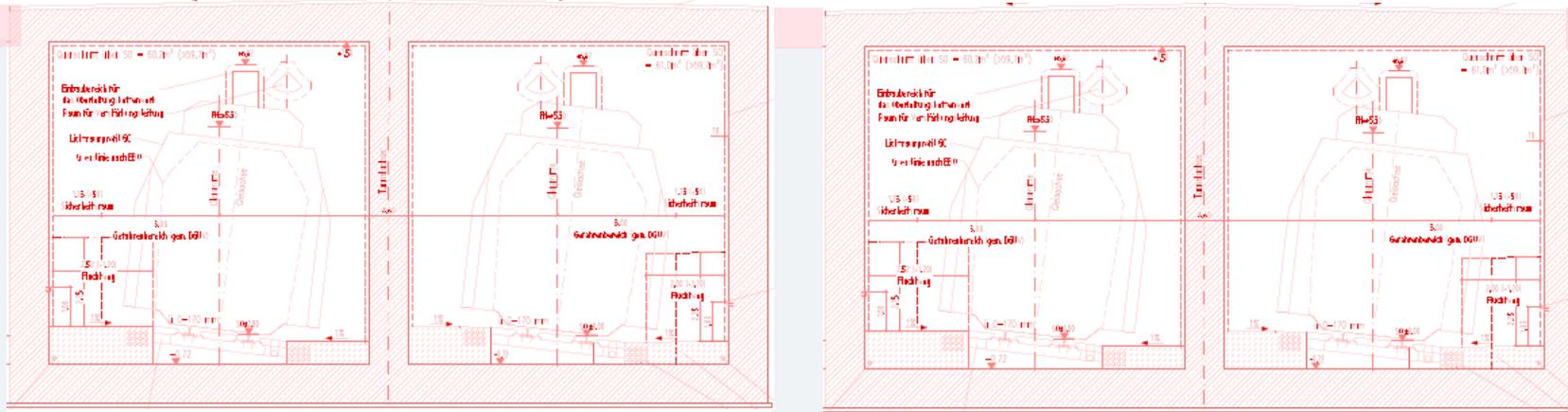
- Errichtung Straßenumlegung im Süden als mehrjähriges Provisorium
- Rückbau Adenauerstraße und Rückbau Fußgänger-/Radunterführung
- Verlegung der Bestandgleise nach Süden
- Herstellung der Baugrubensicherung (Bohrpfähle für Tunnel und Bohrpfähle und TBV für Rampen)
- Errichtung Tunnel (Deckelbauweise) und Trogbauwerke der Rampen
- Rückverlegung Adenauerstraße auf den Deckel (keine Radfahrer-/Fußgängerunterquerung!)

# Tieflage Burlafingen

---

Variante B:

Bestandgleis und Neue Gleise im Tunnel/Trog  
Adenauerstraße in alter Lage



**Vierzelliger Q OBW Deckel BW mit BPfWänden**



Geschätzte Mehrkosten (einschl. Straßenumverlegungen) 260 bis 310 Mio. €

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. Im Dialog mit der Region**



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



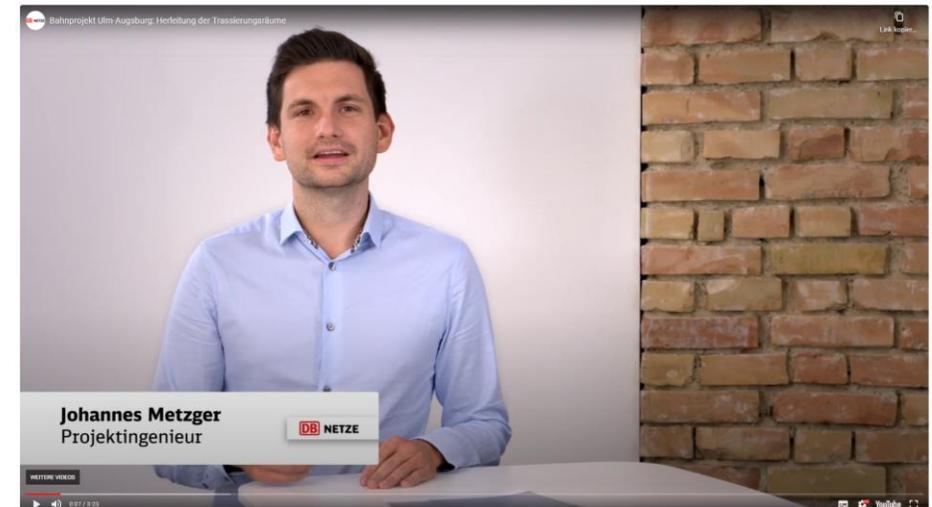
## Pixibuch und Trassenplanungsspiel

- Erweiterung der Zielgruppe: Kinder als zukünftige Fahrgäste
- Digitales Trassenplanungsspiel auf [www.ulm-augsburg.de](http://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