



**Ausbau
Umschlagbahnhof
Ulm-Dornstadt**

Wir **bewegen** die Region



Starker Logistik-Standort Ulm

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

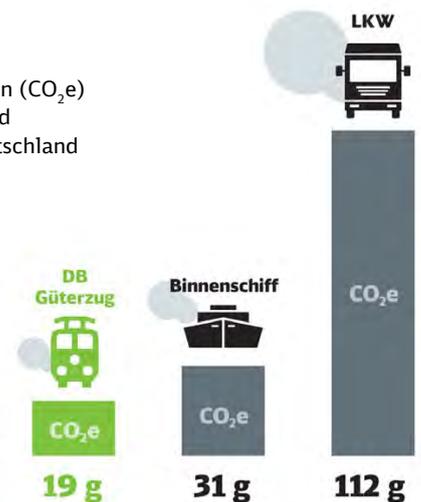
Güterverkehr:

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 Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord direkt zum Terminal. Die Autobahnanbindung wird voraussichtlich 2021 fertiggestellt.



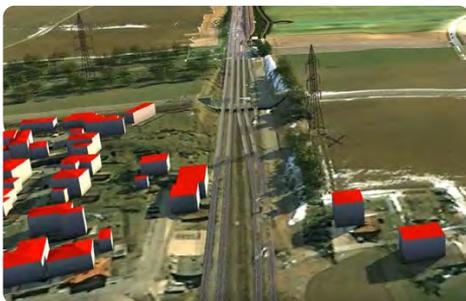
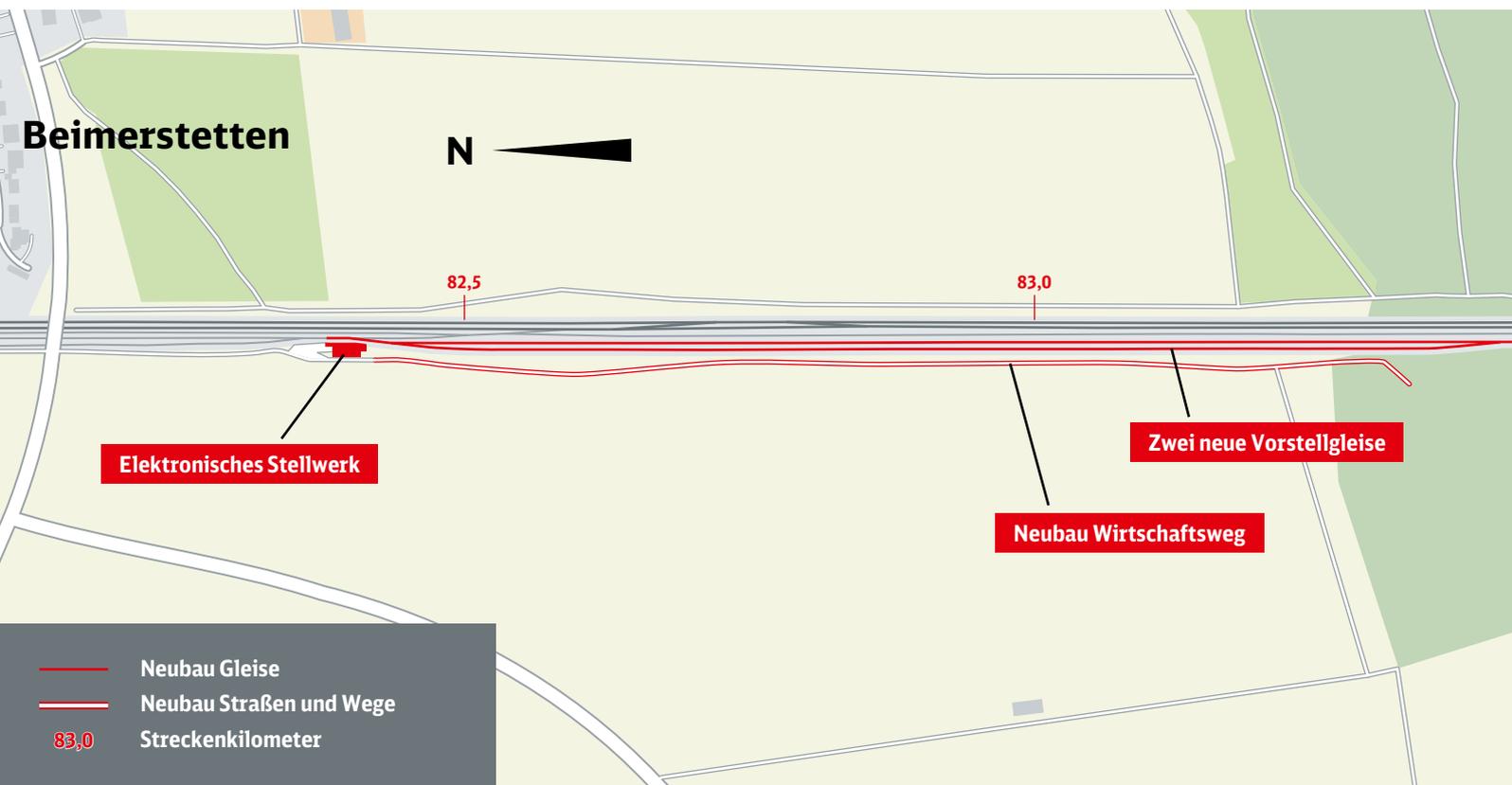
Andreas Schulz

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.



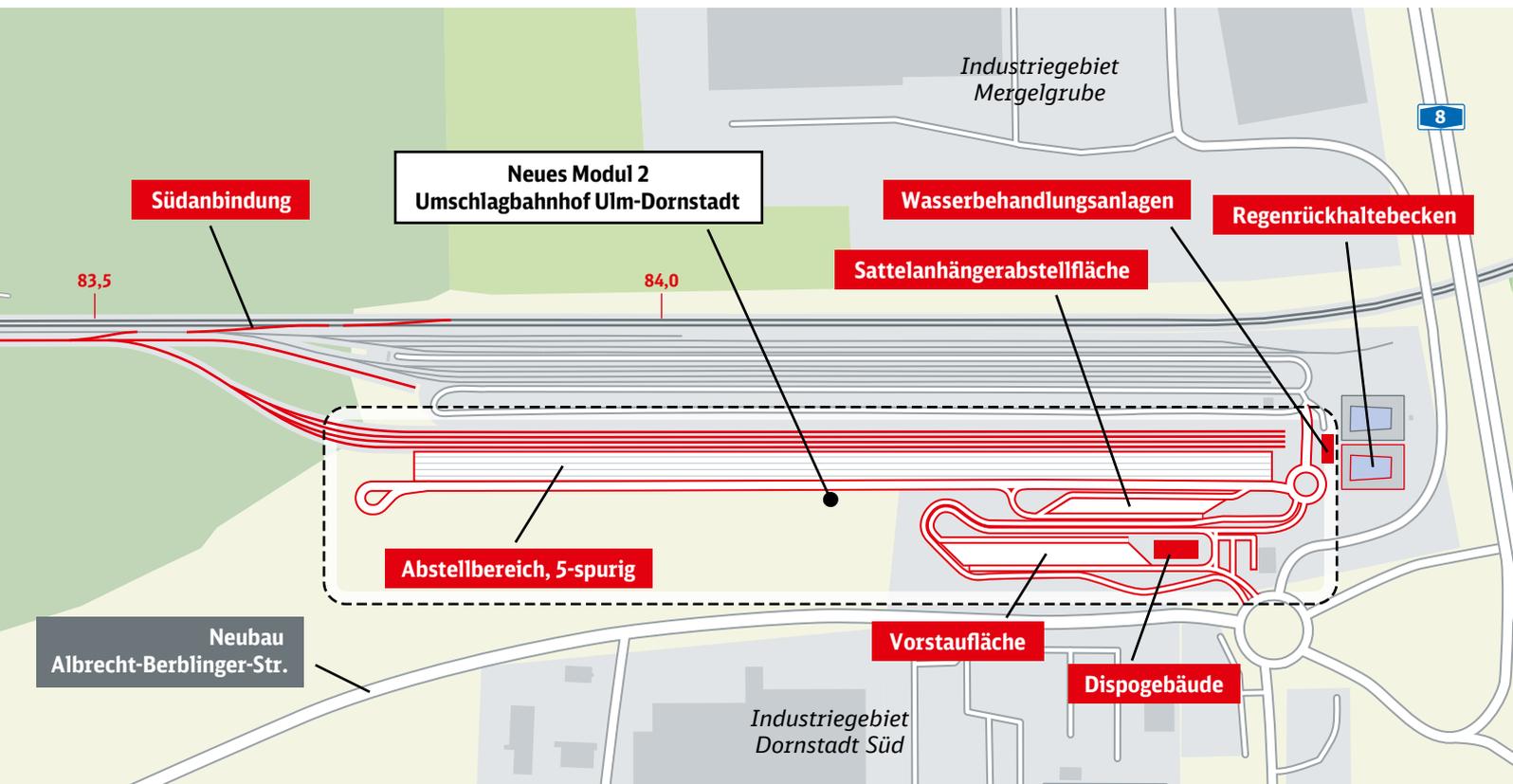
Neue südliche Ein- und Ausfahrt

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 Umschlagskapazitäten 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.

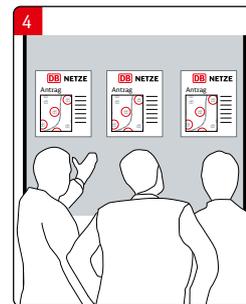


Die DB Netz AG reicht den Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.

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



Die zuständige Anhörsbehörde eröffnet das Anhörungsverfahren.



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

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

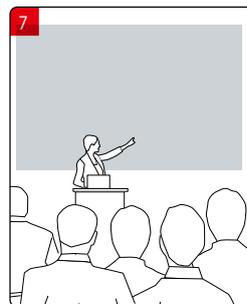


Innerhalb von zwei Wochen nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.

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



Die DB Netz AG beantwortet die Einwände und Stellungnahmen.



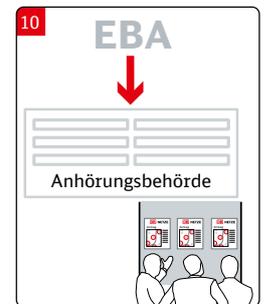
Die Anhörsbehörde prüft die Einwendungen und lädt die Einwender, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange und die DB Netz AG zum Erörterstermin ein.



Die Anhörsbehörde erstellt eine abschließende Stellungnahme.



Das EBA prüft als Planfeststellungsbehörde alle Sachverhalte und führt bei kritischen Themen, für die im Erörterstermin 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 Kreis 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)