



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Herrn
Hansjörg Durz MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Zusagen	Absagen	Ablage	Weglegen
25. Mai 2022			
Antwort	R	WV	

Michael Theurer, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-2250

Fax +49 30 18-300-2269

posts-t@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Betreff: Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Ulm – Augsburg

Bezug: Ihr Schreiben vom 11.04.2022
Aktenzeichen: E 21/519.4/107 (Ulm-Aug)
Datum: Berlin, 12.05.2022
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Kollege,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11.04.2022 zum Bedarfsplanvorhaben
ABS/NBS Ulm – Augsburg.

Ziel des Deutschlandtakts ist es, einen bundesweit vertakteten Fahrplan mit besser aufeinander abgestimmten Zügen, kürzeren Reisezeiten im Nah- und Fernverkehr sowie kürzeren Transportzeiten für einen wachsenden Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Mit den Planungen zum Zielfahrplan für den Deutschlandtakt verfolgt der Bund den Ansatz der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung gemäß dem Prinzip: „erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau des Schienennetzes“. Der Zielfahrplan wurde in einem iterativen Prozess über mehrere Gutachterentwürfe gemeinsam mit allen Beteiligten (u. a. alle Länder und Aufgabenträger, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verbände) erarbeitet und abgestimmt.

Verkehrliches Ziel der im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans unterstellten Infrastrukturmaßnahmen zwischen Augsburg und Ulm ist u. a. die Erhöhung der Kapazität. Nach Auskunft der Gutachter hat der Freistaat Bayern, der für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig ist, eine ganztägige Verdichtung des SPNV und die Herstellung eines 15-Minutentaktes zwischen Dinkelscherben bzw. Gessertshausen und Augsburg gemeldet. Da die Strecke bereits heute ein Engpass darstellt, wurde aus dem Zielfahrplan eine zweigleisige Schnellfahrstrecke zur Beseitigung des Engpasses fahrplanbasiert



Seite 2 von 3

abgeleitet. Um darüber hinaus die regionalen und überregionalen Anschlüsse entlang der Achse Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München zu verbessern, sieht der Zielfahrplan eine Zielfahrzeit zwischen Augsburg und Ulm von 26 Minuten vor und ermöglicht nicht zuletzt die Bildung eines optimalen Null- und Halbknotens (stündlich bzw. halbstündlich) in Augsburg. Die Herstellung dieses Knotens ist erforderlich, um u. a. die Anschlusszüge ins Allgäu zu erreichen, die wiederum in die Knotenstruktur der Verkehre ins Allgäu eingebunden sind. Indes können die von Ihnen genannten 27 Minuten nach Auskunft der Gutachter nicht nachvollzogen werden. Im ersten und zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans wurden 30 Minuten als Zielfahrzeit unterstellt. Die nun im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans hinterlegten 26 Minuten sind dabei Ergebnis einer Optimierung der Verkehre im Raum Stuttgart, sodass sich zwischen Ulm und Augsburg die o. g. Potenziale ergeben.

Das Mengengerüst ist im Abschnitt (Stuttgart -) Ulm – Augsburg (- München) in der Tat vom zweiten zum dritten Gutachterentwurf um eine zweistündliche Fernverkehrsleistung reduziert worden. Hintergrund war eine wirtschaftliche Grobbewertung des zweiten Gutachterentwurfs im Sinne einer Optimierung des Angebotskonzepts. Ziel war es, eine wirtschaftliche Auslastung der Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr zu erreichen. Während im Abschnitt Köln/Frankfurt – Mannheim – Stuttgart, trotz eines höheren Mengengerüsts, eine hinreichende Auslastung erreicht wurde, sinkt die prognostizierte Nachfrage östlich von Stuttgart. Hintergrund ist die Beschleunigung der Achse Würzburg – Nürnberg, sodass im Zielfahrplan die schnellste Verbindung von Frankfurt nach München über Nürnberg verläuft. Dadurch werden u. a. Reisende von Nordrhein-Westfalen nach München eher die Verbindung via Nürnberg nutzen.

Gleichwohl sind nach Einschätzung der Gutachter die zwischen Ulm und Augsburg unterstellten 3,5 Fernverkehrszüge pro Stunde und Richtung (zwei stündliche und drei zweistündliche Verbindungen) zur Bedienung der prognostizierten Nachfrage hinreichend. Zudem sind die strukturbestimmenden Linien (u. a. zur Bildung des Halbstundentakts) beibehalten worden.

Im Zuge der Bedarfsplanaufstellung wurde der Konzeptentwurf im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben – Augsburg wie folgt neu konfiguriert:

- 3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg
- ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben
- Verkehrshalt Günzburg



Seite 3 von 3

Ein durchgehender viergleisiger Ausbau ist also nicht unterstellt. Allerdings ist ein zumindest teilweiser Ausbau der Bestandsstrecke berücksichtigt worden. Die Ermittlung des genauen Trassenverlaufs und dessen Ausgestaltung ist Aufgabe des begonnenen Planungsprozesses.

Um die Betroffenheiten so gering wie möglich zu halten, werden bei der laufenden Vorplanung alle möglichen Varianten bzw. auch Kombinationen einzelner Varianten geprüft und in Betracht gezogen. Wichtige Indikatoren für die Bewertung von Varianten sind zum Beispiel umweltfachliche Belange und die evtl. Inanspruchnahme bebauter Grundstücke. Maßstab sind die verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen sowie die bestehenden gesetzlichen Grundlagen, zu denen auch das Wirtschaftlichkeitsgebot der Bundeshaushaltsordnung zählt.

Bezüglich weiterer Informationen weise ich auf die Projekt-Homepage der Deutschen Bahn AG hin: <https://www.ulm-augsburg.de>.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Theurer