

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Perspektiven für das Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH Terminal Ulm**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie groß sind die aktuellen Kapazitäten des DUSS-Terminal Ulm?
2. Wie groß ist die aktuelle Auslastung des DUSS-Terminal Ulm?
3. Zu welchen Zielbahnhöfen werden derzeit wöchentliche Zugverbindungen angeboten?
4. Welche Ausbauperspektiven gibt es aktuell für das DUSS-Terminal Ulm?
5. Wie stellt sich aktuell die straßenseitige Erschließung des Terminals dar?
6. Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau?
7. Wann wird der Ausbau voraussichtlich abgeschlossen sein?
8. Von welchen aktuellen Kosten geht sie derzeit aus?
9. Sind Lärmschutzmaßnahmen für die umliegenden Gemeinden, insbesondere für Beimerstetten, vorgesehen?

01. 02. 2021

Rivoir SPD

Begründung

Das DUSS-Terminal ging im Jahr 2005 im Ulmer Norden in Betrieb. 15 Jahre sind ein guter Zeitpunkt, um Bilanz zu ziehen und neue Perspektiven für die Zukunft zu entwickeln, wenn man das Ziel nicht aus den Augen verlieren will, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 2. März 2021 Nr. VM3-0141.5-4/34/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr auf der Grundlage einer Stellungnahme der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie groß sind die aktuellen Kapazitäten des DUSS-Terminal Ulm?

Seit 2005 verknüpft das Terminal die Verkehrsträger Schiene und Straße als zentraler Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors Rhein-Donau. Wurden 2010 noch ca. 67.000 Ladeeinheiten umgeschlagen, waren es 2016 bereits über 100.000. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, wurde 2019 im bestehenden Umschlagmodul ein dritter Portalkran errichtet. Heute umfasst die Umschlagkapazität des Moduls rund 120.000 Ladeeinheiten im Jahr.

2. Wie groß ist die aktuelle Auslastung des DUSS-Terminal Ulm?

Perspektivisch wird ein Bedarf von bis zu 300.000 Ladeeinheiten jährlich am Standort erwartet. Vor dem Hintergrund dieser starken Nachfrage nach kombinierten Transportangeboten und dem hohen Handlungsdruck in Sachen Klimaschutz, wurde der Ausbau des Terminals in den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der höchsten Priorität („vordringlicher Bedarf“) aufgenommen. Auf dieser Basis plant die DB Netz AG im Auftrag des Bundes ein zweites vollautomatisiertes Umschlagmodul und wird so seine Kapazitäten bis 2030 verdoppeln.

3. Zu welchen Zielbahnhöfen werden derzeit wöchentliche Zugverbindungen angeboten?

Derzeit kommen und verlassen täglich acht Züge (16 Ein- und Ausfahrten) den Umschlagbahnhof. Für die Zeit nach dem Ausbau wird erwartet, dass 24 Zugfahrten täglich durchgeführt werden. Destinationen sind heute schon neben Seehäfen, wie der Hamburger Hafen und Bremerhaven, auch Ziele wie Köln oder auch Parma in Italien. Grundsätzlich ist das Terminal schienenseitig an die Hauptstrecke Stuttgart-München angebunden.

4. Welche Ausbauperspektiven gibt es aktuell für das DUSS-Terminal Ulm?

Das geplante zweite Modul wird westlich der bestehenden Anlage gebaut werden. Zu den vier Umschlaggleisen im ersten Terminal werden vier weitere hinzukommen, sowie ein Reservegleis. Auch in diesem neuen Modul werden durch den Betreiber künftig moderne Portalkräne eingesetzt werden, die auf einer Länge von 720 Metern die neuen Gleise bedienen. Die drei Bestandsgleise der Ein- und Ausfahrgruppe werden um zwei weitere Vorstellgleise ergänzt.

Zusätzlich umfasst das neue Modul fünf Abstellspuren für den Lkw-Verkehr sowie je eine Lade-, eine Fahrspur sowie eine Rückfahrspur auf der Westseite. 33 Vorstauplätze sorgen künftig dafür, dass sich während der verkehrsstärksten Tageszeiten keine Lkw in Richtung A 8 stauen. Zudem sind 20 neue Sattelanhängplätze geplant.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Derzeit erfolgen täglich ca. 850 Lkw-Fahrten im Umschlagbahnhof, wobei sich diese Anzahl mit dem Ausbau voraussichtlich auf 1.400 Lkw-Fahrten annähernd verdoppeln wird. Gleichzeitig werden jedoch Abstellflächen signifikant ausgebaut, sodass Rückstauungen auf den öffentlichen Verkehrsraum vermieden werden können. Auch ist bei der neuen Verkehrsführung davon auszugehen, dass diese Verkehrsströme weitestgehend über die BAB A 8 ablaufen werden, u. a. durch eine entsprechende Beschilderung direkt über dem neuen Kreisel auf die Zufahrt zur BAB A 8.

5. Wie stellt sich aktuell die straßenseitige Erschließung des Terminals dar?

Bereits heute befindet sich ein neuer Autobahnanschluss an die A 8 im Bau. Das heißt, die Lkw gelangen künftig über den neuen Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord direkt zum Terminal. Mit einer Fertigstellung dieser Autobahnanbindung wird 2021 gerechnet. Damit verringert sich auch der Durchgangsverkehr in den Ortschaften Dornstadt, Beimerstetten und Jungingen, was zu einer Entlastung der Anwohner/-innen von Lärm, Stau und Luftschadstoffen führen wird.

6. Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau?

Nach Aufnahme des Umschlagbahnhofs in den Bundesverkehrswegeplan 2030 folgte der formelle Planungsauftrag des Bundes. Bis Ende 2019 wurden die Projektgrundlagen ermittelt und die Vorplanung durchgeführt. Konkret bedeutet dies, dass in dieser festgelegt wurde, welche Anforderungen der neue Bahnhof erfüllen muss, z. B. im Hinblick auf Umschlagskapazitäten und Verkehrsführung. Dazu wurden mehrere mögliche Varianten untersucht und diese technisch und planerisch bewertet, sowie mit Zeit- und Kostenschätzungen hinterlegt. Aus diesem ersten Schritt entwickelte sich die sog. Vorzugsvariante, die im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter ausgearbeitet wurde. Nach Zusammenstellung aller relevanten Unterlagen, Gutachten und Pläne werden die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren voraussichtlich im März 2021 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Anvisiertes Ziel für den Planfeststellungsbeschluss ist Mitte 2023.

7. Wann wird der Ausbau voraussichtlich abgeschlossen sein?

Nach aktueller Planung beginnen Ende 2024 die Baumaßnahmen für die Vorabmaßnahmen, in den Hauptgewerken dann schließlich ab 2025. Eine Inbetriebnahme ist für Ende 2027 vorgesehen, sodass ab Anfang 2028 dann schließlich eine sukzessive Arbeitsaufnahme des neuen Moduls erfolgen kann.

8. Von welchen aktuellen Kosten geht sie derzeit aus?

Die erwarteten Investitionen für Planung und Baumaßnahmen im und am Güterterminal liegen nach den aktuellen Planungen bei rund 125 Millionen Euro.

9. Sind Lärmschutzmaßnahmen für die umliegenden Gemeinden, insbesondere für Beimerstetten, vorgesehen?

Bei der Errichtung der neuen Anlage werden alle gesetzlichen Grenzwerte gemäß 16. BImSchV eingehalten.

Für den Schienenverkehrslärm konnten keine Richtwertüberschreitungen ermittelt werden.

Für Verkehrslärm wurde im Rahmen einer Schallemissionsanalyse festgestellt, dass sich der Pegel aus Lkw-Verkehr im baulichen Umfeld nicht signifikant erhöht. Und auch auf der BAB A 8 selbst wird sich der Verkehrslärm nicht mehr als 5 Prozent erhöhen. Auf den angrenzenden Streckenabschnitten betragen die Auswirkungen auf den Gesamtschalleistungspegel am verkehrsstärksten Tag < 1,0 dB(A).

Die Gemeinde Beimerstetten wird durch die neue Ein- und Ausfahrgruppe südlich der Dornstädter Straße schalltechnisch vom Rangierverkehr weitestgehend entlastet. Des Weiteren wird durch eine Verkehrsführung vom Umschlagbahnhof in den Kreisel eine Zufahrt zur A 8 geschaffen, welche den Güterstraßenverkehr direkt auf die Autobahn führen wird.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor



Ausbau Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt

Wir **bewegen** die Region



Seit vielen Jahren ist die Region nördlich von Ulm ein dynamisch wachsender Logistikstandort von europaweiter Bedeutung. Diese Erfolgsgeschichte schreibt die DB Netz AG weiter: Anfang 2021 wird das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) Ulm-Dornstadt eingeleitet.

Seit 2005 verknüpft er die Verkehrsträger Schiene und Straße als zentraler Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors Rhein-Donau, der von Straßburg bis ans Schwarze Meer reicht. Wurden 2010 noch circa 67.000 Ladeeinheiten umgeschlagen – damals wie heute in erster Linie Container – waren es 2016 bereits über 100.000 Stück. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, wurde 2019 im bestehenden Umschlagmodul ein dritter Portalkran errichtet. Heute umfasst die Umschlagkapazität des Moduls rund 120.000 Ladeeinheiten pro Jahr. Das Terminal zählt damit bundesweit zu den Top Ten des Betreibers Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH.



Max-Martin W. Deinhard
Hauptgeschäftsführer der IHK Ulm

„Der Umschlagbahnhof ist eine Erfolgsgeschichte. Mit Blick auf den weiter wachsenden Güterverkehr macht das Erreichen der Kapazitätsgrenzen nun die Erweiterung notwendig, für die sich die Wirtschaft stark macht.“

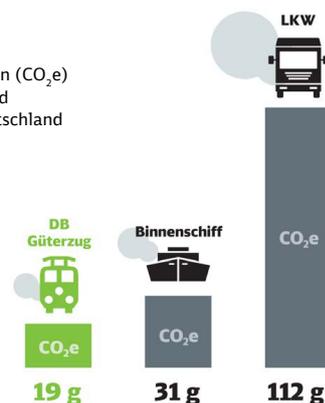
Schiene ist am klimafreundlichsten

Güterverkehr:
Treibhausgas-Emissionen (CO₂e) in Gramm pro Tonne und Kilometer (tkm) in Deutschland

CO₂e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas

Quellen: UBA 2019 (TREMOD 6.03, Bezugsjahr 2018), Wert Güterzug DB AG (Bezugsjahr 2019).

Deutsche Bahn AG | April 2020



Damit ist die positive Entwicklung noch längst nicht zu Ende: Perspektivisch wird am Standort Ulm-Dornstadt ein Bedarf von bis zu 300.000 Ladeeinheiten jährlich erwartet. Solch ein leistungsfähiges Güterterminal ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Region ihr wirtschaftliches Potenzial weiterhin optimal nutzen kann.

Mehr Kapazitäten – mehr Klimaschutz

Zur wirtschaftlichen Perspektive tritt eine weitere: Der Schienengüterverkehr ist der klimafreundlichste Verkehrsträger für den Transport von Waren. Damit leistet er einen wertvollen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt und für die nachfolgenden Generationen. Nur wenn die Verknüpfung von Straße und Schiene gelingt und künftige Bedarfsentwicklungen abdeckt, kann die kontinuierliche Verkehrsplanung in Zukunft erfolgreich sein.

Durch die Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße hin zur Schiene kann der Ausbau des Umschlagbahnhofs etwa 100.000 Tonnen CO₂ jährlich einsparen – und trägt damit zur Erreichung der (seitens der EU) geplanten Klimaschutzziele bei.

Neue Kapazitäten schaffen

Starke Nachfrage nach kombinierten Transportangeboten, hoher Handlungsdruck in Sachen Klimaschutz: Vor diesem Hintergrund wurde der Ausbau des Terminals Ulm-Dornstadt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen, mit der höchsten Priorität als „vordringlichen Bedarf“. Auf dieser Basis plant die DB Netz AG nun im Auftrag des Bundes ein zweites vollautomatisches Umschlagmodul am Standort Ulm-Dornstadt und verdoppelt damit bis 2030 die Umschlagkapazitäten.

Die erwarteten Investitionen für Planung und Baumaßnahmen im und am Güterterminal liegen nach den aktuellen Planungen bei rund 125 Millionen Euro.

Weitere Gleisanlagen

Das zweite Modul wird westlich der bestehenden Anlage gebaut. Zu den vier Umschlaggleisen im ersten Terminal kommen vier weitere im neuen Modul sowie ein Reservegleis. Auch im neuen Modul setzt die DUSS künftig drei moderne Portalkräne ein, die auf einer Länge von 720 Metern die neuen Gleise bedienen. Die drei Bestandsgleise der Ein-/Ausfahrgruppe werden um zwei weitere Vorstellgleise ergänzt. Die Gleisanlagen im Bahnhof Beimerstetten bleiben in der derzeitigen Form erhalten.

Neue Verkehrsflächen für Lkw

Das neue Modul umfasst fünf Abstellspuren für den Lkw-Verkehr sowie je eine Lade-, eine Fahrspur sowie eine Rückfahrspur auf der Westseite. 33 Vorstauplätze sorgen künftig dafür, dass sich während der verkehrsstärksten Tageszeiten keine Lkw Richtung A8 stauen. Geplant sind zudem 20 neue Sattelanhängerstellplätze.

Anbindung Schiene

Derzeit fehlt eine direkte Anbindung an die Bahnstrecke nach Süden Richtung Ulm. Güterzüge, die aus oder in Richtung Ulm den Umschlagbahnhof nutzen wollen, müssen in Beimerstetten rangieren. Über neue Gleise nördlich der Verladegleise von Modul 2, die sogenannte „Ein-/Ausfahrgruppe“, entsteht eine direkte Anbindung an die Bestandsstrecke Stuttgart-Ulm. Die Baumaßnahmen enden südlich der Dornstädter Straße.

So wird der Bahnhof Beimerstetten zukünftig deutlich entlastet, was für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort weniger Schallimmissionen bedeutet.



Anbindung Straße

Auch der Straßenverkehr wird in den Ortschaften Dornstadt, Beimerstetten und Jungingen reduziert. Bereits heute befindet sich ein neuer Autobahnanschluss an der A8 im Bau: Die Lkw gelangen künftig über den neuen Doppelschluss Ulm-West/Ulm-Nord direkt zum Terminal. Die Autobahnanbindung wird voraussichtlich 2021 fertiggestellt.



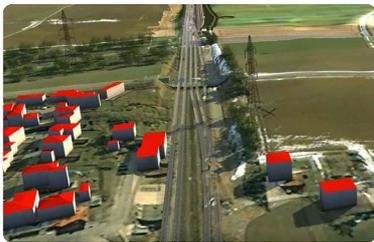
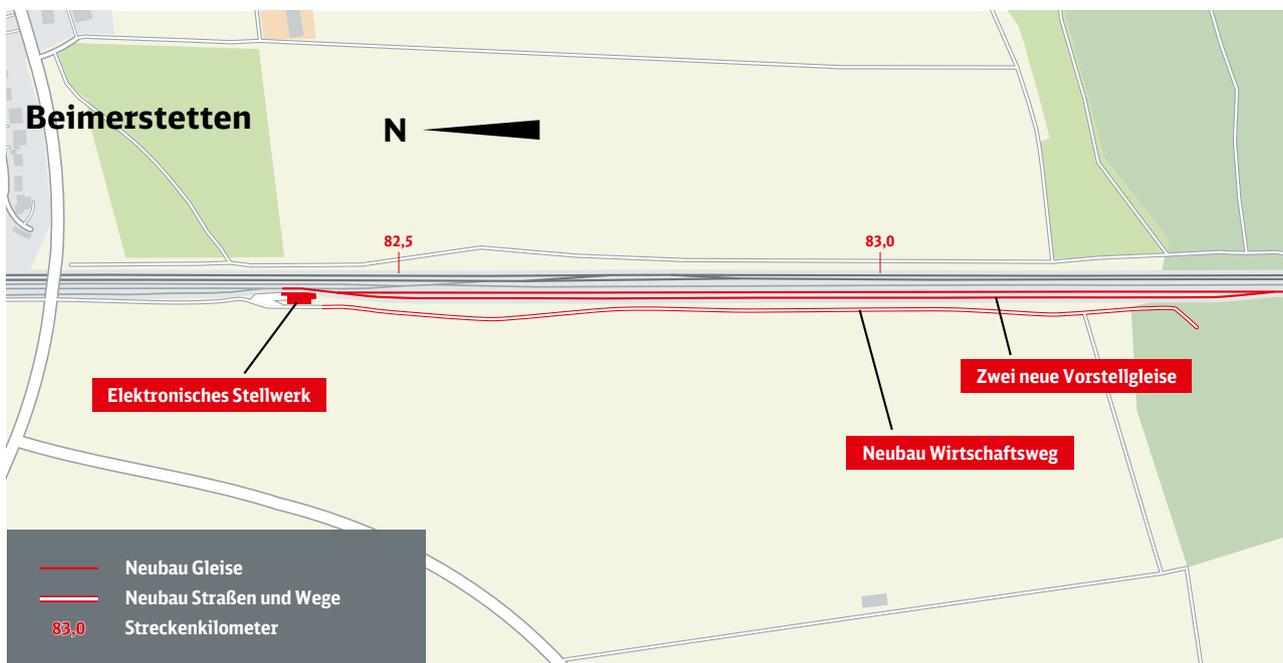
Andreas Schulz

Geschäftsführer Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH

„Der Standort Ulm verzeichnet seit Jahren die höchsten Wachstumsraten; derzeit arbeiten wir bereits an der Kapazitätsgrenze der bestehenden Struktur. Mit dem Ausbau des Umschlagbahnhofs und der geplanten Automatisierung der Krananlagen werden wir die Mengen auf der Schiene für die Region mehr als verdoppeln und damit einen entscheidenden Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten.“

Automatisierung und Innovationen

- Automatisierung der Umschlagprozesse innerhalb festgelegter Bereiche
- Automatisierte Fahrprozesse zur Lärmreduzierung bei Anheben und Absetzen der Last („Soft-Landing“)
- Slotbuchung für Lkw sorgt für einen effizienten Ablauf im Terminal und der vor- und nachgelagerten Prozesse
- Einsatz von Fernsteuerständen (Remote Arbeitsplatz) im neuen Modul



Rangiergruppe Beimerstetten (Ein-/Ausfahrgruppe)

Die Gemeinde Beimerstetten wird im Rahmen des Ausbaus durch die neue Ein- bzw. Ausfahrgruppe und den dadurch entfallenden Rangierverkehr südlich der Dornstädter Straße schalltechnisch entlastet.



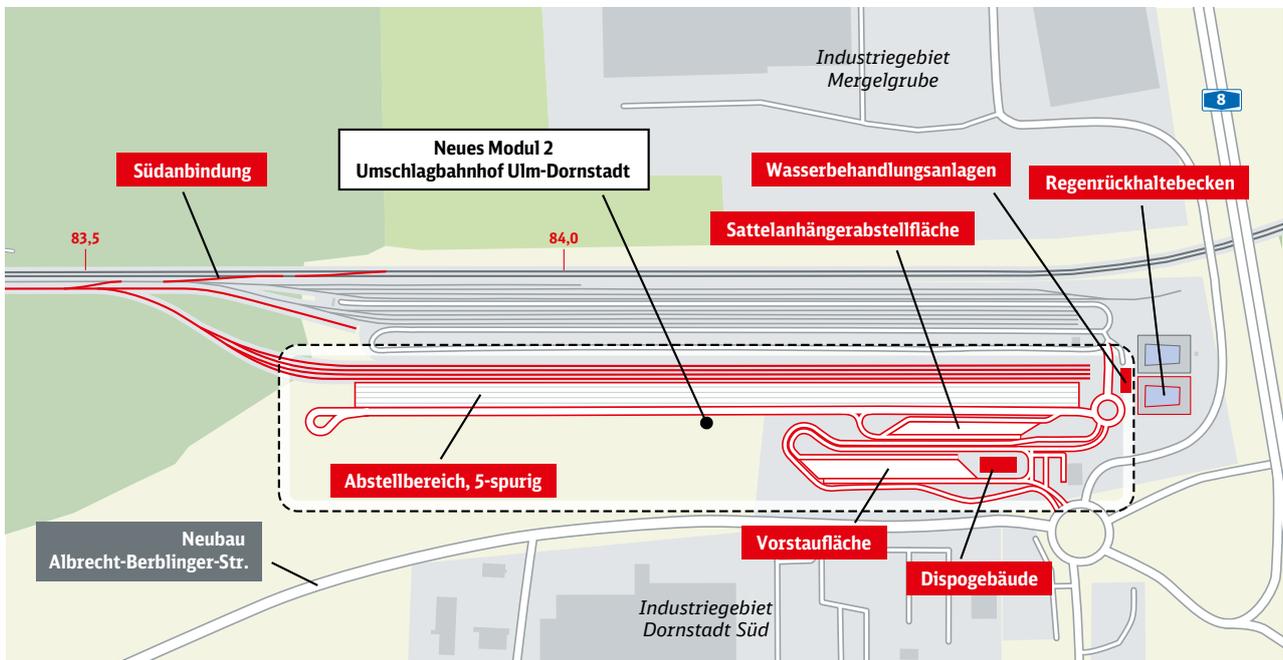
Neue südliche Ein- und Ausfahrt

Realisierung der neuen südlichen Ein-/Ausfahrt in Richtung Ulm durch die neue Rangiergruppe. Containerzüge können künftig auf direktem Weg in den Umschlagbahnhof ein- und ausfahren, ohne den Bahnhof Beimerstetten zu passieren.



Lärmschutz

Bei der Errichtung der neuen Anlage werden alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Um zusätzlichen Lärmbelastungen durch das neue Terminal entgegenzuwirken, sind entsprechende Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vorgesehen. In den Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten werden somit die entsprechenden Vorsorgemaßnahmen für einen effektiven Lärmschutz umgesetzt.



Neues Modul 2 im Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt

Vier neue Gleise und drei neue Krananlagen ermöglichen eine Erweiterung der Kapazitäten und dadurch eine weitere Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße hin zur Schiene.



Verkehrslenkung

Erweiterung der Kapazität für den Umschlag Straße/Schiene mit vier neuen Gleisen und drei neuen Krananlagen.

Eine neue Verkehrsführung vom Umschlagbahnhof in den Kreisel schafft eine neue Zufahrt für den Lkw-Verkehr zur A8. Der Güterstraßenverkehr wird direkt auf die Autobahn geleitet.

Von der Idee zur Realisierung

Es zeichnete sich ab, dass der Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt aufgrund der großen Nachfrage an seine Kapazitätsgrenzen gelangen wird. Deshalb ist der Ausbau des Standorts seit Ende 2016 im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Es folgte der formelle Planungsauftrag des Bundes: Bis Ende 2019 wurden die Projektgrundlagen ermittelt und die Vorplanung durchgeführt. Konkret wurde in dieser Phase festgelegt, welche Anforderungen der neue Bahnhof erfüllen muss, wie zum Beispiel im Hinblick auf Umschlagkapazitäten und Verkehrsführung. Dazu wurden mehrere mögliche Varianten untersucht. Diese wurden technisch und planerisch bewertet und mit Zeit- und Kostenschätzungen hinterlegt.

Die daraus entwickelte sogenannte Vorzugsvariante wird aktuell in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis Ende 2020 weiter ausgearbeitet. Alle relevanten Unterlagen, Gut-

achten und Pläne werden für das Planfeststellungsverfahren aufbereitet, das voraussichtlich Anfang 2021 eingeleitet wird.

Am Ende des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss und damit Baurecht. Die ersten Baumaßnahmen beginnen nach derzeitiger Planung 2024, die Inbetriebnahme ist für Ende 2027 vorgesehen.

Was ist ein Planfeststellungsverfahren?

Im Planfeststellungsverfahren wird entschieden, ob eine geplante Baumaßnahme rechtmäßig ist sowie in geplanter Form und Umfang gebaut werden darf. Dabei werden die Belange des Vorhabensträgers – in diesem Fall die DB – der verschiedenen Betroffenen, z. B. Anwohner, und die öffentlichen Interessen der Allgemeinheit gegeneinander abgewogen. Alle Betroffenen haben die Möglichkeit, sich im Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.

Der Regelablauf eines Planfeststellungsverfahrens



Die DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.

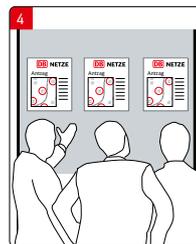


Die DB Netz AG reicht den Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.

Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und die Vollständigkeit des Antrages bestätigt wird.



Die zuständige Anhebungsbehörde eröffnet das Anhebungsverfahren.



Die Unterlagen werden in den Kommunen für die Dauer von ein bis drei Monaten zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Termine der Auslegung werden vorab in den Amtsblättern und weiteren Medien veröffentlicht.



Innerhalb von zwei Wochen nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.

Träger öffentlicher Belange werden durch die Anhebungsbehörde zur Stellungnahme in angemessener Frist aufgefordert.



Die DB Netz AG beantwortet die Einwendungen und Stellungnahmen.



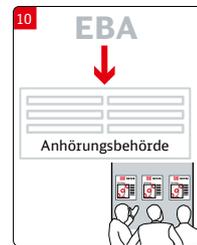
Die Anhebungsbehörde prüft die Einwendungen und lädt die Einwender, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange und die DB Netz AG zum Erörterungstermin ein.



Die Anhebungsbehörde erstellt eine abschließende Stellungnahme.



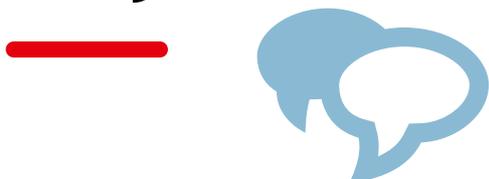
Das EBA prüft als Planfeststellungsbehörde alle Sachverhalte und führt bei kritischen Themen, für die im Erörterungstermin kein abschließendes Einverständnis erreicht wurde, eine Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen durch.



Das EBA erlässt den Planfeststellungsbeschluss.

Die Unterlagen werden zugestellt und bei der jeweiligen Kommune offengelegt.

Ihre Fragen rund ums Projekt



Der Ausbau des Terminals Ulm-Dornstadt ist komplex und vielschichtig. An dieser Stelle möchten wir Antworten auf wichtige Fragen zum Projekt geben.

Welche Auswirkungen hat das Projekt auf das Gemeindegebiet Beimerstetten?

Die Gemeinde Beimerstetten wird durch die neue Ein- bzw. Ausfahrgruppe südlich der Dornstädter Straße schalltechnisch vom Rangierverkehr weitestgehend entlastet. Des Weiteren wird durch eine Verkehrsführung vom Umschlagbahnhof in den Kreisel eine Zufahrt zur A8 geschaffen, welche den Güterstraßenverkehr direkt auf die Autobahn führt.

Welche Lärmschutzmaßnahmen wird es bei der erweiterten Anlage geben? Wird der Lärm zunehmen?

Bei der Errichtung der neuen Anlage werden alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Um zusätzlichen Lärmbelastungen, welche durch das neue Terminal entstehen, entgegenzuwirken, werden je nach Anlage Lärmminde-

rungsmaßnahmen im Rahmen der deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung und der TA Lärm vorgesehen.

Wie viele Arbeitsplätze wird es im neuen Umschlagbahnhof geben?

Im neu ausgebauten Umschlagbahnhof sind 45 Arbeitsplätze geplant. Durch die positiven Effekte durch den Ausbau des Moduls 2 werden in der Region nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern auch ein Vielfaches an neuen Arbeitsplätzen entstehen.

Wie viele Züge kommen täglich an bzw. verlassen den Umschlagbahnhof?

Derzeit kommen und verlassen täglich 14 Züge den Umschlagbahnhof. Künftig werden pro Tag 30 Zugfahrten im Bereich des Umschlagbahnhofs für den Umschlagbetrieb durchgeführt.

Wie werden sich die zunehmenden Lkw-Verkehre auf die öffentlichen Straßen rund um den Umschlagbahnhof auswirken?

Mit dem zweiten Modul werden die Abstellflächen im Terminal signifikant ausgebaut. Damit können Rückstauungen auf den öffentlichen Verkehrsraum vermieden werden. Die Verkehrsführung in der Ausfahrt des Terminals wird so konzipiert, dass durch eine entsprechende Beschilderung eine direkte Lenkung auf die A8 erfolgt.

Was tut die Bahn für den Umweltschutz beim Bau der Erweiterung?

Die Deutsche Bahn hat für den Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorgesehen. Dieses beginnt bei den vorbereitenden Planungen mit der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die von unabhängigen Gutachtern erstellt wurde. Sie untersucht die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter. Die UVS bildet die Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP), die dann auch Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.



Jesko Atanaskovic
Projektleiter, DB Netz AG

„Mit der geplanten Erweiterung des Terminals Ulm-Dornstadt schaffen wir die dringend benötigte Infrastruktur, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Wir haben bereits erfolgreich einige vergleichbare Projekte bei anderen Terminals wie z. B. den Ausbau des Umschlagbahnhofs Lehrte umgesetzt und planen gerade auch Erweiterungen wie in Weil am Rhein. Dabei legen wir bei allen Projekten großen Wert auf eine frühzeitige, umfassende Information aller Beteiligten.“



Sie haben weitere Fragen oder Anregungen zum Projekt Ulm-Dornstadt? Dann nehmen Sie jederzeit gerne Kontakt zu uns auf:

Ulm-Dornstadt@deutschebahn.com

Weitere aktuelle Informationen finden Sie auch im Bauinfoportal: www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/ulm-dornstadt

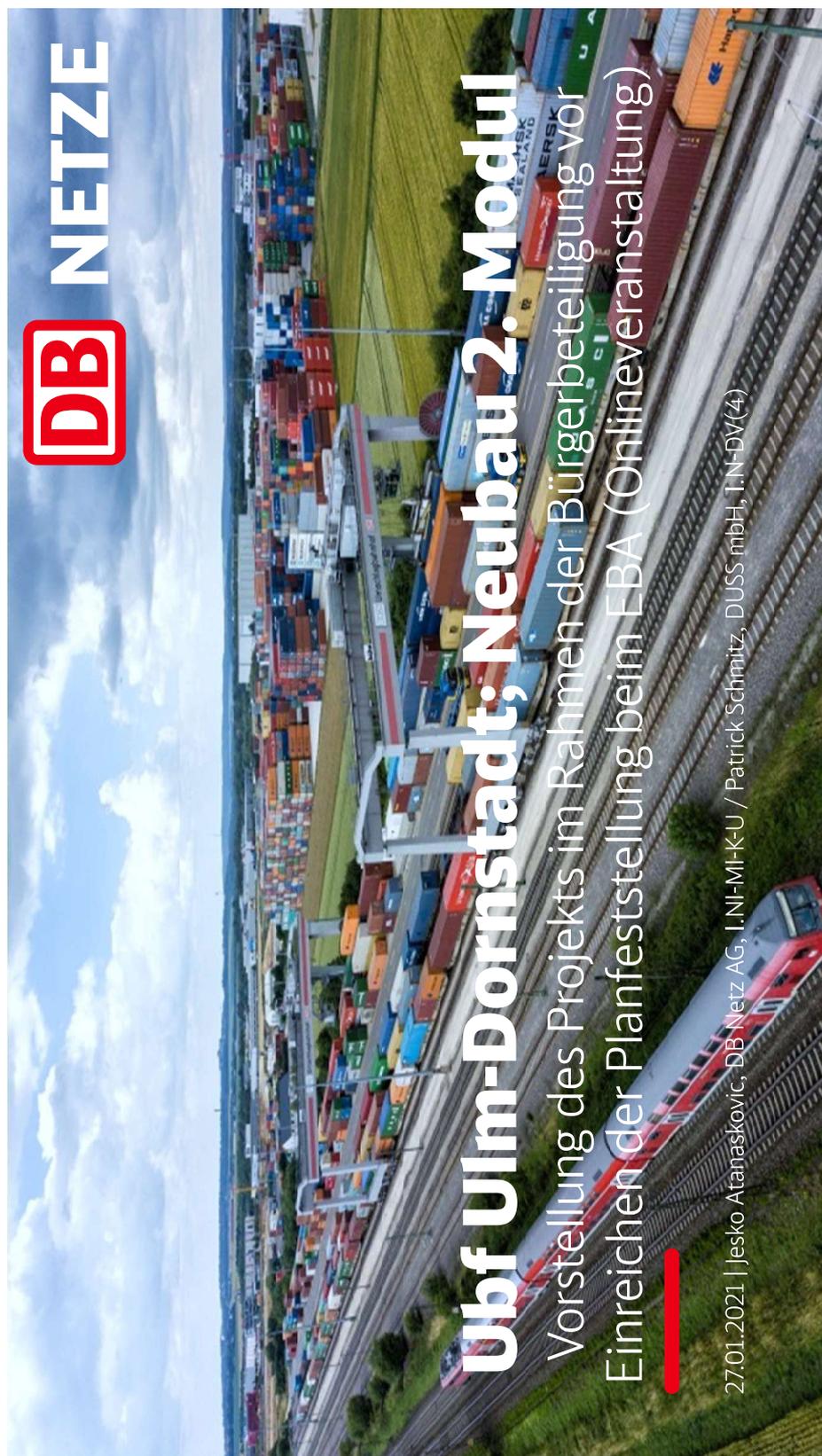
Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Infrastrukturprojekte Südwest
Gutschstraße 6
76137 Karlsruhe
E-Mail: Ulm-Dornstadt
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Weitere Informationen unter:
www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/ulm-dornstadt

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand November 2020

Fotos:
DUSS mbh (Titelbild, S. 2 oben, S. 3), IHK Ulm
(S. 2 unten), AFRY Management Consulting GmbH
(S. 4, S. 5 unten), Deutsche Bahn AG/Broschüre
Schallschutz (S. 5 oben), DB Netz AG (S. 7)

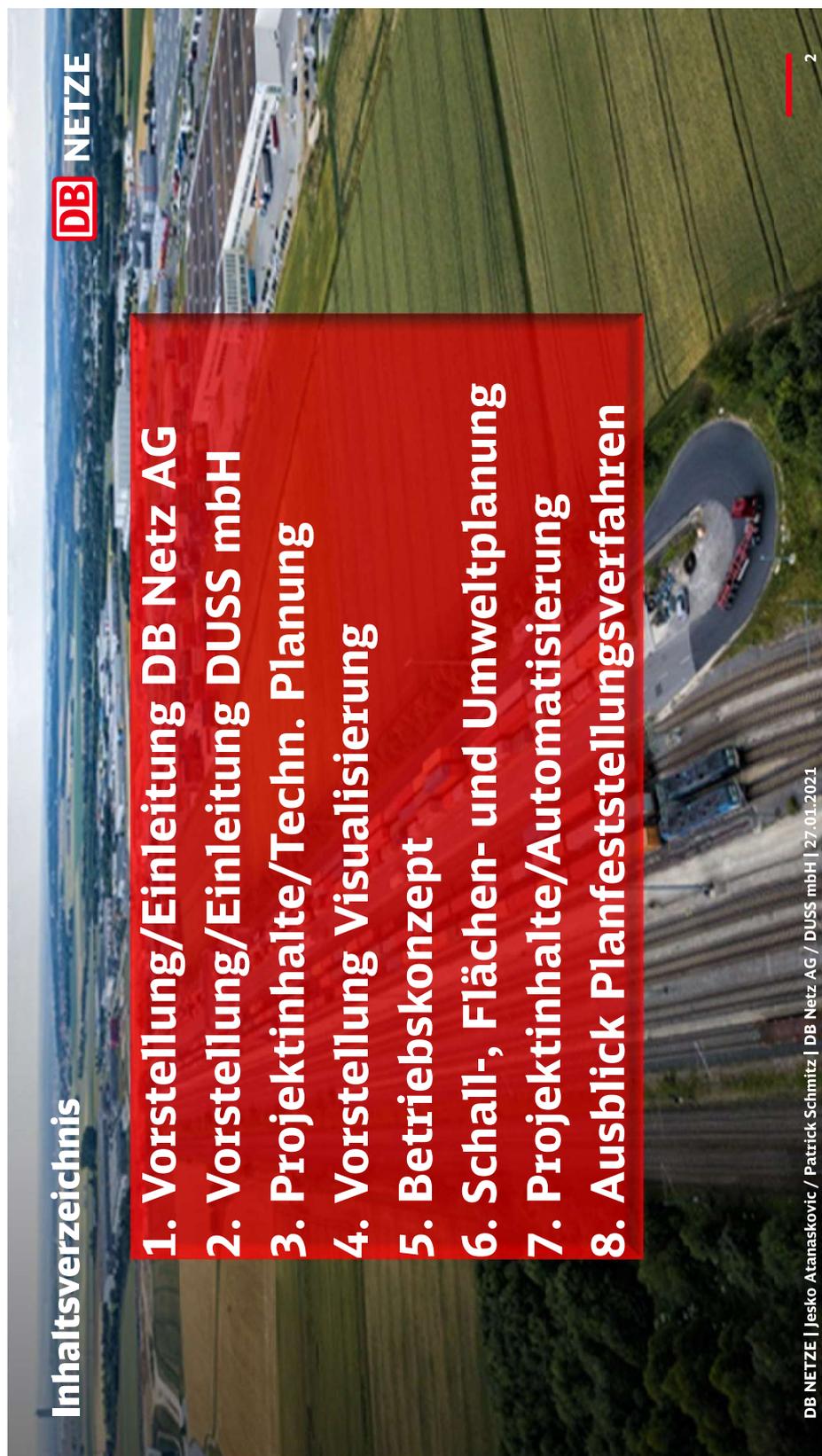


DB NETZE

Ubf Ulm-Dornstadt; Neubau 2: Modul

Vorstellung des Projekts im Rahmen der Bürgerbeteiligung vor
Einreichen der Planfeststellung beim EBA (Onlineveranstaltung)

27.01.2021 | Jesko Atanasovic, DB Netz AG, I.NI-MI-K-U / Patrick Schmitz, DÜSS mbH, I.N-DV(4)



Vorstellung/Einleitung DB Netz AG Unternehmensdaten DB Netz AG



- Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zum Betrieb und Erstellung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes
- DB Netz AG Kennzahlen im Überblick (Unternehmenszahlen 2019)
 - Umsatz: 5.937 Mio. EUR
 - Mitarbeiter (Anzahl): 44.506
 - Bruttoinvestitionen: 7.434 Mio. EUR
 - Länge Streckennetz: 33.291 km
 - Weichen (Anzahl): 65.639
 - Brücken (Anzahl): 25.129
 - Tunnel (Anzahl): 745
 - Stellwerke (Anzahl): 2.557

- Standort Infrastruktur Mitte (AS Saarbrücken)
 - Projektteam Umschlagbahnhöfe Südwest, Projekte in den Bundesländern BW, SL und RLP
 - Projektmanagementteam, bestehend aus 5 Mitarbeitenden mit Zuordnung Frankfurt/Main

DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

3

Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (2) Ist-Zustand



Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (3) Projekt nach Bundesverkehrswegeplan 2030



Ausbau des Umschlagbahnhofs spart durch Verlagerung von der Straße weg hin zur Schiene etwa 100.000 Tonnen CO₂ ein – und trägt damit zur Erreichung der (seitens der EU) festgeschriebenen Klimaschutzziele bei

Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (4) Stand des Projekts und Projektinhalt

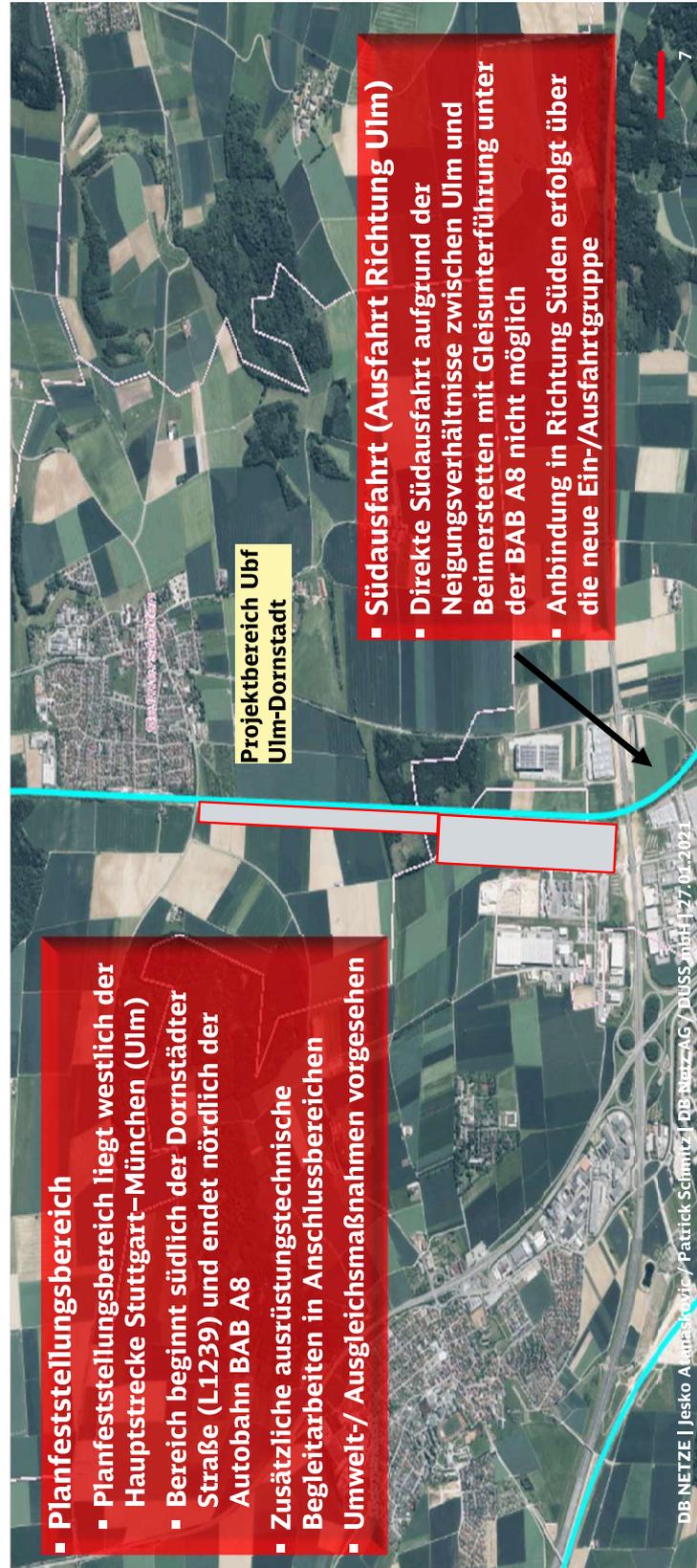


- Erweiterung Ubf Ulm-Dornstadt
- Investition: Über 125 Millionen EUR
- Leistungsphase: Entwurfsplanung (Lph 3)

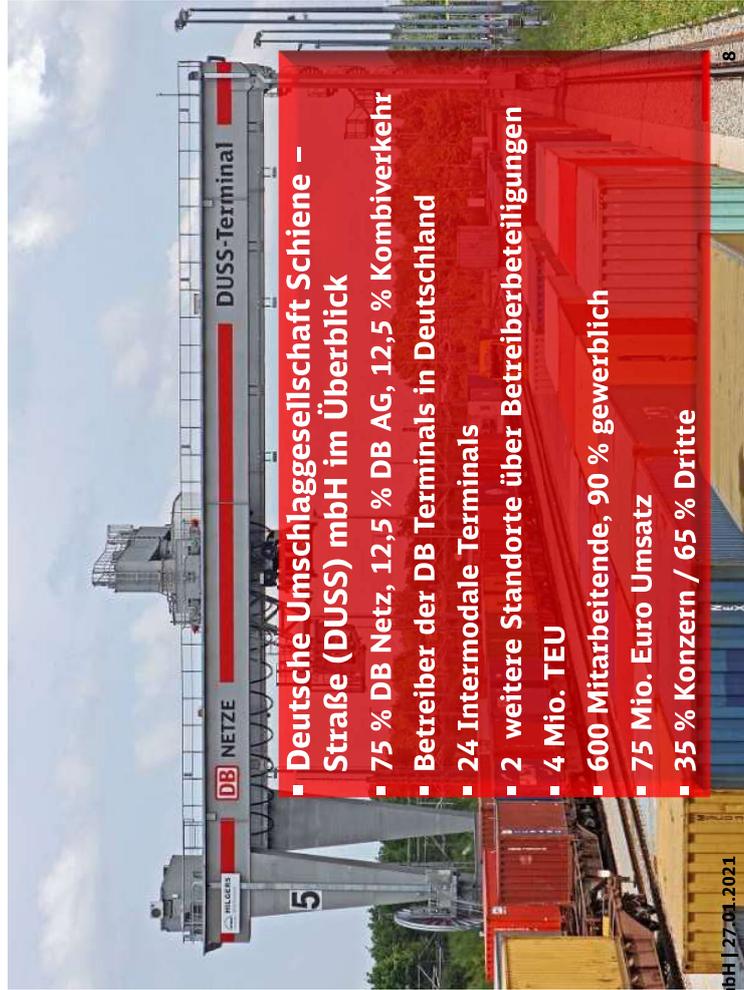
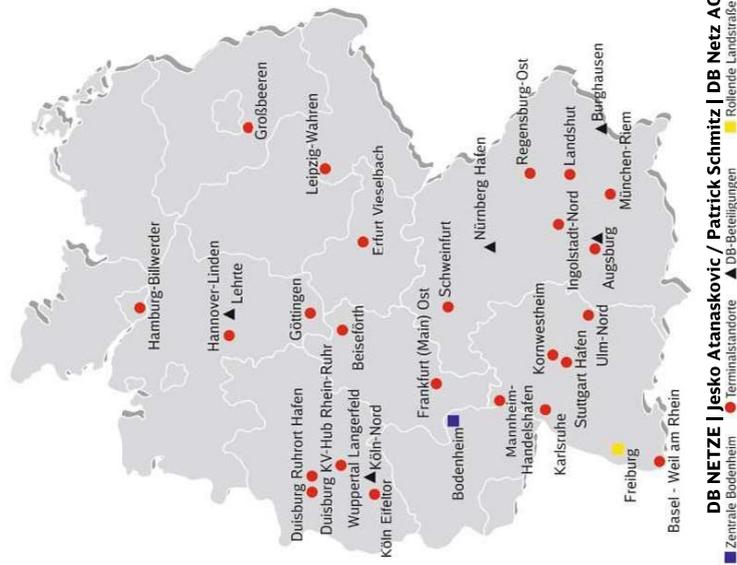
- Kapazitätssteigerung auf 300.000 Ladeeinheiten
- Bis zu 20 neue Arbeitsplätze im Terminal, mit Multiplikationswirkung auf die gesamte Region

- Vier neue Umschlaggleise
- Fünf neue Abstellspuren für Container
- je eine Fahr-, Lade- und Rückfahrspur
- 33 Vorstauplätze für LKW
- 20 Sattelanhängerberstellplätze
- Neues Dispositionsgebäude
- Schienenanbindung über neue Gleisgruppe mit 2 neuen Vorstaugleisen aus Richtung Norden
- Neues Schadwagengleis
- Neues ESTW-A Modulgebäude für die Leit- und Sicherungstechnik (Alttechnik aus 1971)

Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (5) Planungsbereich



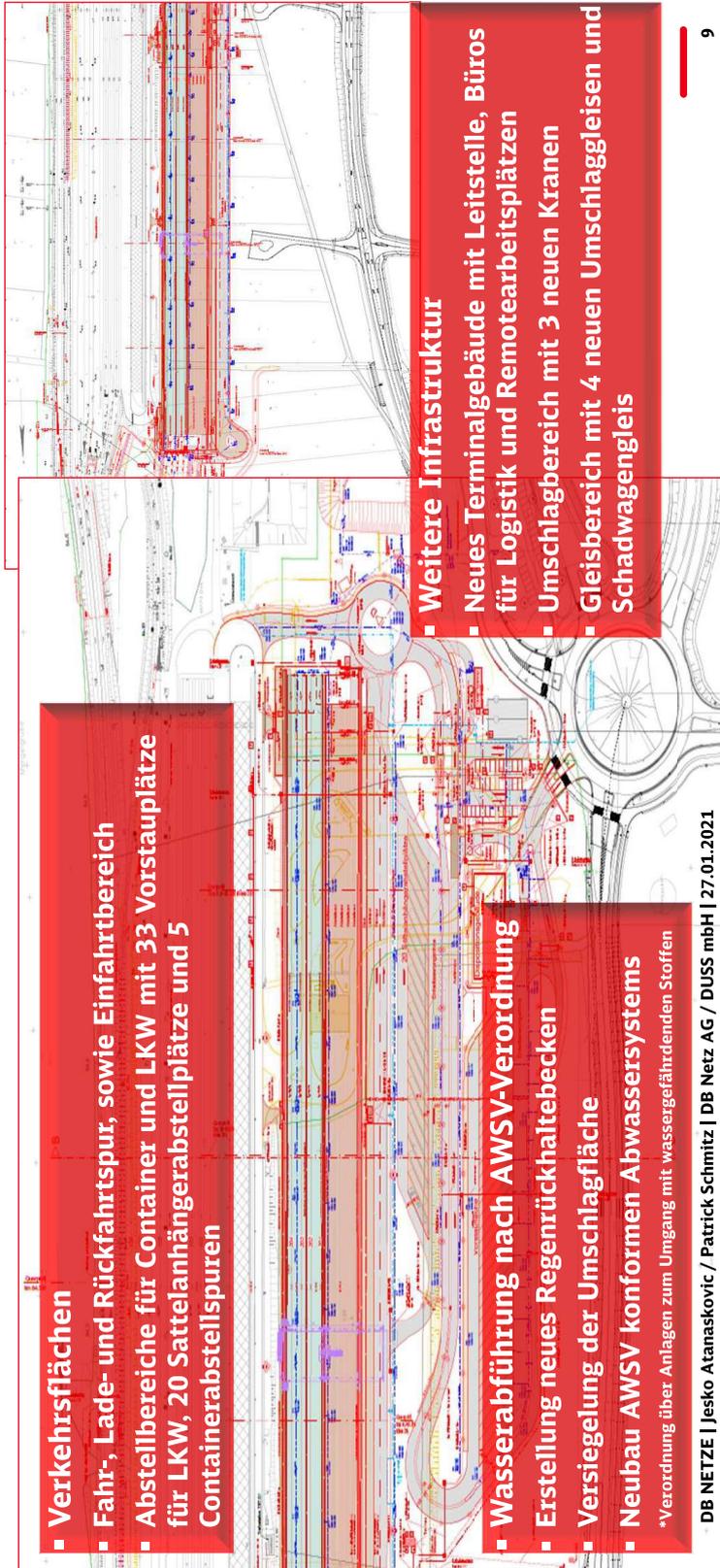
Vorstellung/Einleitung DUSS mbH Wir sind die DUSS mbH



- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH im Überblick
- 75 % DB Netz, 12,5 % DB AG, 12,5 % Kombiverkehr
- Betreiber der DB Terminals in Deutschland
- 24 Intermodale Terminals
- 2 weitere Standorte über Betreiberbeteiligungen
- 4 Mio. TEU
- 600 Mitarbeitende, 90 % gewerblich
- 75 Mio. Euro Umsatz
- 35 % Konzern / 65 % Dritte

DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

Projekthinhalte/Techn. Planung Übersicht Gewerke Bereich Umschlagmodul



- Verkehrsflächen
- Fahr-, Lade- und Rückfahrspur, sowie Einfahrtbereich
- Abstellbereiche für Container und LKW mit 33 Vorstauplätze für LKW, 20 Sattelanhängerberstellplätze und 5 Containerabstellspuren
- Wasserabführung nach AWSV-Verordnung
- Erstellung neues Regenrückhaltebecken
- Versiegelung der Umschlagfläche
- Neubau AWSV konformen Abwassersystems
*Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
- Weitere Infrastruktur
- Neues Terminalgebäude mit Leitstelle, Büros für Logistik und Remotearbeitsplätzen
- Umschlagbereich mit 3 neuen Kranen
- Gleisbereich mit 4 neuen Umschlaggleisen und Schadwagengleis

DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

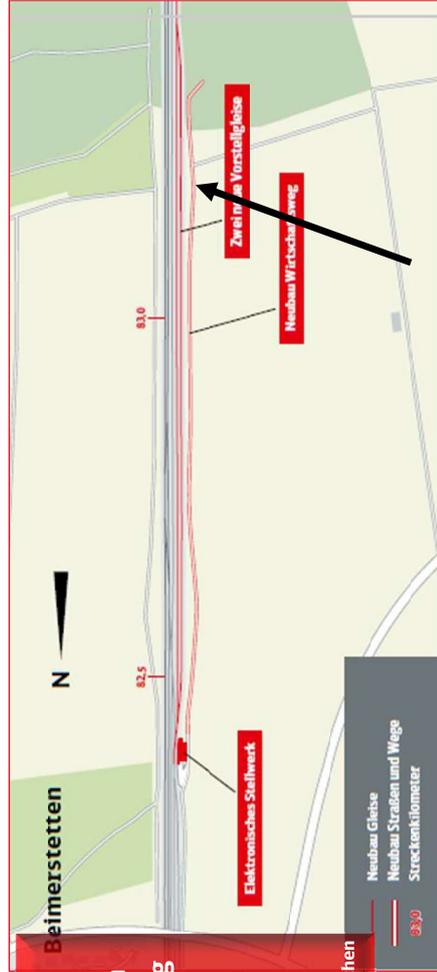
Projektinhalte/Techn. Planung (2)

Übersicht Gewerke Bereich Vorstellgruppe

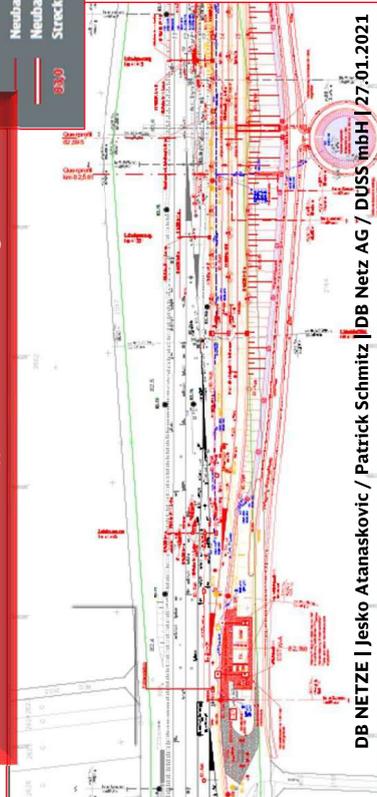


- Übersicht Ein-/Ausfahrtgruppe
- Erstellung neue Gleisgruppe mit zwei neuen Vorstaugleisen mit einer Nutzlänge von 755m
- Neubau von 16 Weichen zur Fahrtoptimierung
- Leit- und Sicherungstechnik mit ESTW-A Gebäude und EOW-Anlage im Einfahrtbereich
- Telematik-Anlagen mit Videotoren zur automatischen Sendungserfassung

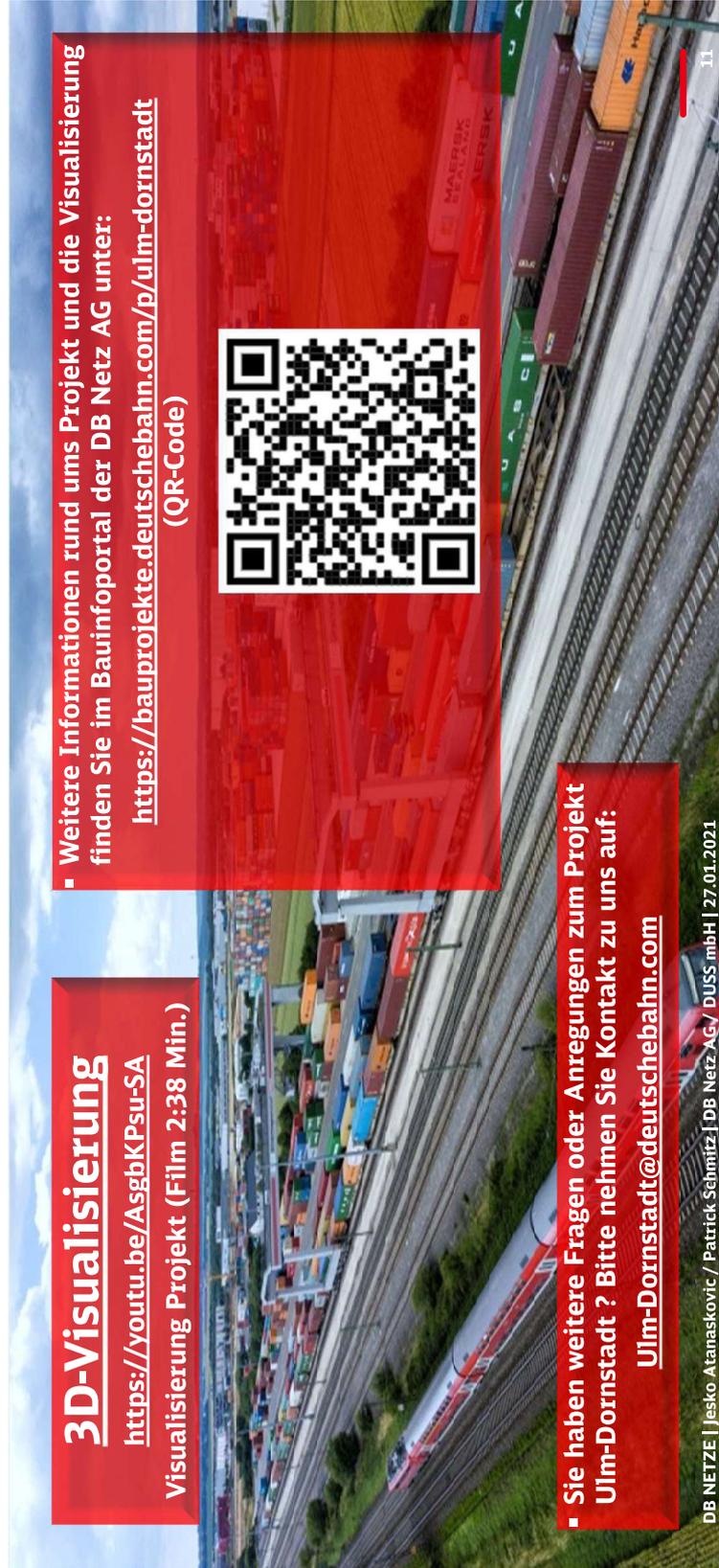
*ESTW: Elektronisches Stellwerk // **EOW: Elektrisch Ortsgestellte Weichen



- Wasserabführung Streckengleise durch Erstellung neuer Versickerungseinrichtungen
- Verlängerung Durchlässe Höhe Bahn-km 82,599 und Bahn-km 83,177 unter Beibehaltung des vorhandenen Hauptwanderwegs



Vorstellung Visualisierung 3D Visualisierung / Bauinfoportal





Betriebskonzept Betriebskonzept und Verkehrs- und Gleisplanung

- Aktuell kommen und verlassen täglich 8 Züge (16 Ein- und Ausfahrten) den Umschlagbahnhof Ulm
- Künftig Durchführung von 24 Zugfahrten pro Tag im Bereich des Umschlagbahnhofs

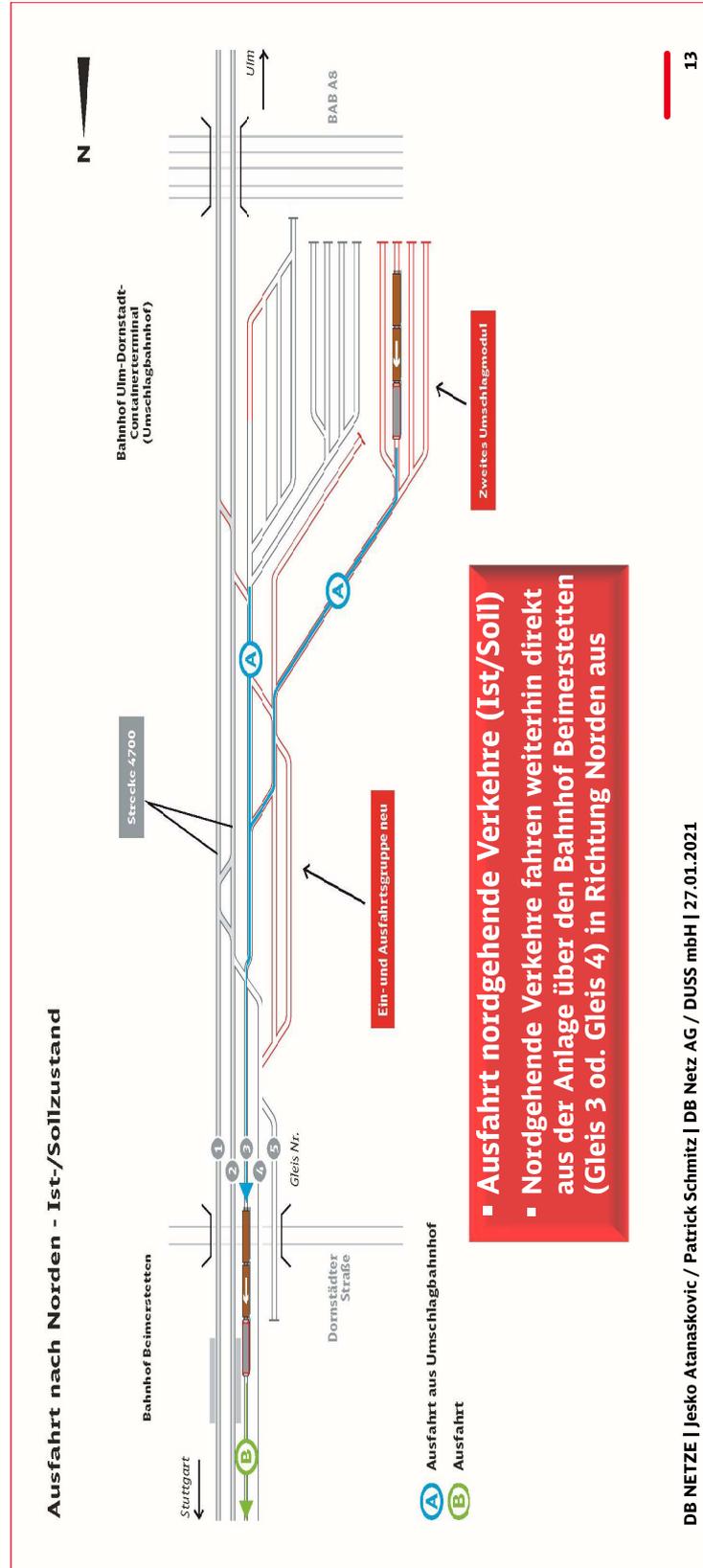
*nach Eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchung (EBWU), Stand 12.03.19

- Heute fahren alle KV-Züge in/aus dem Ubf durch den Bf Beimerstetten, das Umspannen der südgehenden Züge erfolgt ebenfalls im Bahnhof Beimerstetten

- Beimerstetten wird durch die neue Ein- bzw. Ausfahrgruppe südlich der Dornstädter Straße schalltechnisch vom Rangierverkehr weitestgehend entlastet, da die Verkehre von und nach Süden künftig nicht mehr durch den Bahnhof Beimerstetten fahren

- Gleise 3 und 4 im Bf Beimerstetten bleiben aus betrieblicher Sicht erhalten und werden als Überholgleise und als Rückfallebene Betrieb genutzt

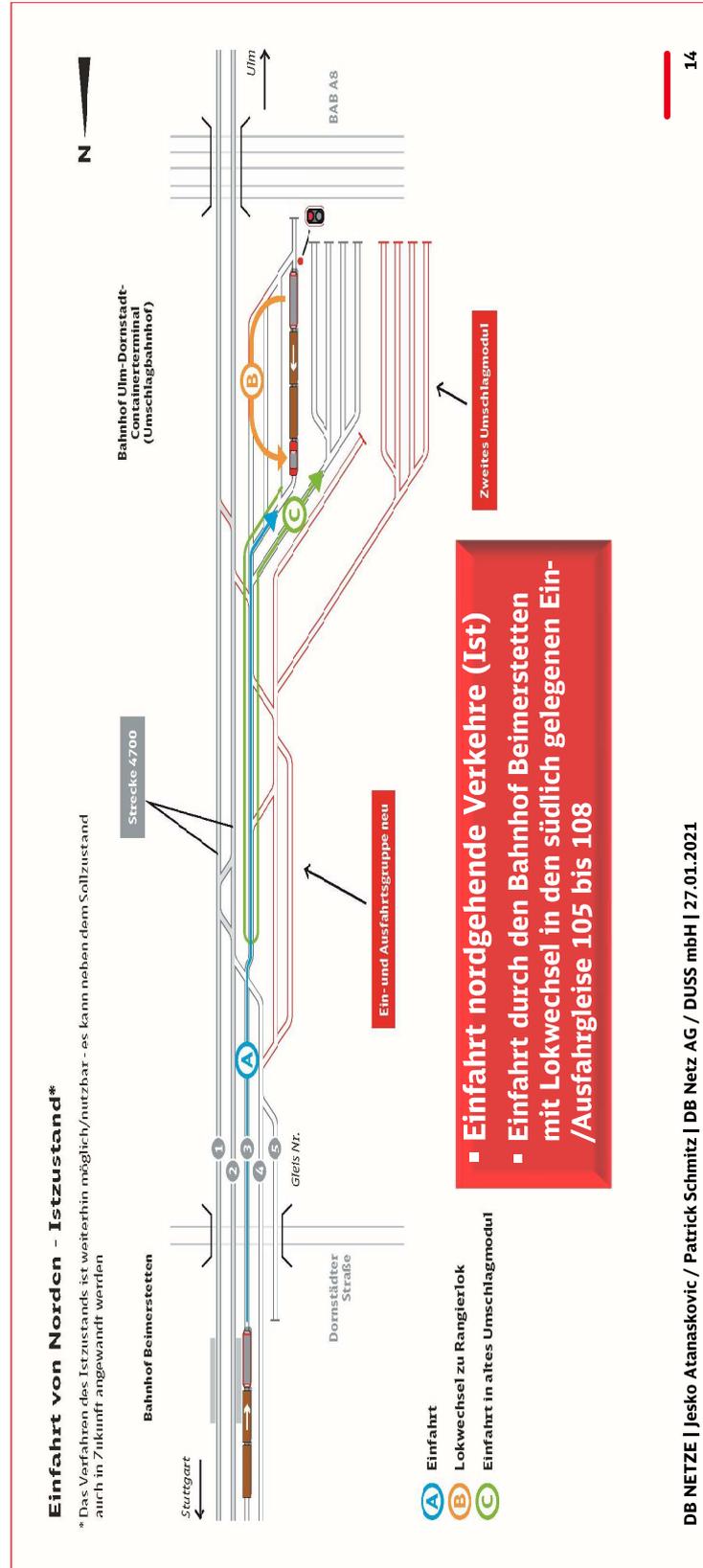
Betriebskonzept (2)
Wie fahren die Züge (Nordausfahrt heute und zukünftig)



DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

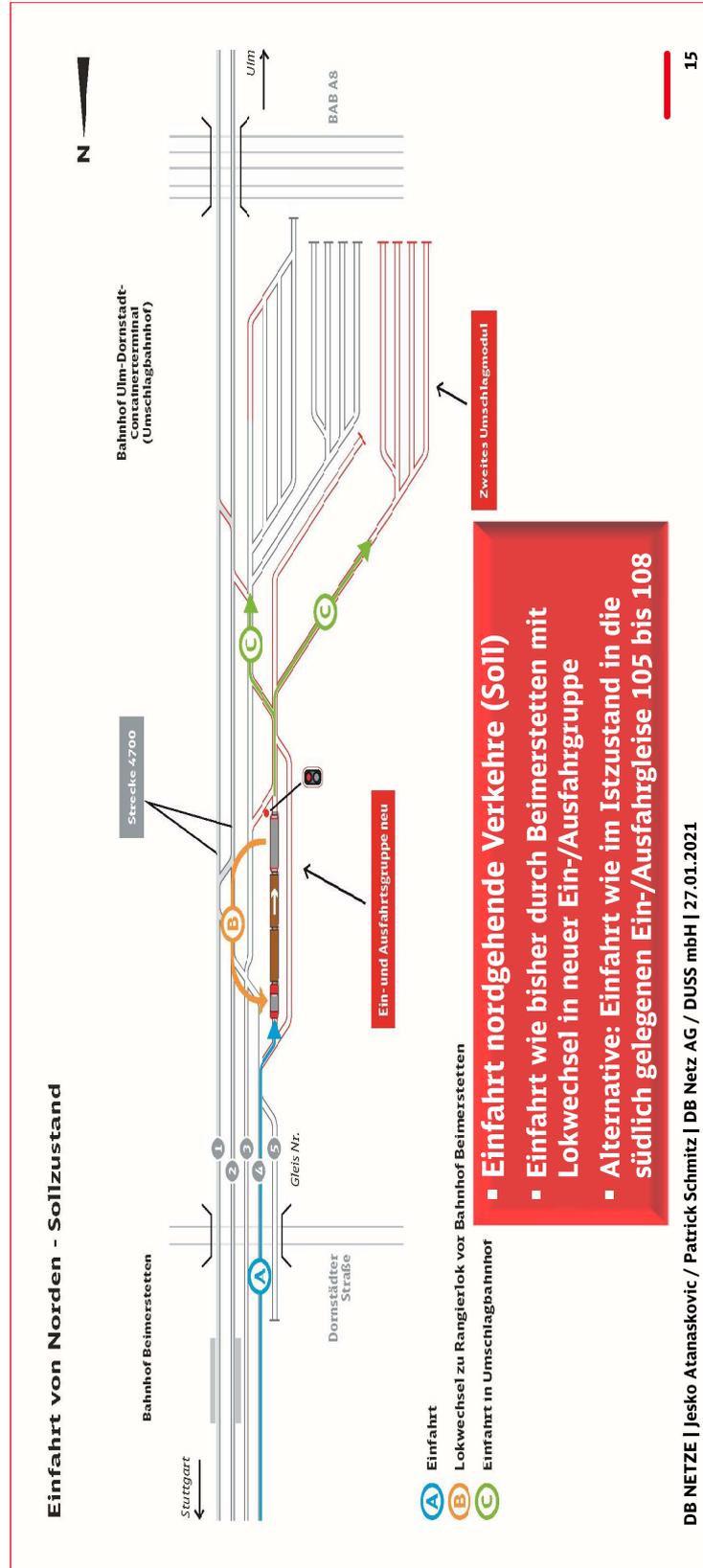


Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Nordeinfahrt heute)



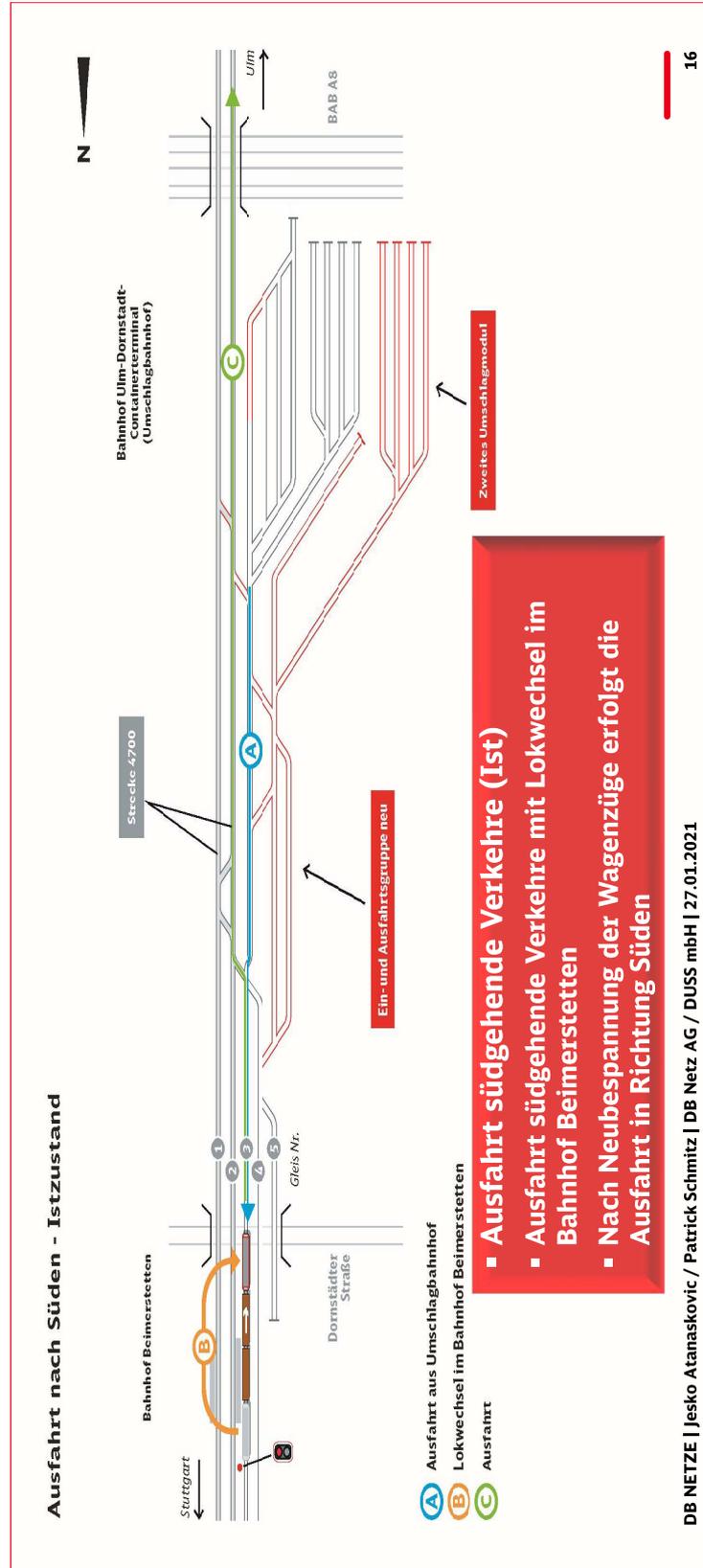


Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Nordeinfahrt zukünftig)

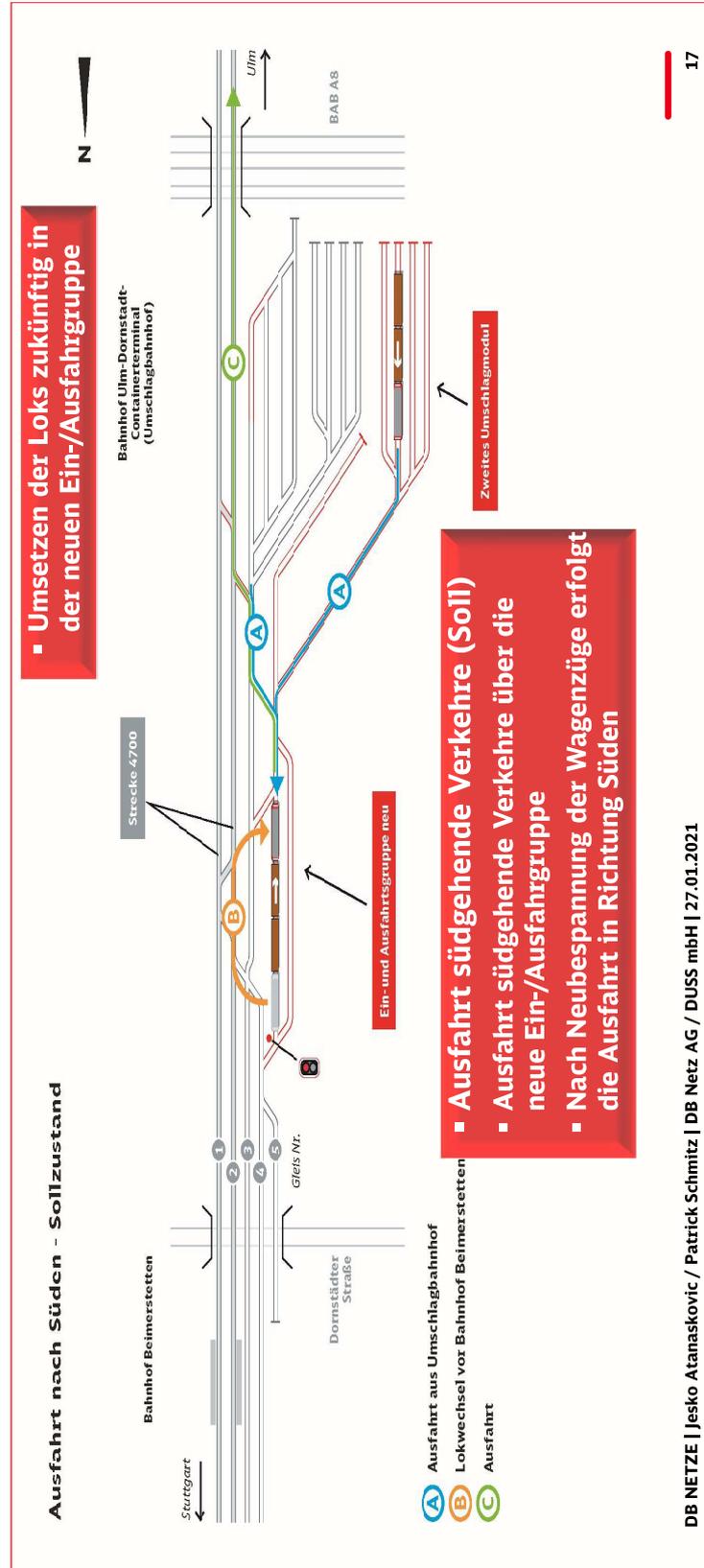


DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

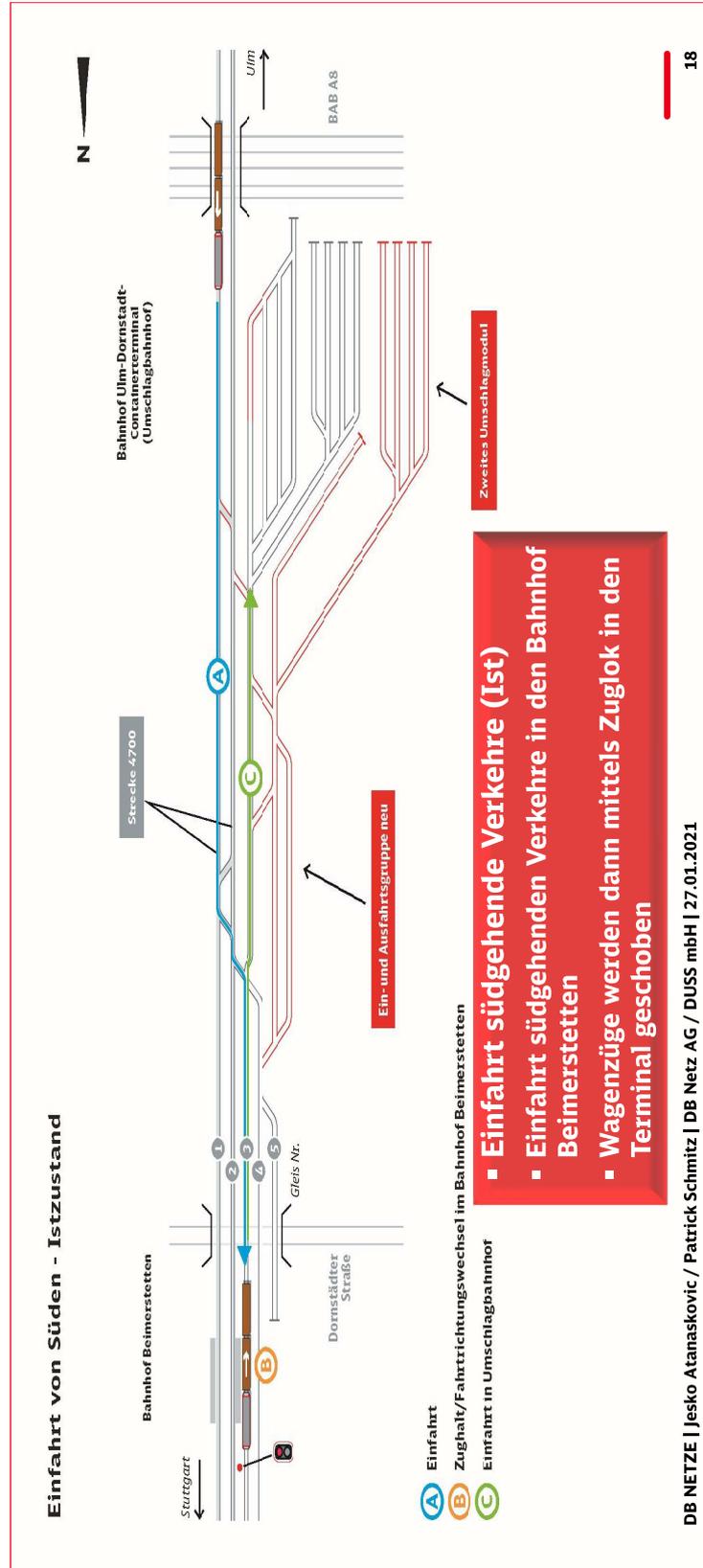
Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Südausfahrt heute)



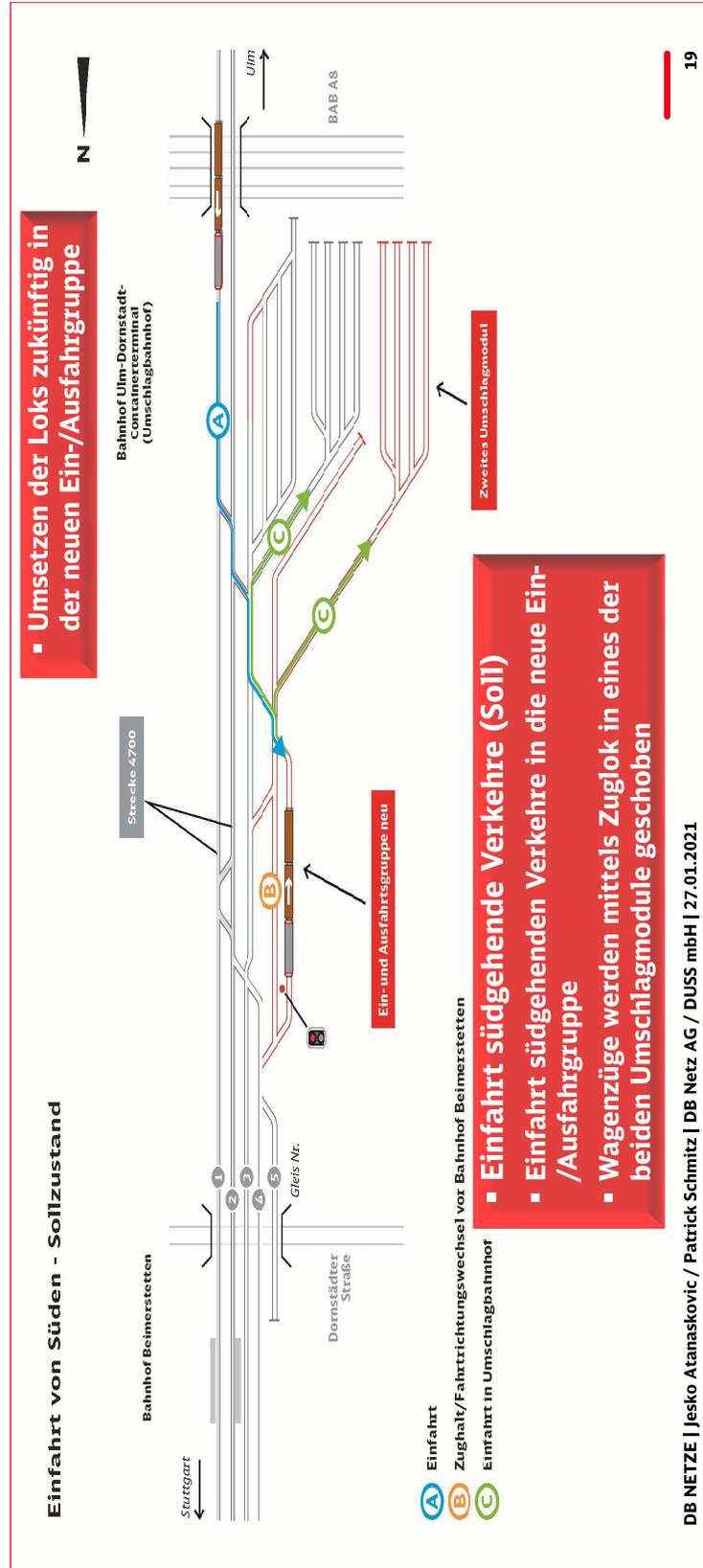
Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Südausfahrt zukünftig)



Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Südeinfahrt heute)

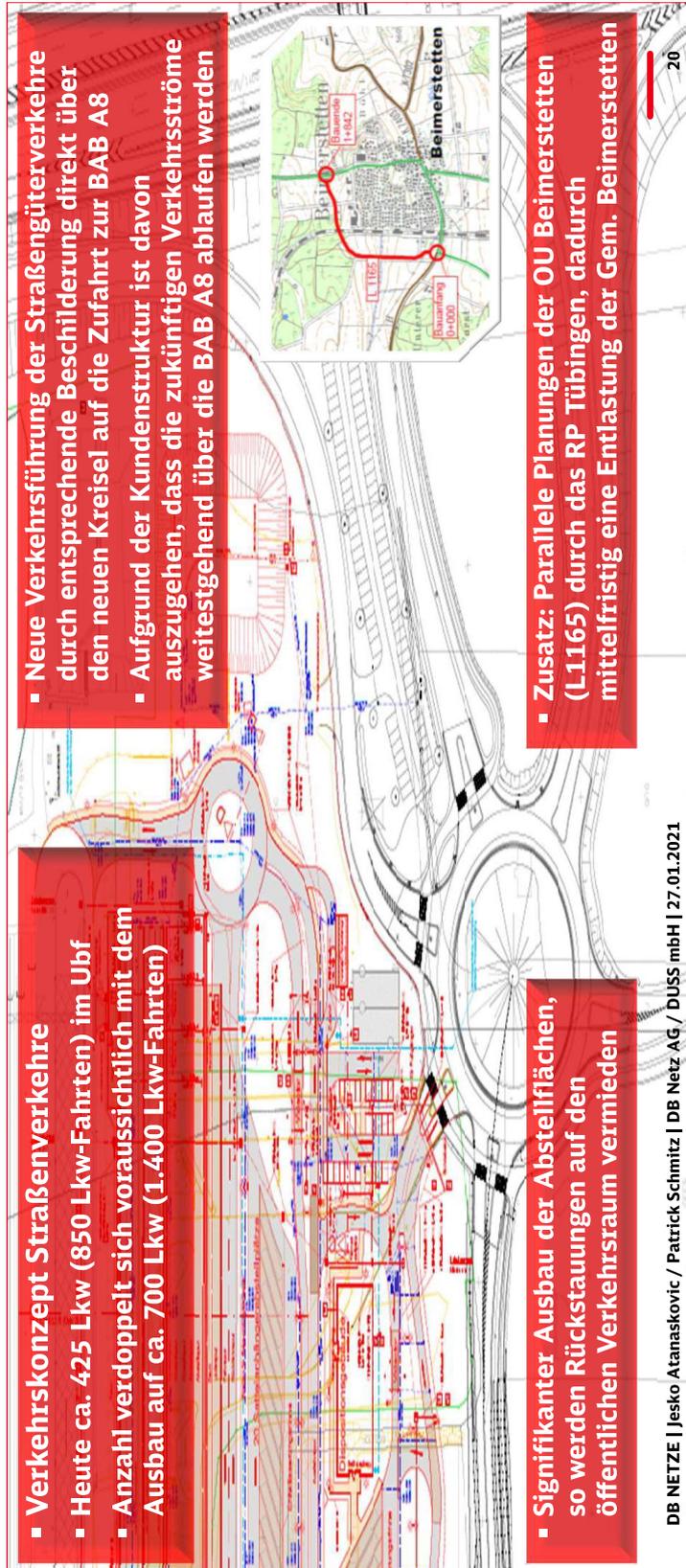


Betriebskonzept (2) Wie fahren die Züge (Südeinfahrt zukünftig)

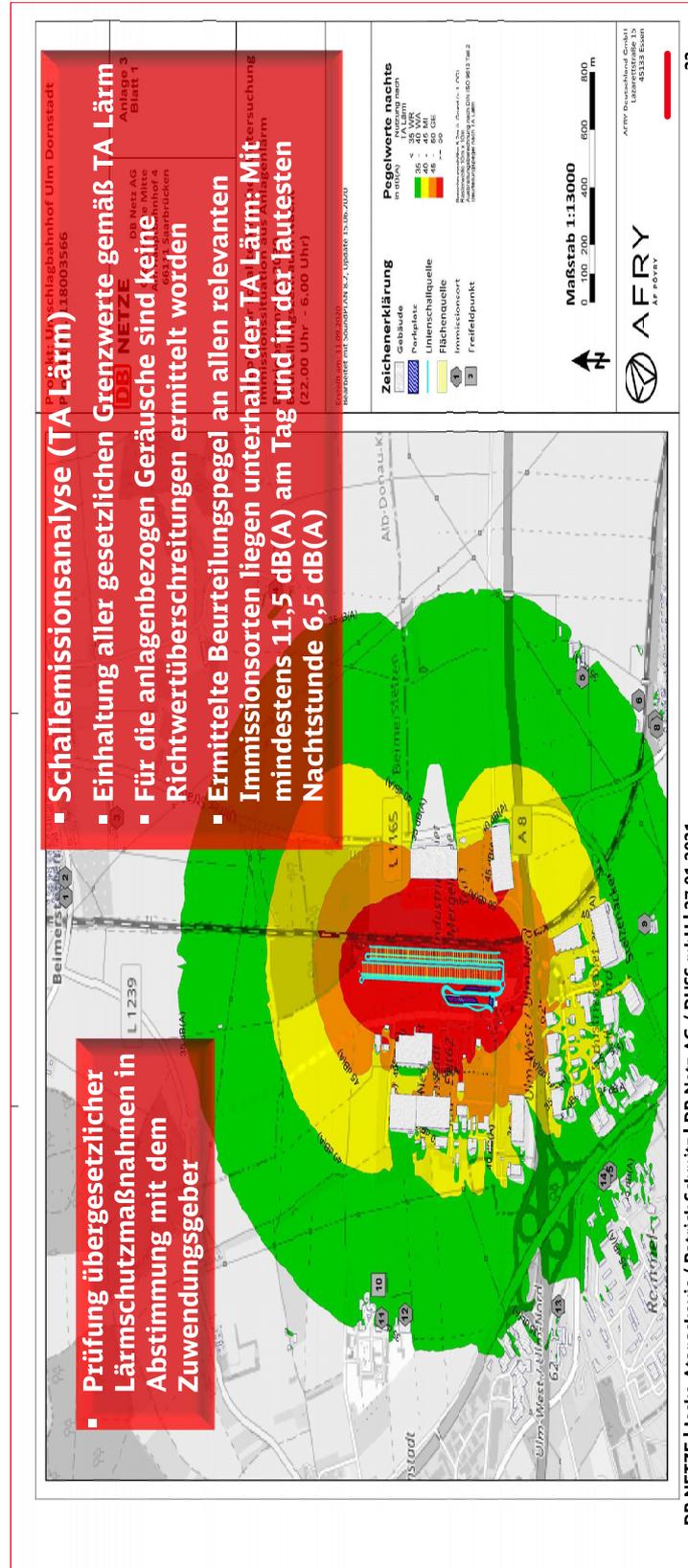




Betriebskonzept (3) Verkehrsplanung Straßenzuführung



Schall-/Flächen- und Umweltplanung (2)
Schallemissionsanalyse anlagenbezogene Geräusche (TA Lärm)



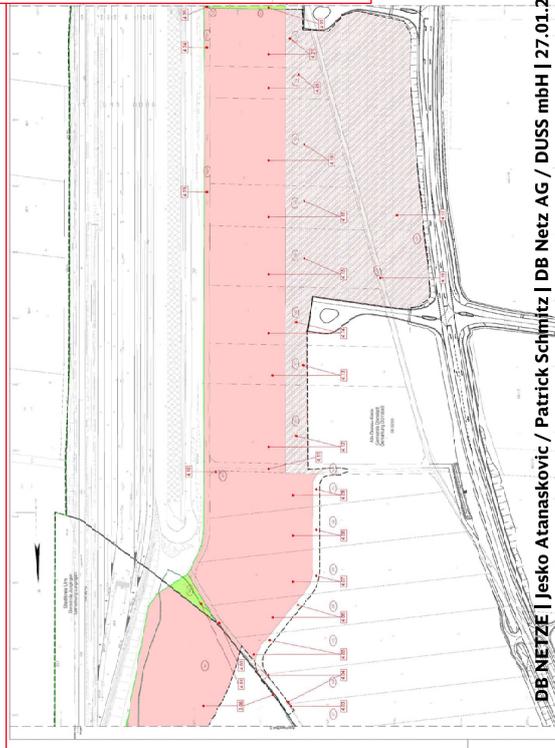
Schall-/Flächen- und Umweltplanung (5) Flächenmanagement (3)



- Überschneidung mit Bebauungsplan Himmelweiler II, da das neue Modul nicht im Bebauungsplan berücksichtigt
- Temporäre BE-Flächen werden nach Abschluss des Projekts für den Bebauungsplan freigegeben



- Benötigte Flächen zur Erstellung des neuen Moduls mit Einfahrtbereich und Straßenanbindung



DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2011

Schall-/Flächen- und Umweltplanung (6) Umwelttechnische Maßnahmen

DB NETZE



Schall-/Flächen und Umweltplanung (7) Umwelttechnische Maßnahmen (2)





Projekthinhalte DUSS mbH Automatisierung und Innovation

Fernsteuerstand:
Steuerung der Kräne
über Steuerstand im
Bürogebäude mit
Videounterstützung

Vorstellung Automatisierung

- Automatisierung der Umschlagprozesse innerhalb festgelegter Bereiche (Level 1 „Teilautomatisierung“)
- Automatisierte Fahrprozesse zur Lärmreduzierung bei Anheben und Absetzen der Last („Soft-Landing“)
- Slotbuchung für LKW sorgt für einen effizienten Ablauf im Terminal und der vor- und nachgelagerten Prozesse
- Einsatz von Fernsteuerstände (Remote Arbeitsplatz) im neuen Modul mit Arbeitsplatz im neuen Dispogebäude

DUSS-Terminal DB

DB NETZE | Jesko Atanaskovic / Patrick Schmitz | DB Netz AG / DUSS mbH | 27.01.2021

28

Ausblick Planfeststellungsverfahren Vorstellung Planfeststellungsverfahren Eisenbahn-Bundesamt



Was ist ein Planfeststellungsverfahren ?
Im Planfeststellungsverfahren wird entschieden, ob eine geplante Baumaßnahme rechtmäßig ist und in geplanter Form sowie Umfang gebaut werden darf
Dabei werden die Belange des „Vorhabensträgers“ – in diesem Fall die DB – der verschiedenen Betroffenen, z.B. Anwohner und die öffentlichen Interessen der Allgemeinheit gegeneinander abgewogen

1

Die DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.

2

Die DB Netz AG reicht Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.
Das Verfahren startet, wenn Änderungswürdige des EBA eingereicht sind und die Vollständigkeit des Antrages bestätigt wird.

3

Die Antragsbehörde eröffnet das öffentliche Anhörungsverfahren.

4

Die Unterlagen werden in den Kommunen für die Dauer von einem Monat zu jedermanns Einsicht ausgelegt.
Die Termine der Auslegung werden vorab in den Amtsblättern und weiteren Medien veröffentlicht.

5

Innerhalb von zwei Wochen nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.
Träger öffentlicher Belange werden durch die Antragsbehörde zur Stellungnahme in angemessener Frist aufgefordert.

6

Die DB Netz AG beantwortet die Einwendungen und Stellungnahmen.

7

Die Antragsbehörde prüft die Einwendungen und lädt die Einwender, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange und die DB Netz AG zum Erörterungstermin ein.

8

Die Antragsbehörde erstellt abschließende Stellungnahme.

9

Das EBA prüft als Planfeststellungsbehörde alle Sachverhalte und führt bei kritischen Themen, für die im Erörterungstermin kein abschließendes Einverständnis erreicht wurde, eine Anhörung der Betroffenen durch.

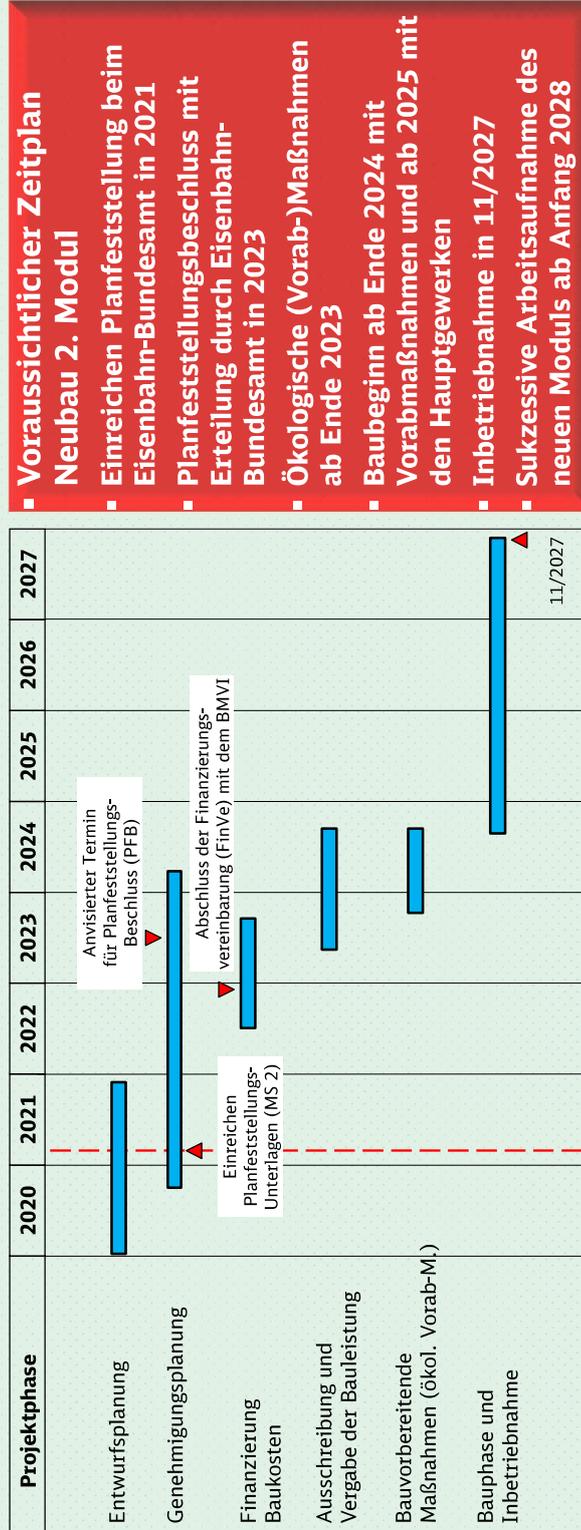
10

Das EBA erlässt Planfeststellungsbeschluss.
Die Unterlagen werden zugestellt und bei der jeweiligen Kommune ausgelegt.

Das Planfeststellungsverfahren ermöglicht Beteiligung aller Betroffenen



Ausblick Planfeststellungsverfahren (2) Voraussichtlicher Zeitplan der Maßnahme



MS 2: Meilenstein 2 - 03/2021
 PFB: Planfeststellungsbeschluss 06/2023
 FinVe: Finanzierungsvereinbarung 11/2022

