DB NETZE

Bahnprojekt Ulm–Augsburg

Aufgaben und Ziele

I.NI-S-P-U | Markus Baumann

Agenda

1. **Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan**
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. Im Dialog mit der Region
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Ihre Fragen

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg ist vom Bund beauftragt worden

Die Angaben aus dem Deutschlandtakt schreiben die Planungsprämissen des Projektes fort

BVWP 2030

- 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

+

Deutschlandtakt

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 45 Minuten
- Fahrzeuge mit **Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h**
- Durchgängige **Viergleisigkeit** zwischen Ulm und Augsburg

=

Planungsprämissen zum Bau zwei neuer Gleise

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 45 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

Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. **Bahn frei für den Nahverkehr**
3. Im Dialog mit der Region
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Ihre Fragen

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.

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.).

Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. **Im Dialog mit der Region**
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Ihre Fragen

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg lebt den Dialog mit Bayerisch Schwaben

DB NETZE

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

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

Newsletter

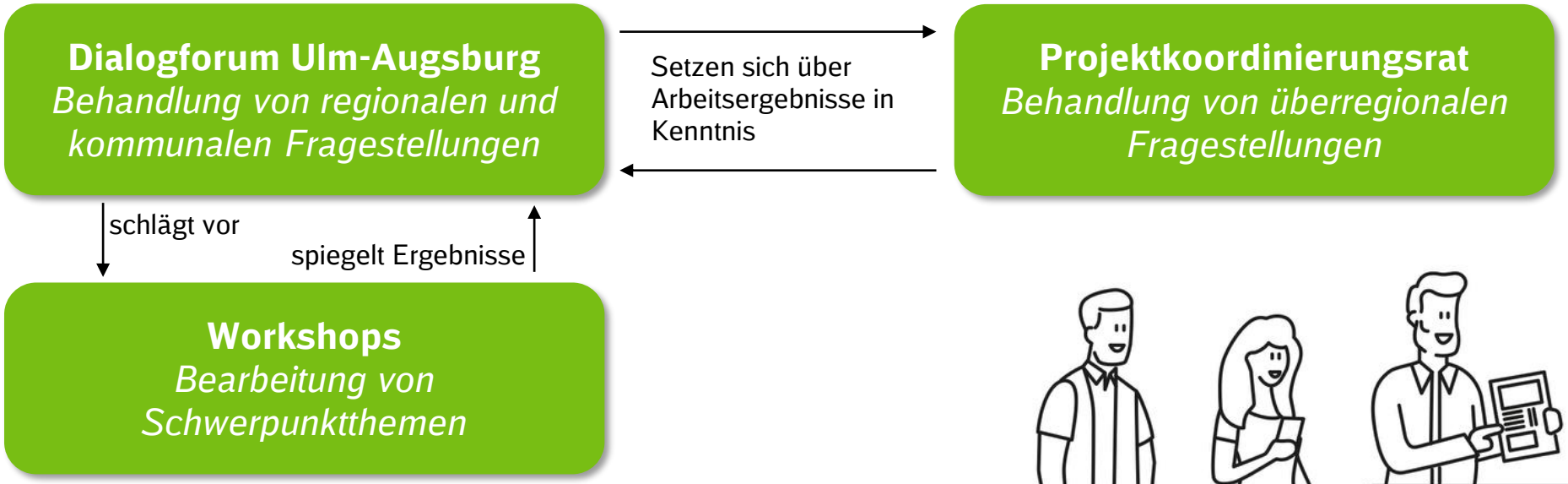
Unser Newsletter informiert Sie regelmäßig zu den Entwicklungen im Projekt. Anmeldung über die Projektwebsite.

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

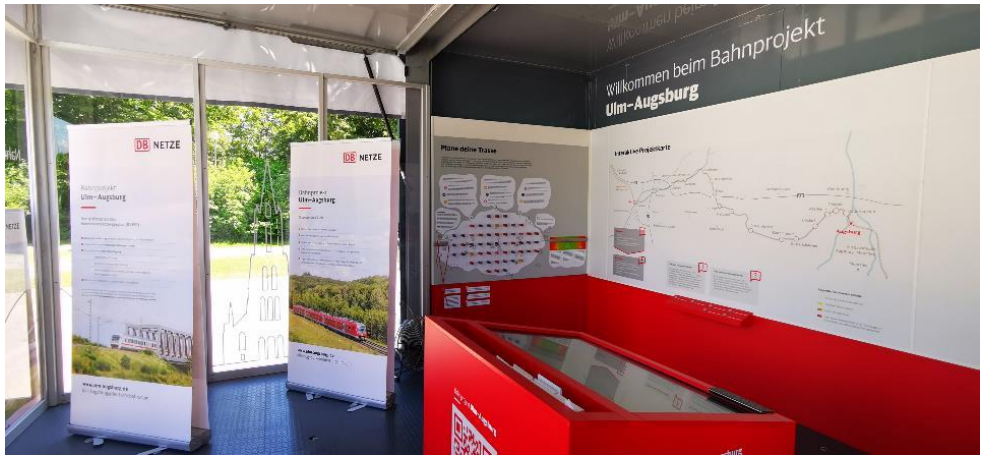
Das **Dialogforum** und der **Projektkoordinierungsrat** sind gleichwertige Gremien mit einer unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzung und Arbeitsweise. Die Unterschiede sind im Folgenden dargestellt:



Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg ist unterwegs mit dem Infomobil ULA

Wir möchten eine zentrale Anlaufstelle einrichten, in der sich alle Interessierten umfassend zum Bahnprojekt informieren können.

- Infomobil als flexible Lösung, um direkt vor Ort mit Bürger:innen in Kontakt zu treten
- umgebauter Anhänger mit ausfahrbaren Elementen
- eignet sich auch für kleinere Gesprächsgruppen (je nach Pandemie-Situation)
- Besucher:innen können sich interaktiv und umfassend informieren
- QR-Code mit Verlinkung zu den einzelnen Themen auf unserer Homepage
- Je 2-3 Tage Station in einzelnen Ortschaften. Besetzung von Projektteam gewährleistet
- Fast 1000 Besucher:innen

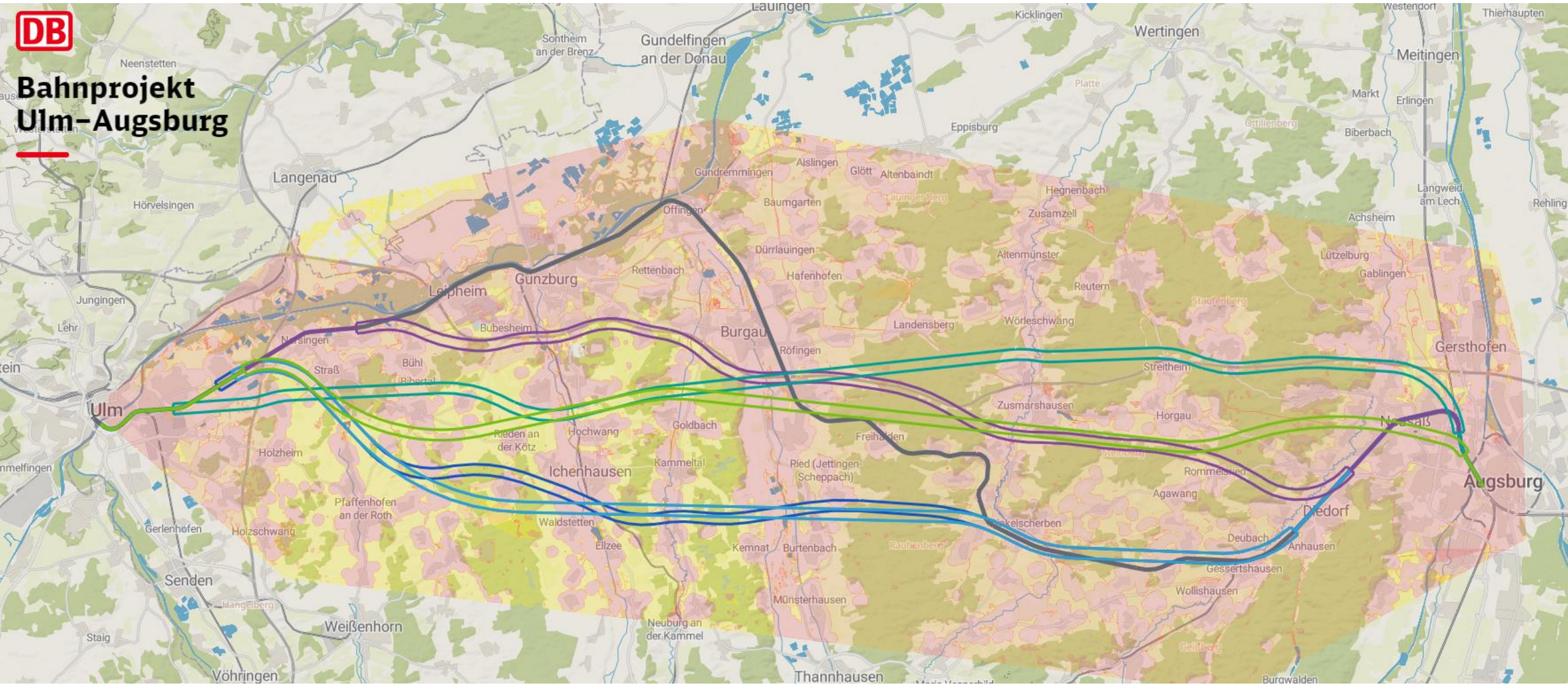


Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. Im Dialog mit der Region
4. **Schutzgüter und Raumwiderstandskarte**
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. Ihre Fragen

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg achtet schützenswerte Gebiete

Das Bahnprojekt Ulm – Augsburg zeigt die Ergebnisse der Grundlagenermittlung



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

Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. Im Dialog mit der Region
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. **Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung**
6. Schallschutz
7. Ihre Fragen

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

Technische Grundsätze:

- Schrittweise Geschwindigkeitssteigerung bei Bahnhofsausfahrten
- Radien von mind. 4000 Meter bei 300 km/h
- Zwei Überholbahnhöfe pro Trasse mit ca. 1,8 km Länge
- Übergang von Bestand auf Neubaustrecken mit 130km/h, um Fahrzeitziel über Günzburg zu erreichen

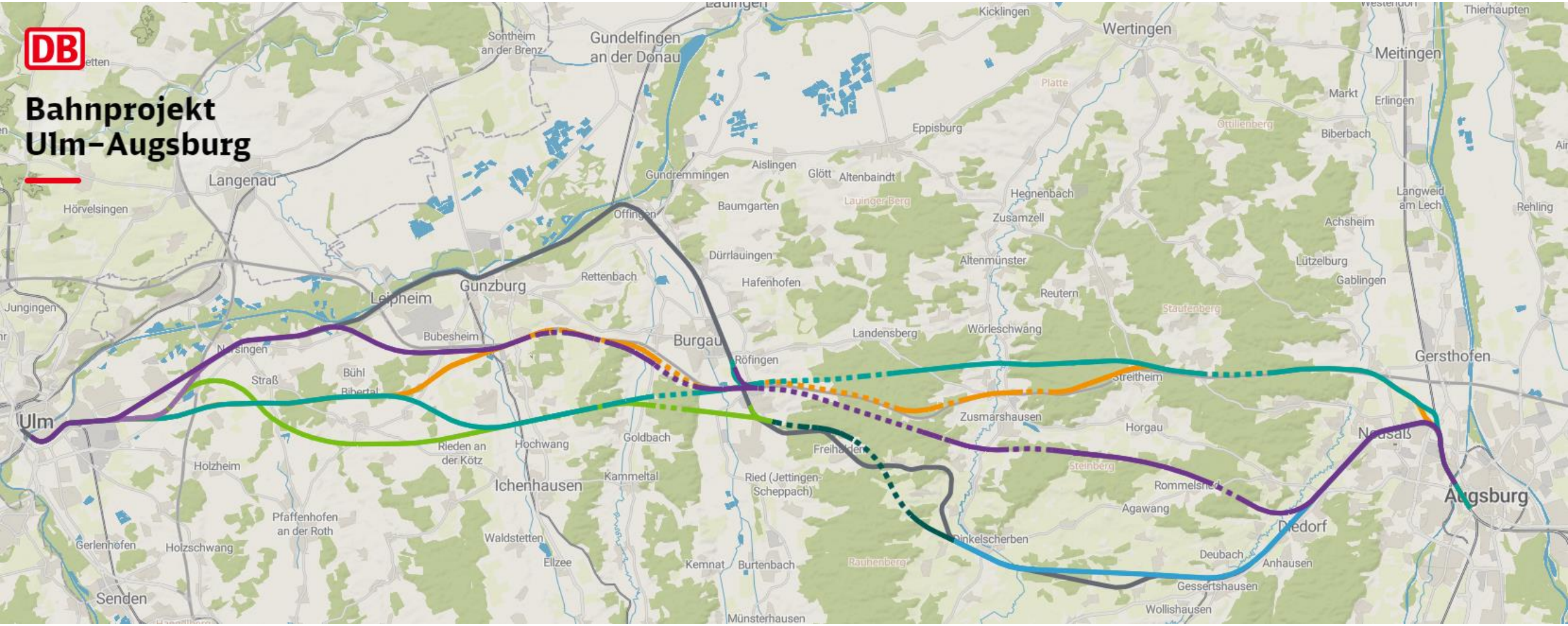
Wirtschaftliche Grundsätze:

- 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

Variante Türkis

Variante Violett

Variante Orange

Variante Grün-Blau

Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. Im Dialog mit der Region
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. **Schallschutz**
7. Ihre Fragen

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)

Unterschied: Aktive vs. Passive Schallschutzmaßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen

Schallschutzmaßnahmen am Wohngebäude:

- Schallschutzfenster
- Schalldämmlüfter
- Fassadendämmung

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Schallschutzmaßnahmen direkt am Entstehungsort:

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

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

Immissionsgrenzwerte im Vergleich

Imissionswerte bei der freiwilligen Lärmsanierung durch den Bund

Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden.

Auslösewerte zur Lärmsanierung in dB(A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine/allgemeine Wohngebiete	**64**	**54**
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	**66**	**56**
Gewerbegebiete	**72**	**62**

Quelle: BMVI nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

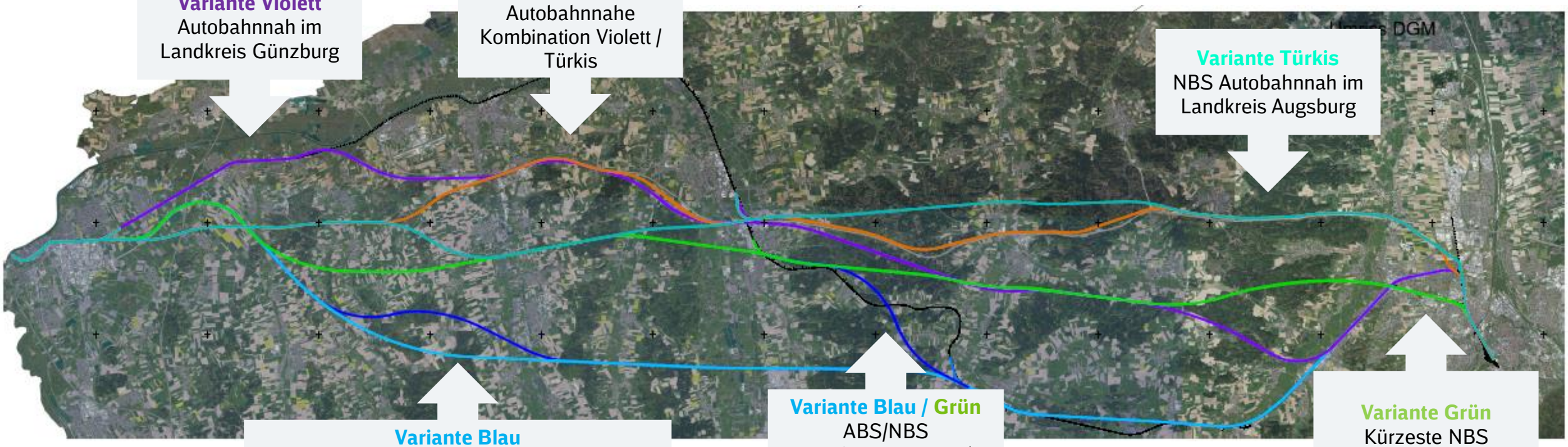
Agenda

1. Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan
2. Bahn frei für den Nahverkehr
3. Im Dialog mit der Region
4. Schutzgüter und Raumwiderstandskarte
5. Vier Grobtrassierungen für die Vorplanung
6. Schallschutz
7. **Ihre Fragen**

DB
NETZE

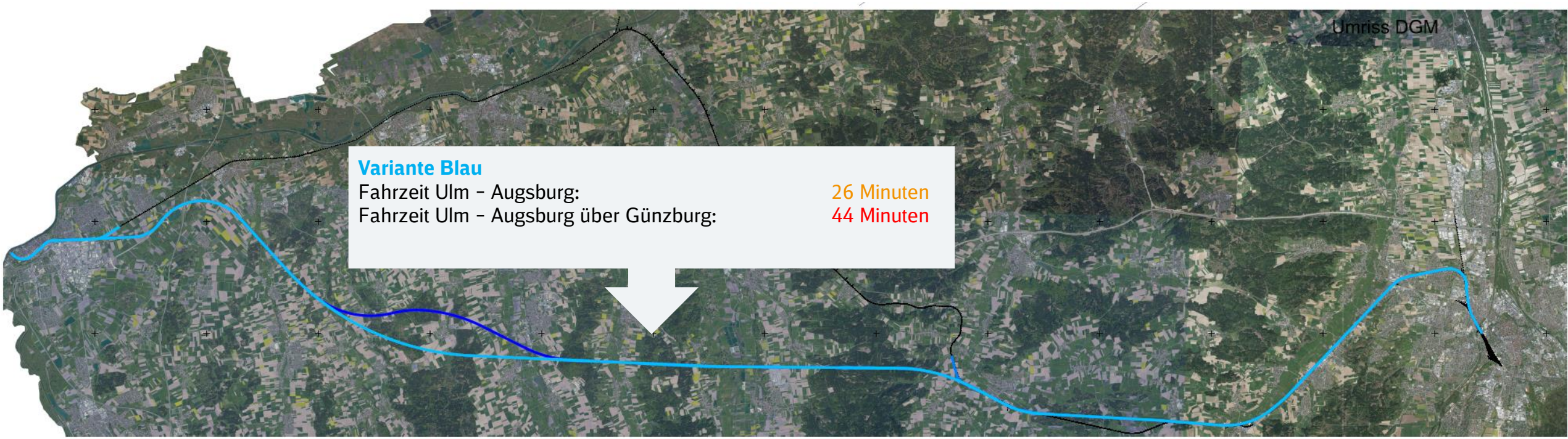
Back-Up
Varianten in der Einzelbetrachtung

Vier Grobtrassierungen und zwei Kombinationen wurden zwischen Ulm und Augsburg in der Planung ausgearbeitet



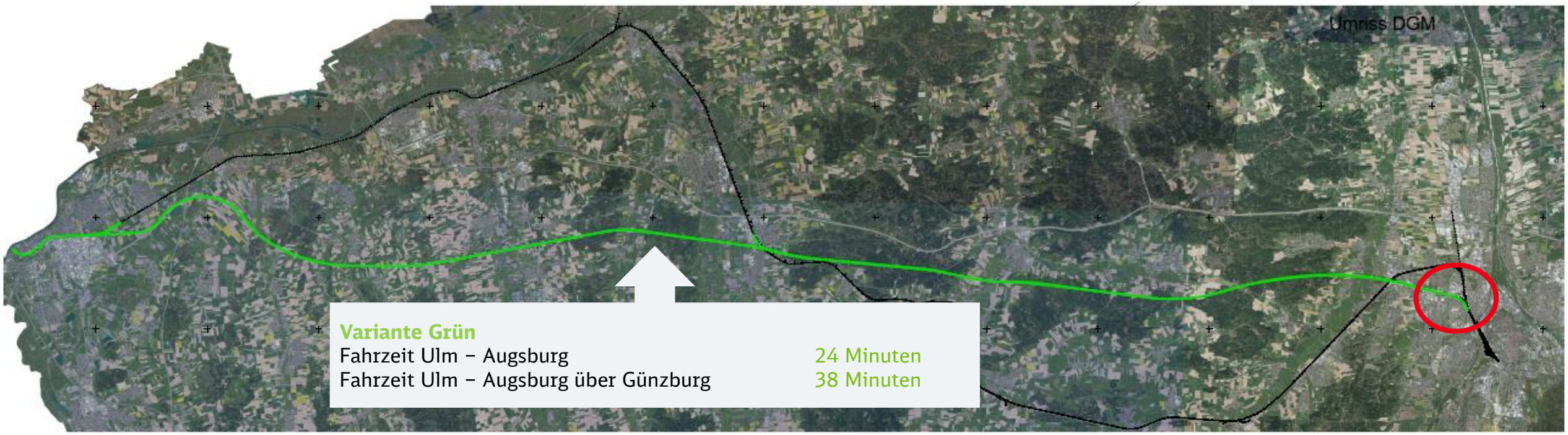
Variante Blau

Variante Blau scheidet aus, weil sie die Fahrzeit über Günzburg von 40 Minuten nicht erreicht.



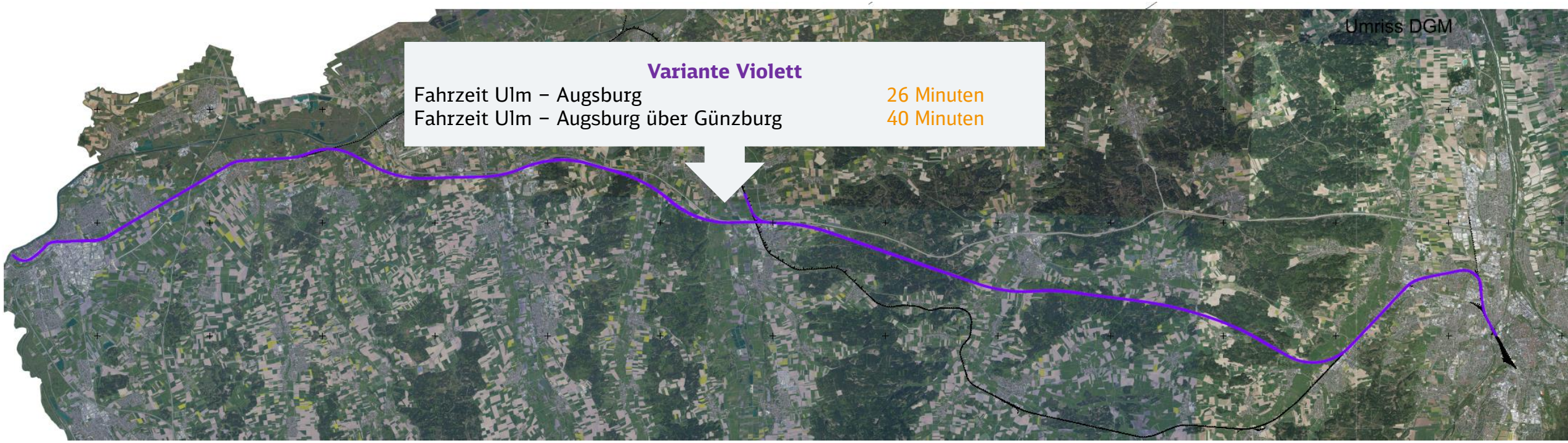
Variante Grün

Variante Grün scheidet wegen Probleme bei der technischen Umsetzbarkeit im Stadtgebiet Augsburg aus.



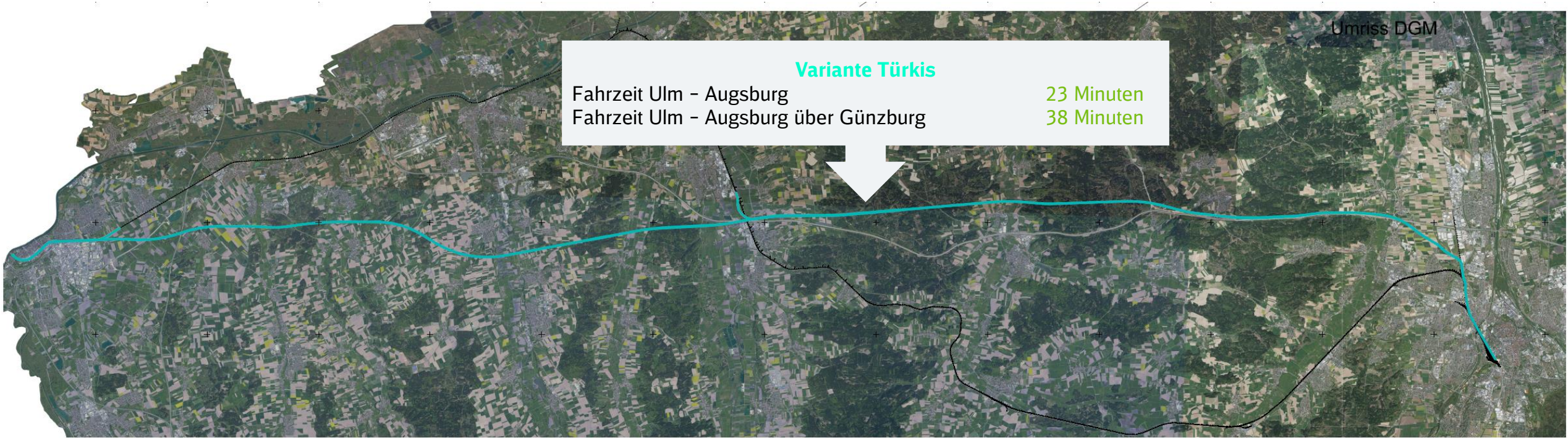
Variante Violett

Übersicht



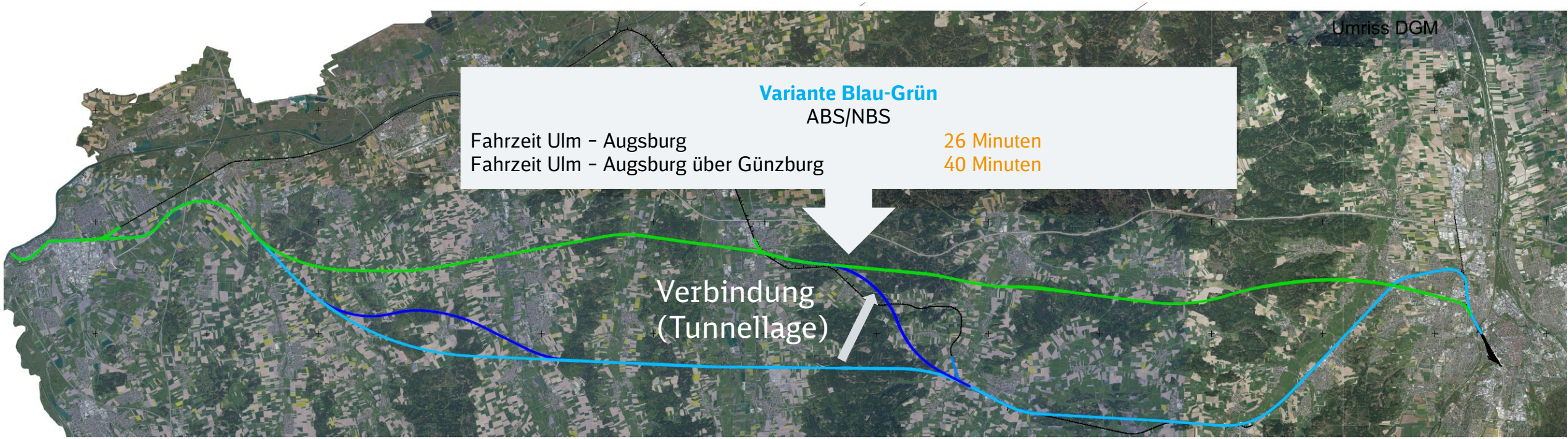
Variante Türkis

Übersicht



Variante Orange / Angepasste Kombination von Türkis und Violett

Übersicht

Kombination von Blau und Grün

Übersicht