



## Themendienst

### Bahnprojekt Ulm-Augsburg ohne Vorfestlegung

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

(Ulm/Augsburg, im März 2020) 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 möglichen Ausbau der Bestandsstrecke bis zu einer eventuellen Neubaustrecke in bestimmten Abschnitten.



Der Fuggerexpress fährt über die Eisenbahnbrücke bei Burgau (Foto: DB AG)

Die mit den Planungen beauftragte DB Netze begann 2019, ein Projektteam in Augsburg aufzubauen. Mit den Kommunen in der Region wird 2020 eine frühe Beteiligung von Bürgern und Anwohnern gestartet. „Wir stehen mit den Planungen am Anfang. Es ist offen, wo ein Ausbau stattfinden kann oder wo ein

#### 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“

Streckenbau 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. Der 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.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing:  
Oliver Schumacher

#### Unser Anliegen:



Franz Lindemair  
Sprecher Großprojekte Bayern  
Tel. +49 (0)89 1308 83779  
franz.lindemair@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse



## Themendienst

### Nur noch 27 Minuten von der Donau an den Lech

Die 160 Jahre alte Strecke soll auf Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h ausgebaut werden. ICE-Züge benötigen dann nur noch 27 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.“ 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.



Bahnstrecke bei Burgau (Foto: DB Netz AG)



InterCity in Diedorf (Foto: DB AG)



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

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

### Barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen

Das Bundesverkehrsministerium hat dem starken Wunsch der Region nach Barrierefreiheit an den Stationen Rechnung getragen. So ist die DB auch beauftragt, 13 Stationen entlang der bestehenden Strecke barrierefrei zu planen. Im Zuge der Planungen werden gemeinsam mit allen Finanzgebern Lösungen zur Umsetzung gesucht.

### Günzburg bleibt Fernverkehrshalt

Der Planungsauftrag des Bundes sieht einen Konzeptentwurf vor. Dabei geht es um ein drittes Gleis zwischen Augsburg und Dinkelscherben sowie zwischen Neu-Ulm und Unterfahlheim und um einen Suchraum zwischen Dinkelscherben und Unterfahlheim. Im Günzburger Bahnhof werden dabei – genauso wie bisher – weiterhin Fernverkehrszüge halten.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing:  
Oliver Schumacher

### Unser Anliegen:



Franz Lindemair  
Sprecher Großprojekte Bayern  
Tel. +49 (0)89 1308 83779  
franz.lindemair@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse

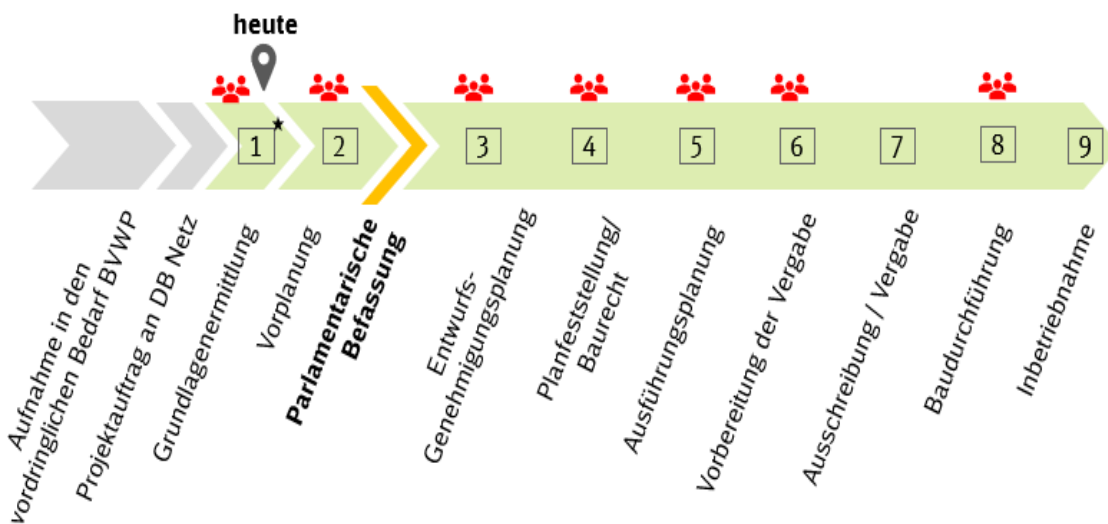


## Themendienst

### 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 wird zunächst die Grundlagen in dem Suchraum zwischen Augsburg und Ulm ermitteln und eine Trassenfindung mit einem öffentlich Dialogverfahren begleiten. Mitwirken soll dabei auch ein Koordinierungsrat mit Vertretern der Region. 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.“



Mitwirkung externer Beteiligte (Kommunen, Bürger,...)  
★ Leistungsphasen nach HOAI

Die Planer der Bahn untersuchen im ersten Schritt die sogenannten Raumwiderstände. Das heißt, man identifiziert, wo Siedlungen und Naturschutzgebiete einen Aus- bis 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 schon seit 2019 detaillierte

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing:  
Oliver Schumacher

**Unser Anliegen:**



Franz Lindemair  
Sprecher Großprojekte Bayern  
Tel. +49 (0)89 1308 83779  
franz.lindemair@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse



## Themendienst

Vermessungen durchgeführt. Gegebenenfalls müssen auch Erkundungsbohrungen vorgenommen werden.



Zwei bis drei Jahre veranschlagt die DB Netze bis Trassenvarianten Gestalt annehmen und voraussichtlich Ende 2022 / Anfang 2023 in ein Raumordnungsverfahren einfließen können. Es stellt einen Meilenstein im Planungsprozess dar. Danach folgt die endgültige Trassenfestlegung. Und am Schluss befasst sich dann der Bundestag mit dem Ergebnis.

Bahnstrecke neben der Donau (Foto: DB AG)

### Anwohner bekommen Lärmschutz

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 Form von Schallschutzwänden oder mit Maßnahmen an Gebäuden wie zum Beispiel Schutzfenster und schalldämmende Lüfter. Schon bis 2020 soll der Schienenverkehrslärm in Deutschland durch leisere Güterzüge halbiert werden – im Vergleich zum Jahr 2000.



Schallschutzwände bei Neu-Ulm (Foto: DB AG)

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing:  
Oliver Schumacher

**Unser Anliegen:**



Franz Lindemair  
Sprecher Großprojekte Bayern  
Tel. +49 (0)89 1308 83779  
franz.lindemair@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse



## Themendienst

### 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
- Mehr Mobilität und Teilhabe für ältere oder eingeschränkte Menschen durch **barrierefreien Ausbau** von Bahnhöfen
- **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 CO<sub>2</sub>

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 (CO<sub>2</sub>)-Emissionen** im Jahr werden dabei eingespart.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing:  
Oliver Schumacher

#### Unser Anliegen:



Franz Lindemair  
Sprecher Großprojekte Bayern  
Tel. +49 (0)89 1308 83779  
franz.lindemair@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse