



Themendienst

Bahnprojekt Ulm–Augsburg ohne Vorfestlegung

DB will im Dialog mit der Region planen · die Schritte zur Raumordnung

(Ulm/Augsburg, im Juni 2021) ICE-Züge, Intercity-Züge, Regionalverkehr und Güterzüge – sie alle benutzen heute die zweigleisige Strecke zwischen Ulm und Augsburg, die zentrale Verkehrsachse in Bayerisch Schwaben. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat der Bund beschlossen, die Reisezeiten zu verkürzen, mehr Kapazität für Nah- und Fernverkehr zu schaffen und die Qualität zu steigern. Das beinhaltet verschiedene Varianten, von einem Ausbau der Bestandsstrecke bis zu einer eventuellen Neubaustrecke.



Intercity bei Burgau auf der Brücke über die Autobahn (Foto: DB AG)

Die Bahnstrecke Ulm – Augsburg ist

- 85 Kilometer lang
- zweigleisig und elektrifiziert
- Teil der viel befahrenen Verbindung Köln–München
- schon heute stark ausgelastet durch Fern-, Nah- und Güterverkehr auf den gleichen Gleisen
- Teil der wichtigen „Magistrale für Europa“

Die mit den Planungen beauftragte DB Netze begann 2019, ein Projektteam in Augsburg aufzubauen. Mit den Kommunen in der Region startete 2020 eine frühe Beteiligung von Bürgern und Anwohnern. „Wir stehen mit den Planungen am Anfang. Es ist offen, wo ein Ausbau stattfinden kann oder wo ein Streckenneubau sinnvoll ist. Wir treffen keine Vorfestlegung“, so Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern. Ein schneller und moderner Schienenverkehr kommt nicht nur Bayerisch Schwaben zugute.

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Die Strecke von Ulm nach Augsburg ist Teil der wichtigen Verbindung von Köln nach München. Im vergangenen Jahrzehnt hatte die DB bereits die vielbefahrene Strecke Augsburg-München von zwei auf vier Gleise ausgebaut. Derzeit ist die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm-Stuttgart in Bau.

Nur noch 26 Minuten von der Donau an den Lech

Die 160 Jahre alte Strecke soll auf Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h ausgebaut werden. ICE-Züge benötigen dann nur noch 26 Minuten zwischen Augsburg und Ulm und sind damit mehr als zehn Minuten schneller als heute.

Josel: „Es geht um das letzte Stück der großen Ost-West-Magistrale von Frankreich quer durch Süddeutschland und weiter nach Österreich, die Slowakei und Ungarn. Es entsteht ein regionaler und ein überregionaler Nutzen. Neben dem schnellen Fernverkehr profitiert auch der Regionalverkehr.“



Bahnstrecke bei Burgau (Foto: DB Netz AG)

Die DB erwägt, eine zusätzliche Fernzug-Linie zwischen Köln und München über Stuttgart und Augsburg zu führen und eine weitere ICE-Linie über Stuttgart hinaus bis München zu verlängern.

Josel: „Im Rahmen der Vorplanung wird die Deutsche Bahn untersuchen, mit welchen infrastrukturellen Lösungen die verkehrlichen Ziele optimal erreicht werden können.“



Ein ICE fährt in Günzburg ein (Foto: DB AG)

Günzburg bleibt Fernverkehrshalt

Der Bund hat im BVWP festgeschrieben, dass Günzburg Fernverkehrshalt bleibt. Nach der Einführung des Deutschlandtaktes halten sogar doppelt so viele Züge am Bahnhof in Günzburg. Der Wunsch der Region wird also mehr als nur erfüllt.

Im Dialog mit der Region zum Raumordnungsverfahren

Im Vordergrund stehen im Dialog mit der Bevölkerung zentrale Bereiche wie der Eingriff in Natur und Landschaft, die Auswirkungen auf Menschen und Lebensräume und die Wirtschaftlichkeit.

Die Bahn hatte zunächst die Grundlagen in dem Suchraum zwischen Augsburg und Ulm ermittelt und wird in den nächsten Planungsphasen eine Trassenfindung mit einem öffentlich Dialogverfahren begleiten. Zwei wichtige Bausteine sind

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

dabei ein Koordinierungsrat mit Vertretern der Region und ein im Frühjahr 2021 gestartetes Dialogforum. DB-Projektleiter Markus Baumann: „Wir wissen, dass die Region viele Fragen an uns hat und deswegen halte ich die Information über unsere Planungsschritte für genauso wichtig, wie die Planung selbst.“

Unterwegs mit dem Infomobil

Das Projektteam hat sich etwas Besonderes einfallen lassen, um den Dialog mit der Bevölkerung direkter zu gestalten. Mit einem Infomobil, das den Namen ULA trägt, wird das Team in die Region kommen und dort Rede und Antwort stehen. Der Name ULA leitet sich aus dem Projektnamen „Bahnprojekt **U**lm-**A**ugsburg“ ab. Das Infomobil bietet umfassende und interaktive Informationsmöglichkeiten, unter anderem eine spielerische Simulation zur Trassenplanung. So kann sich jede:r Besucher:in der Herausforderung stellen, eine geeignete Trasse zwischen „Starthausen“ und „Zielburg“ zu planen.

Aktueller Planungsstand



Die Planer der Bahn untersuchten im ersten Schritt die sogenannten Raumwiderstände. Das heißt, man identifiziert, wo Siedlungen und Naturschutzgebiete einen Aus- oder Neubau verhindern. Im nächsten Schritt werden Bereiche und Abschnitte gewählt, die für Trassenvarianten die nötigen Voraussetzungen mit sich bringen. Außerdem geht es um Bahnhöfe, Bahnübergänge, Stellwerke, Brücken usw., also verschiedenste Bauwerke. Parallel dazu müssen Umweltuntersuchungen durchgeführt werden. Wichtig für die Bahnplanungen sind auch zusätzliche geotechnische Erkenntnisse. Entlang der Strecke werden seit 2019 detaillierte Vermessungen durchgeführt. Gegebenenfalls müssen auch Erkundungsbohrungen vorgenommen werden.



Noch in diesem Jahr will die DB Netze erste Feintrassierungen vorstellen. Voraussichtlich Ende 2022 / Anfang 2023 folgt ein Raumordnungs-verfahren. Es stellt einen Meilenstein im Planungsprozess dar und ermöglicht die endgültige Trassenfestlegung. Danach befasst sich dann der Bundestag mit dem Ergebnis.

Bahnstrecke neben der Donau (Foto: DB AG)

www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

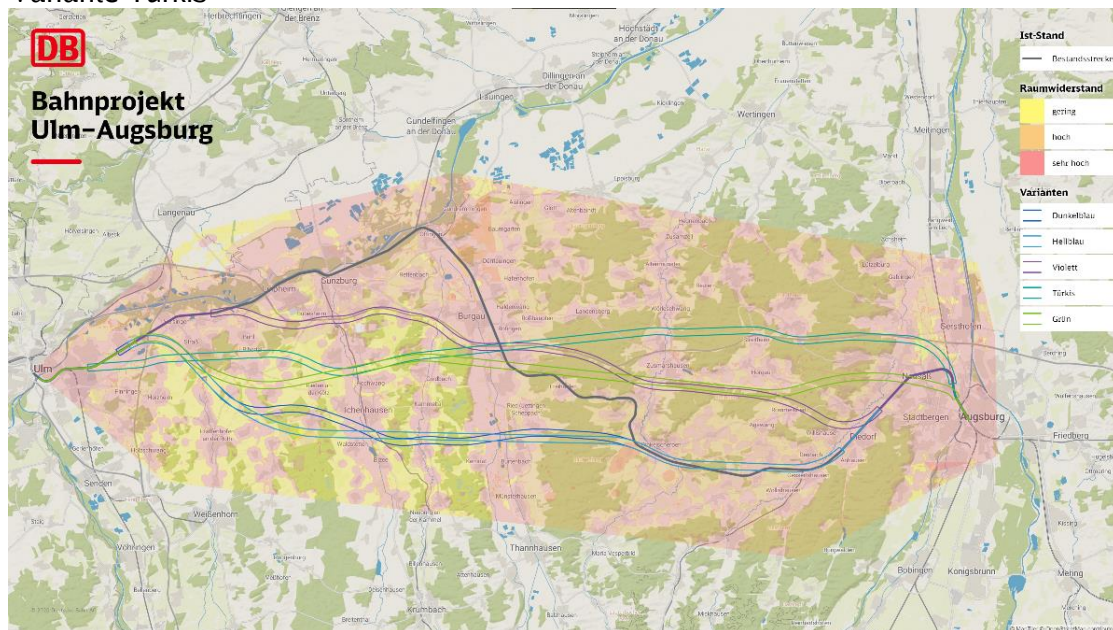
Bahnprojekt untersucht vier Trassierungsräume

Das Planungsteam fasste die Raumwiderstände zu einer Karte zusammen. Sie zeigt die schützenswerten Bereiche und kategorisiert sie in vier Klassen:

- Weiß = keine bis kaum Widerstände
- Gelb = mittlere Widerstände
- Orange = hohe Widerstände
- Rot = Sehr hohe Widerstände

Innerhalb dieser Schutzgebiete wurden vier Trassierungsräume (mit einer Untervariante) erarbeitet:

- Variante Blau mit Untervariante Hellblau
- Variante Violett
- Variante Grün
- Variante Türkis



Die vier Trassierungsräume mit einer Untervariante innerhalb der Raumwiderstände.
(Grafik: DB AG)

Innerhalb dieser 500 Meter breiten Trassierungsräume werden nun in der Phase der Feintrassierung die künftig nur noch 20 m breiten Streckenverläufe ausgewählt. Wichtige Faktoren für diese Untersuchung sind umweltfachliche, technische und wirtschaftliche Belange.

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Anwohner bekommen Lärmschutz – leise Güterwagen

Beim Aus- und Neubau der Bahnstrecke wird der Schutz der Anwohner von Anfang an berücksichtigt. Im Rahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge kommen aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz, beispielsweise in



Schallschutzwände bei Neu-Ulm (Foto: DB AG)

Form von Schallschutzwänden oder mit Maßnahmen an Gebäuden wie zum Beispiel Schutzfenster und schalldämmende Lüfter. Seit Jahresbeginn hat sich der Schienenverkehrslärm in Deutschland fast halbiert – denn es dürfen nur noch leise Güterwagen unterwegs sein.

Chancen & Ziele des Bahnprojekts Ulm-Augsburg

- **Pünktlichere und zuverlässigere** Zugverbindungen in Bayerisch Schwaben durch die Auflösung von Engpässen sowie die Reduzierung von Störungen und Verspätungen
- **Kürzere Fahrzeiten** für die Region durch höhere Geschwindigkeiten und eine Verkürzung der Gesamtstrecke
- **Mehr Verbindungen** im Nah- und Fernverkehr durch Schaffung neuer freier Kapazitäten
- **Umweltschutz und bessere Luft** in der Region durch Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene
- Verknüpfung **starker Wirtschaftsräume** entlang der Magistrale für Europa

Bahnausbau reduziert CO₂

Mit dem Bahnprojekt Ulm–Augsburg ergibt sich konkret folgendes Einsparungspotential:
Es können **112 Millionen Pkw-Kilometer** im Nah- und Fernverkehr pro Jahr eingespart werden. Auf den Straßen der Region werden nach dem Ausbau pro Jahr **17 Millionen Lkw-Kilometer weniger** als bisher gefahren.

23.000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen im Jahr werden dabei eingespart.

Knapp
her Großprojekte Bayern
49 89 1308 1512
.knapp
tschebahn.com

www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse