

# Einblicke in das Bahnprojekt Ulm–Augsburg | #6

Newsletter Ausgabe Mai 2022



## Herzlich Willkommen beim Newsletter zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg

Guten Tag,

Die öffentliche Debatte um das Bahnprojekt Ulm-Augsburg dreht sich seit Kurzem erneut um die Frage, inwieweit der Bund einen drei- oder viergleisigen Ausbau beauftragt hat. Auch die Zielfahrzeit wird in Frage gestellt. Wir klären auf: Woher kommen die 26 Minuten und wieso brauchen wir vier Gleise?

Wir wünschen viel Freude beim Lesen!



**Markus Baumann**  
Projektleiter

## Bund bestätigt Planungsauftrag



Am 30. Mai 2022 fand eine weitere strategische Planungsbegleitung mit dem Bundesverkehrsministerium statt. Bei diesem Gespräch hat der Bund die bekannten Projektziele uneingeschränkt bestätigt.

Zwischen der ersten Erwähnung des Bahnprojekts Ulm-Augsburg bis zum Planungsauftrag liegen viele Schritte, bei denen es immer wieder zu Anpassungen der Projektziele kam. Wer die unterschiedlichen Prozessetappen nicht unterscheidet, missversteht den Auftrag und die Ziele des Projekts.

Die öffentliche Debatte um das Bahnprojekt Ulm-Augsburg dreht sich seit dem vergangenen Wochenende wieder um die Frage, inwieweit der Bund einen drei- oder viergleisigen Ausbau beauftragt hat sowie um die Zielfahrzeit. Dass diese Debatte nun erneut angestoßen wurde, ist sehr verwunderlich. Denn der Projektauftrag ist unmissverständlich, spätestens seit der dritte Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgerückt ist.

Die zentralen Vorgaben waren und sind:

- Zielfahrzeit von 26 Minuten
- durchgängige Güterverkehrstauglichkeit
- eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h
- durchgängig vier Gleise
- der Fernverkehrshalt Günzburg bleibt weiterhin erhalten

## Der Konzeptentwurf wird Schritt für Schritt fortgeschrieben

Tatsächlich stellt sich die Frage nach einem dritten Gleis spätestens seit Juli 2021 nicht mehr. Damals wurden die Vorgaben des dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts für Ulm-Augsburg durch den Bund als Projektauftrags festgeschrieben.

Der 2016 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan 2030 sah in seinem Konzeptentwurf 3-gleisige Ausbauabschnitte zwischen Dinkelscherben und Augsburg sowie Neu-Ulm und Unterfahlheim vor, also das dritte Gleis. Aber: Der Konzeptentwurf des BVWP 2030 war nur ein erstes Planungskonzept. Er schrieb und schreibt aber seit jeher vor, dass wir ergebnisoffen planen müssen.

Das heißt also, dass jede mögliche und sinnvolle Alternative untersucht werden muss. Der Konzeptentwurf wurde durch neue Erkenntnisse stets fortgeschrieben sowie 2021 durch die Erfordernisse des dritten und finalen Entwurfes zum Deutschlandtakt konkretisiert.

[Mehr Infos zum Projektauftrag](#)

Hintergrund: Bevor ein Bahnprojekt von der Größe des Vorhabens Ulm-Augsburg mit den Planungen beginnen kann, werden zahlreiche Überlegungen und Untersuchungen angestellt. Das ist nötig, damit Projekte so dimensioniert werden, dass sie zum Bedarf passen und das auch langfristig. Die erste Grundlage für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030), der 2016 verabschiedet wurde. In den darauffolgenden Jahren wurde dieses erste Konzept weitergedacht und die Anforderungen an eine Eisenbahnlinie präzisiert. Zugleich hat der Bund Gutachter mit der Erstellung eines Konzeptes zum Deutschlandtakt beauftragt.

Der Deutschlandtakt wird den öffentlichen Verkehr in Deutschland revolutionieren, da hierbei erstmals aus einem Taktfahrplan die notwendige Infrastruktur abgeleitet wird. Von diesem Gutachterentwurf wurden drei Versionen in einem iterativen Prozess erstellt. Der dritte und finale Entwurf ist Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des BVWPs und somit die fortgeschriebene Planungsgrundlage des Bahnprojekts Ulm-Augsburg.

Dort sind die Modalitäten festgeschrieben, an die sich das Planungsteam zu halten hat.

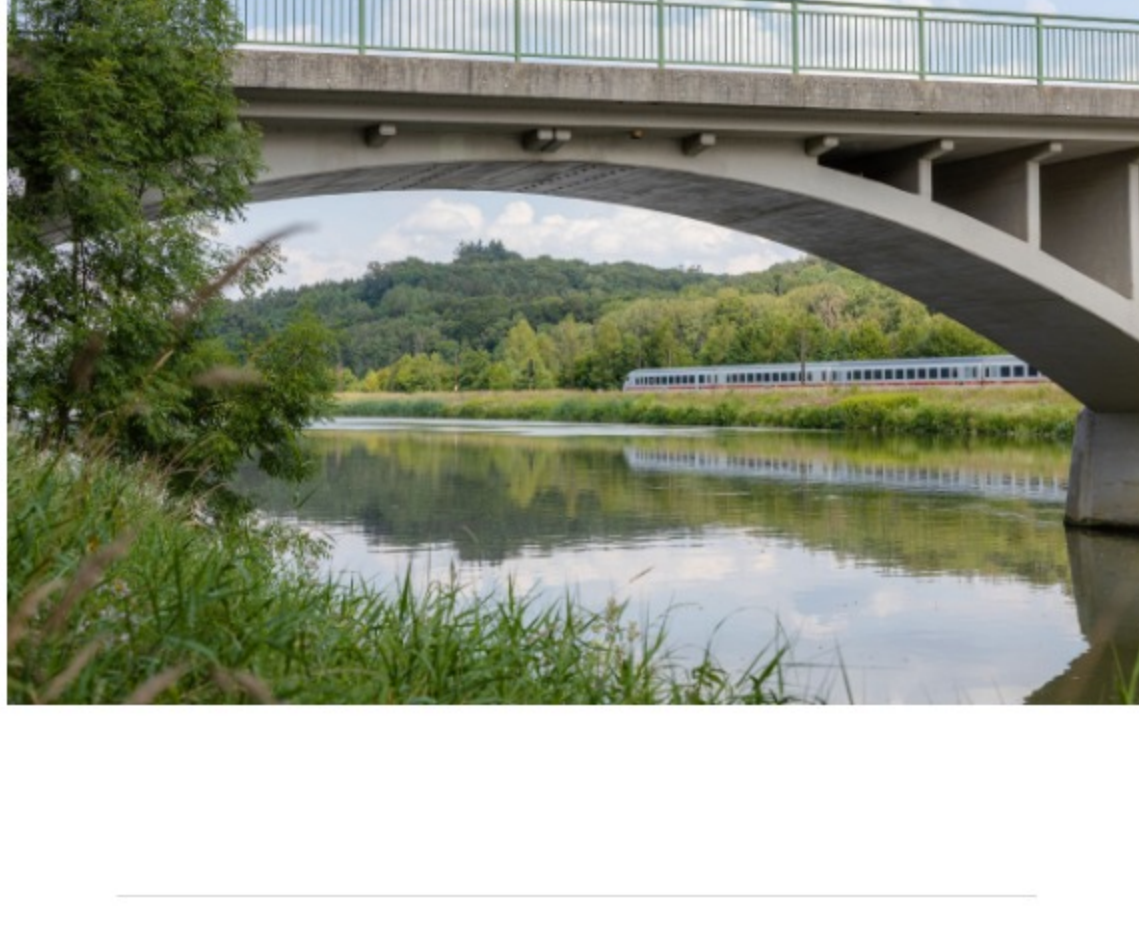
Aus dem Zielfahrplan des BVWP 2030 sind eine Zielfahrzeit von 27 Minuten zwischen Ulm und Augsburg sowie 98 Fernverkehrszügen pro Tag abgeleitet. Dies ist nun nicht mehr aktuell.

In den ersten und zweiten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts war eine Zielfahrzeit von 30 Minuten hinterlegt. So sah die zweite Version des Gutachtens 132 Fernverkehrszüge zwischen den beiden Städten vor. Die ersten beiden Gutachterentwürfe waren aber Arbeitsstände und keine Grundlage für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg.

Diese Funktion hat der **dritte und finale Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes** übernommen. Dort sind die Vorgaben geregelt, die für das Projektteam bindend waren und sind. Darunter fällt die Fahrzeit von 26 Minuten sowie 40 Minuten mit Halt in Günzburg. Außerdem – und das ist zentral in dieser Debatte – sieht diese finale Version bei einer Ausbaustrecke eine Viergleisigkeit zwischen Gessertshausen und Augsburg vor. Als Ergebnis einer eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass auch zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben vier Gleise notwendig sind. Im Bereich Neu-Ulm bis Unterfahlheim wurde durch die Integration des sogenannten 740m-Gleises Neu-Ulm ebenso eine Viergleisigkeit notwendig.

Zusammen mit den oben genannten Vorgaben ergibt sich eine **durchgängige Viergleisigkeit von Ulm bis Augsburg**. Daneben rechnet der Gutachterentwurf mit 114 Fernverkehrszügen pro Tag. Das sind zwar weniger Züge als im zweiten Entwurf vorgesehen waren (132), aber mehr als der BVWP 2030 (98) vorsah. Diese Sachverhalte wurden bereits mehrfach durch das Projektteam vorgestellt und sind keine Neuheiten.

Die DB Netz AG als Vorhabensträger und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr arbeiten mit den selben Datengrundlagen. Der Prozess der stetigen Präzisierung vom BVWP 2030 bis zum dritten Gutachterentwurf wurde – auch wegen seiner Komplexität – immer transparent kommuniziert. Seit Anfang an stehen das Planungsteam des Bahnprojektes Ulm-Augsburg und der Bund in engem Kontakt. Es findet – auch mit dem Eisenbahnbundesamt – regelmäßiger Austausch statt. Ändern sich die Anforderungen oder wichtige Prämissen, wird dies stets rasch kommuniziert und das Projektteam informiert umgehend sowie umfassend die Region.



[Besuchen Sie uns auf www.ulm-augsburg.de](http://www.ulm-augsburg.de)

So erreichen Sie uns:  
Bahnprojekt Ulm–Augsburg  
Bahnhofstraße 12 1/2  
86150 Augsburg  
[ulm-augsburg@deutschebahn.com](mailto:ulm-augsburg@deutschebahn.com)

DB Netz AG · Adam-Riese-Straße 11-13 · 60327 Frankfurt  
Sitz der Gesellschaft: Frankfurt am Main

Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 50879 · USt-IdNr.: DE 199861757

Vorstand: Vorstand: Frank Sennhenn (Vorstandsvorsitzender), Jens Bergmann (Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte), Dr. Christian Gruß (Vorstand Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement), Dr. Volker Hentschel (Vorstand Anlagen- und Instandhaltungsmanagement), Ute Plambeck (Vorständin Personal), Dr. Christian Runzheimer (Vorstand Finanzen und Controlling)

[www.ulm-augsburg.de](http://www.ulm-augsburg.de)

Diese E-Mail wurde an [ulm-augsburg@die-wegmeister.com](mailto:ulm-augsburg@die-wegmeister.com) gesendet, weil Sie sich für unseren Newsletter angemeldet haben.

[Newsletter abbestellen](#)