



Fachgespräch Bahnstrecke Ulm - Augsburg

Deutsche Bahn AG

Klaus-Dieter Josel

Konzernbevollmächtigter Bayern

Neusäß, 24. Juli 2015

In der Investitionsplanung für Bayern (Bedarfsplan) spielt die Technologieachse Süd eine wesentliche Rolle

Übersicht Großprojekte „Technologieachse Süd“

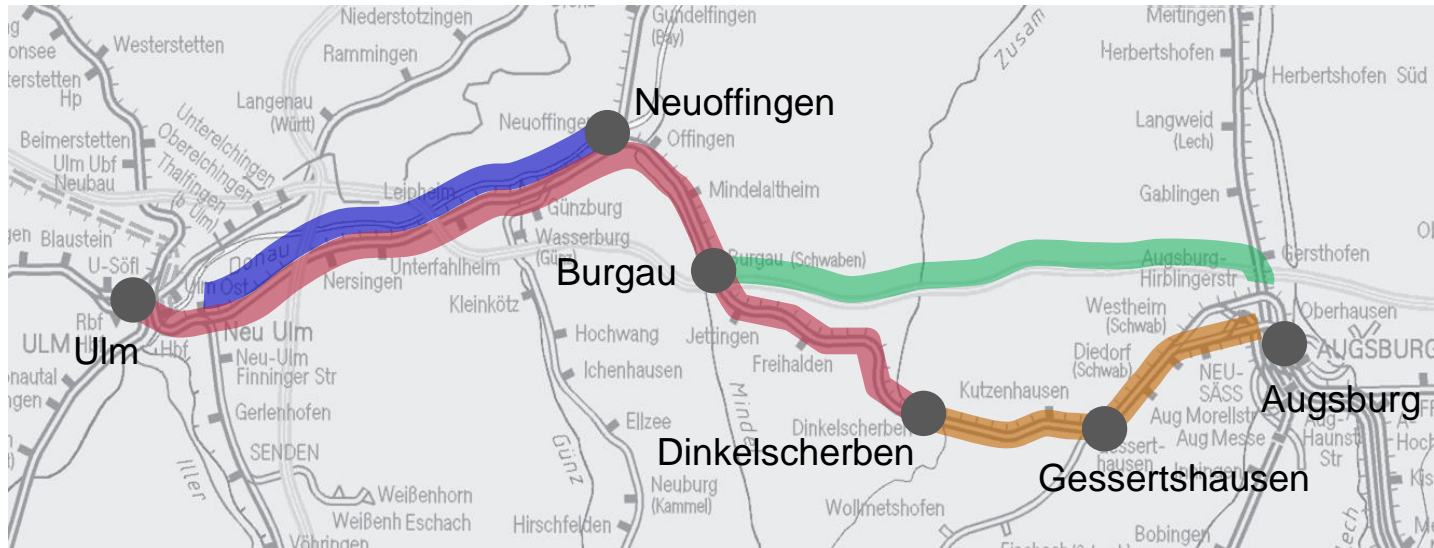






¹⁾Bestandsnetzprojekt

Für den Teil Ulm – Augsburg wurden im BVWP 2015 vier Varianten angemeldet, diese werden vom BMVI bewertet

2

Übersicht Maßnahmenvorschläge BVWP 2015 zwischen Ulm und Augsburg



	Projekt	Erläuterung
	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Teil Ulm – Augsburg	Geschwindigkeitserhöhung Bestandsstrecke Ulm – Dinkelscherben auf 200 km/h
	ABS Dinkelscherben – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben – Gessertshausen – Augsburg
	ABS Neu-Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen, v_{\max} 200 km/h
	NBS Burgau – Augsburg	autobahnparallele Neubaustrecke zwischen Burgau und Augsburg

Teil Ulm – Dinkelscherben (Bestandsstrecke)

2

Projektübersicht



Projektkenndaten

- Ausbau Geschwindigkeit auf 200 km/h
- Streckenlänge: 86 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Für Abschnitt Ulm – Dinkelscherben keine Planungsvereinbarung mit dem Bund abgeschlossen
- Bestandteil TEN-Korridor „Rhein – Donau“

Vorteile

- ➕ Beschleunigung des Fernverkehrs
- ➕ geringere Investitionen als bei Neubaustrecke
- ➕ Vsl. keine/ geringe Akzeptanzprobleme
- ➕ Vsl. schneller umsetzbar als Neubaustrecke

Nachteile

- ➖ Keine Kapazitätserweiterung, keine Entlastung
- ➖ Keine Entflechtung der Verkehrsströme
- ➖ Bauen unter „rollendem Rad“

*Quelle: Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012. Gesamtabschnitt Ulm – Augsburg (Dinkelscherben – Augsburg davon schon realisiert)

Teil Dinkelscherben – Augsburg (Bestandsstrecke)

2

Projektübersicht



Projektkenndaten

- 3-gleisiger Ausbau zwischen Dinkelscherben und Augsburg
- Streckenlänge: ca. 23 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: vsl. 200 km/h
- keine Planungsvereinbarung mit dem Bund abgeschlossen
- Bestandteil TEN-Korridor „Rhein – Donau“

Vorteile

- ➕ Kapazitätserweiterung und Entlastung
- ➕ Angebotserweiterung im Nahverkehr möglich
- ➕ Vsl. geringere Investitionen als bei Neubaustrecke
- ➕ Vsl. geringe Akzeptanzprobleme
- ➕ Vsl. schneller umsetzbar als Neubaustrecke

Nachteile

- ➖ Entflechtung der Verkehrsströme nur teilweise möglich
- ➖ Nutzen für Fern- und Güterverkehr gering
- ➖ Bauen unter „rollendem Rad“

Teil Neu-Ulm – Neuoffingen (Bestandsstrecke)

2

Projektübersicht



Projektkenndaten

- Dreigleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen mit Geschwindigkeit von 200 km/h
- Streckenlänge: 28 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- keine Planungsvereinbarung mit Bund abgeschlossen
- Bestandteil TEN-Korridor „Rhein – Donau“

Vorteile

- ➕ Kapazitätserweiterung und Entlastung
- ➕ Angebotserweiterung im Nahverkehr möglich
- ➕ Vsl. geringere Investitionen als bei Neubaustrecke
- ➕ Vsl. geringe Akzeptanzprobleme
- ➕ Vsl. schneller umsetzbar als Neubaustrecke

Nachteile

- ➖ Entflechtung der Verkehrsströme nur teilweise möglich
- ➖ Nutzen für Fern- und Güterverkehr gering
- ➖ Bauen unter „rollendem Rad“

Teil Burgau – Augsburg (Neubaustrecke)

2

Projektübersicht



Projektkenndaten

- weitgehend autobahnparallele zweigleisige Neubaustrecke
- Streckenlänge: 33 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 250 km/h
- Projektidee (Leistungsphase < 1) aus Netzkonzeption 2030
- keine Planungsvereinbarung mit dem Bund abgeschlossen
- Würde Bestandteil TEN-Korridor „Rhein – Donau“

Vorteile

- ➕ Kapazitätserweiterung und Entlastung
- ➕ Marktkonforme Fahrzeit zw. Ulm und Augsburg im FV (30 Min.)
- ➕ Angebotserweiterung im Nah- und Fernverkehr möglich
- ➕ Entflechtung der Verkehrsströme
- ➕ Lärmreduzierung auf Bestandsstecke bei Verlagerung des Güterverkehrs (Nachtscheibe)

Nachteile

- ➖ Hohe Investitionskosten
- ➖ Bereits für FV ausgebauter Abschnitt Augsburg – Dinkelscherben würde nur von langsamen Zügen genutzt
- ➖ Vsl. größere Akzeptanzprobleme
- ➖ Umsetzbarkeit langfristig

Eine qualitative Grobeinschätzung lässt keine Präferenzvariante erkennen – Bewertung im Rahmen BVWP-Fortschreibung sinnvoll

Variantenübersicht

Legende

- Positiv
- Neutral
- Negativ

Geschwindigkeitserhöh. Ulm – Dinkelscherben auf 200 km/h



3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben – Augsburg



3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen, v_{max} 200 km/h



Neubaustrecke Burgau - Augsburg



Nutzen Nahverkehr	●	●	●	●
Nutzen Fernverkehr	●	●	●	●
Nutzen Güterverkehr	●	●	●	●
Investitionskosten	●	●	●	●
Akzeptanz	●	●	●	●
Zeitliche Realisierung	●	●	●	●
Baubetrieb	●	●	●	●

- ▶ Nutzenkomponenten vor allem auf Seiten der Neubaustrecke, Rahmenbedingungen (Kosten, Zeit, Akzeptanz) sprechen für Ausbau
- ▶ Qualitative Einschätzung lässt keine Präferenzvariante erkennen
- ▶ Zielführend, alle Varianten im BVWP 2015 zu bewerten