

Ulm–Augsburg



Die Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg ist eine zentrale Verkehrsachse in Bayerisch Schwaben [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Ein Regionalzug („Fugger-Express“) im Ulmer Hauptbahnhof [Quelle: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee]

Die Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg ist eine zentrale Verkehrsachse in Bayerisch-Schwaben. Seit mehr als 170 Jahren verbindet sie die beiden Großstädte miteinander. Um mehr Kapazitäten zu schaffen und zukünftig den schnellen Fernverkehr vom langsameren Nah- und Güterverkehr zu trennen, ist vorgesehen, die Strecke auszubauen. Seit 2016 ist das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt mit „Vordringlichem Bedarf“ eingestuft.

Projekt

Die Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg gehört zu den meist befahrenen Strecken im Süden Deutschlands. Für den Nahverkehr stellt der rund 85 Kilometer lange zweigleisige Abschnitt eine wichtige Verkehrsader inmitten von Bayerisch-Schwaben dar. Als Teil der Verbindung von Köln über Frankfurt und Stuttgart in Richtung München hat die Strecke zudem eine überregionale Bedeutung.

Derzeit verkehren die Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs in dichter Folge auf dem zweigleisigen Abschnitt. Um die Voraussetzungen für einen schnelleren und verbesserten Schienenverkehr in der Region Bayerisch-Schwaben zu schaffen, wird die Strecke Ulm–Augsburg ausgebaut. Dabei wird der schnelle Fernverkehr vom langsameren Nah- und Güterverkehr getrennt. Da der Fernverkehr künftig zu einem großen Teil auf den neuen Gleisen fahren wird, ermöglicht dies mehr Kapazitäten auf der Bestandsstrecke.

Der Bund hat das Projekt Ulm–Augsburg im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft – das heißt, es hat höchste Priorität. Mit der Planung dieses Vorhabens hat der Bund die DB InfraGO AG beauftragt.

Dabei sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- maximale Fahrzeit: 26 Minuten ohne Halt in Günzburg und 40 Minuten mit Halt in Günzburg
- Güterverkehrstauglichkeit: höchstens acht Promille Steigung (Längsneigung)
- viergleisige Strecke: zwei neue Gleise zu den beiden Bestandsgleisen
- ergebnisoffene Planung
- befahrbar mit Geschwindigkeiten bis 300 km/h

Bei den Planungen werden auch Faktoren wie der Eingriff in Natur und Landschaft, die Auswirkungen auf Menschen und Lebensräume sowie die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist festgelegt, dass es für den zukünftigen Streckenverlauf keine Vorfestlegung gibt. Deshalb arbeitet das Projektteam während des Planungsprozesses intensiv mit der Region zusammen und fördert den Austausch mit der Öffentlichkeit. Seit Juni 2024 steht die Vorschlagsvariante fest. Es ist vorgesehen, dass der Deutsche Bundestag diese 2025 im Rahmen einer sogenannten Parlamentarischen Befassung bestätigt.

Zeitplan

Ende 2016 hat der Bund den Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet. Dort ist das Bahnprojekt Ulm–Augsburg als Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ enthalten.

Von Februar 2019 bis Oktober 2020 befand sich das Projekt in der sogenannten Grundlagenermittlung. Dabei wurden zunächst die Gegebenheiten des Projektes analysiert und die genaue Aufgabenstellung erarbeitet.

Unter anderem fanden dafür von Oktober 2019 bis Februar 2020 Vermessungsarbeiten zwischen Augsburg und Jettingen sowie von Februar bis Ende Juli 2020 zwischen Jettingen-Scheppach und Ulm statt. Dabei wurden örtliche Begebenheiten und topographische Geländeaufnahmen aufgenommen. Die Messungen ergänzen die bereits bestehenden Lagepläne und Karten mit punktgenauen Informationen und Daten. Dieses Punktenetz ergab schließlich die Grundlage für die Gleismessungen, die im Oktober 2020 begannen. Dabei wurden mit Hilfe eines Messwagens auf den Gleisen die Daten der Punktvermessung ergänzt.

Weiterhin wurde bis Ende 2019 die verkehrliche Aufgabenstellung erarbeitet. Die Erstellung der betrieblichen Aufgabenstellung begann im zweiten Quartal 2020. In den Aufgabenstellungen wird beispielsweise festgehalten, wie viele Züge mit welchen Geschwindigkeiten später einmal auf der Strecke fahren. Zudem begann im ersten Halbjahr 2019 der Dialog mit der Region.

Im Rahmen der Vorplanung wird seit Oktober 2020 zudem untersucht und bewertet, welche Arbeiten konkret erforderlich sind, um diese Ziele zu erreichen. Am 16. Oktober 2020 wurden in der Auftaktsitzung des Projektkoordinierungsrates zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg neben den ersten Planungsergebnissen auch vier Trassierungsräume vorgestellt. Diese bestehen jeweils aus einer Mischung aus unterschiedlich langen Ausbau- und Neubaustreckenteilen. Teilweise verlaufen sie parallel zur Autobahn, teilweise auch entlang der bestehenden Strecke.

Bis Ende Oktober 2021 wurden vier Grobtrassierungen gefunden: Variante Türkis, Variante Violett, Variante Blau-Grün und Variante Orange. Diese wurden im Rahmen der Vorplanung ergebnisoffen fortgeführt.

Im Juli 2023 übergab das Projektteam der Regierung von Schwaben die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren (ROV). Im ROV wurden die möglichen Varianten auf ihre Verträglichkeit für Mensch und Umwelt untersucht.

Parallel führte die Universität Innsbruck ein Trassenauswahlverfahren (TAV) durch. Daran waren auch die planungsbegleitenden Gremien beteiligt: das Dialogforum und der Projektkoordinierungsrat brachten sich bei der Erstellung des Kriterienkatalogs und der Gewichtung von Kriterien eines Fachbereichs ein.

Das Raumordnungs- sowie das Trassenauswahlverfahren sind abgeschlossen. Den Endbericht vom TAV erhalten Sie unter www.ulm-augsburg.de. Auf der Projektseite ist auch ein Link zur landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Schwaben hinterlegt.

Nach Abschluss des Raumordnungs- und des Trassenauswahlverfahrens steht seit Juni 2024 unsere Vorschlagsvariante fest. Diese entspricht einer Kombination aus den Varianten Violett, Orange und Türkis. Es ist

vorgesehen, dass der Deutsche Bundestag die Vorschlagstrasse 2025 im Rahmen einer sogenannten Parlamentarischen Befassung bestätigt. Nach dieser Etappe endet die Leistungsphase 2 für das Bahnprojekt Ulm–Augsburg und es beginnt die Entwurfsplanung.

Einen verbindlichen Zeitplan für die weiteren Realisierungsschritte können wir derzeit noch nicht benennen.

Anwohnerinfo

Der ULA-Podcast

Ein Infrastrukturgroßprojekt ist technisch und oft abstrakt. Wie wäre es also, wenn Sie den Menschen, die etwas zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg sagen können, einfach zuhören können? Aufgrund dieser Überlegung ist der ULA-Podcast entstanden. Alle zwei Wochen veröffentlichen wir eine neue Folge mit Gästen aus der Politik, dem Projektteam, den Planungsbüros und verschiedenen Interessensvertretungen. Alle Episoden erhalten Sie unter www.ulm-augsburg.de und überall, wo es Podcasts gibt.

Newsletter „Neuigkeiten vom Bahnprojekt Ulm–Augsburg“

Mehrmals im Jahr informieren wir Sie in unserem Newsletter über alle Neuigkeiten rund um das Projekt.

Sie wollen keine Neuigkeiten mehr verpassen? Unter www.ulm-augsburg.de können Sie den Newsletter abonnieren.

Wenn Sie keine Neuigkeiten mehr von uns erhalten möchten, können Sie den Newsletter jederzeit abbestellen. Klicken Sie dazu im Newsletter einfach auf „Newsletter abbestellen“.

YouTube-Kanal

In kurzen Videos erklären die Projektingenieur:innen, woran sie gerade arbeiten, warum diese Arbeiten wichtig sind und was sie bedeuten. Themen wie Planungsänderungen, Umwelt, Lärm oder Beteiligungen der Bürger:innen werden erläutert. Und das Beste: Wir fügen regelmäßig neue Videos hinzu. Den Link zu unserem YouTube-Kanal erhalten Sie unter „Links“.

Dialogforum zum Bahnprojekt

Am **16. März 2021** fand das **erste Treffen des Dialogforums** zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg statt. Das Dialogforum besteht neben Teilnehmenden der Deutschen Bahn, auch aus einem breiten Kreis der am Projekt beteiligten Organisationen und Institutionen. Dazu gehören Städte, Kommunen, Landkreise und Fahrgast-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Landwirtschaftsverbände sowie Umwelt- und Naturschutzverbände. Die rund 50 Teilnehmenden repräsentieren die Region und die darin vertretenen verschiedenen Sichtweisen.

Das Dialogforum wird durch eine externe Moderation geleitet. Ziel ist es, einen transparenten Planungsprozess zu schaffen. Dabei werden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt und letztendlich eine geeignete, finanzierungs- und genehmigungsfähige Lösung gefunden. Diese entsteht unter für alle Beteiligten nachvollziehbaren Kriterien. Das Forum fungiert als Beratungsgremium, in dem Fakten aufgearbeitet und Empfehlungen ausgesprochen werden können. Es ergänzt die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren. Hinweise werden von der Deutschen Bahn aufgenommen und wenn möglich in die Planung einbezogen. Die Planung wird anschließend von der Deutschen Bahn weiterverfolgt.

Das Dialogforum tagt mehrmals pro Jahr. Zudem werden **Workshops** durchgeführt, um einzelne Themenbereiche vertiefen zu können.

Die Ergebnisse des Forums werden transparent dokumentiert und auf der Projektseite zur Verfügung gestellt.

Weitere Informationen dazu unter www.ulm-augsburg.de.

Downloads

→ Download-Bereich unter www.ulm-augsburg.de

Fahrplanänderungen

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr möglich. Weitere Informationen werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Mediagalerie



Grafik: Die Vorschlagsvariante und die Bestandsstrecke zwischen Ulm und Augsburg (Oktober 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG/Jakob Neumann]



Dr. Hans Reichhart (Bayrischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr) bei der Auftaktveranstaltung zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg am 28. Februar 2019 im Rokokosaal der Regierung von Schwaben in Augsburg [Quelle: Deutsche Bahn AG/Bernd Reiter]



Ein Regionalzug („Fugger-Express“) im Ulmer Hauptbahnhof [Quelle: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee]



Ein ICE im Bahnhof Günzburg [Quelle: Deutsche Bahn AG/Uwe Mieth]



Der Ulmer Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt zwischen Fern- und Regionalverkehr [Quelle: Deutsche Bahn AG/Florian Liese]



Der „Fugger-Express“ im Bahnhof Dinkelscherben [Quelle: Deutsche Bahn AG/Florian Liese]



Im Bahnhof Gessertshausen enden verschiedene Regionalzüge aus Richtung Augsburg [Quelle: Deutsche Bahn AG/Florian Liese]



Die Bahnstrecke zwischen Ulm und Augsburg ist eine zentrale Verkehrsachse in Bayerisch Schwaben [Quelle: Deutsche Bahn AG]