

An aerial photograph of a large rail freight yard. In the foreground, a red and white passenger train is moving along the tracks. The middle ground is filled with numerous colorful shipping containers stacked on railcars. In the background, there are more containers, industrial buildings, and green fields under a blue sky with scattered clouds.

Ubf Ulm-Dornstadt; Neubau 2. Modul

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

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

1. Vorstellung/Einleitung DB Netz AG
2. Vorstellung/Einleitung DUSS mbH
3. Projektinhalte/Techn. Planung
4. Vorstellung Visualisierung
5. Betriebskonzept
6. Schall-, Flächen- und Umweltplanung
7. Projektinhalte/Automatisierung
8. Ausblick Planfeststellungsverfahren

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

Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (2)

Ist-Zustand

Meilensteine

- 2005: Inbetriebnahme Umschlagbahnhof
- 2019: Erweiterung 3. Kran
- Aktuell: Ausbauplanung 2. Modul

Vorhandene Infrastruktur

- 4 Umschlaggleise mit jeweils 700m mit 3 Kranen
- Umschlagkapazität: ~ 120.000 LE
- Angegliedertes Lastdepot
- 24 Stunden Betrieb der Anlage zulässig

Rahmeninformationen

- Ladeneinheitenmix: ~ 87% Container, Rest Sattelaufleger und Wechselbrücken
- Destination: Seehäfen, Maschen, Italien
- Leistungsportfolio DUSS
 - Umschlag
 - Abstellung
 - Agenturleistungen

Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (3)

Projekt nach Bundesverkehrswegeplan 2030

- **Projektdefinition BVWP 2030**
- **Regelmäßige Verbindungen des Terminals zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, sowie zu den DUSS Terminals Köln und Wuppertal**

*BVWP: Bundesverkehrswegeplan

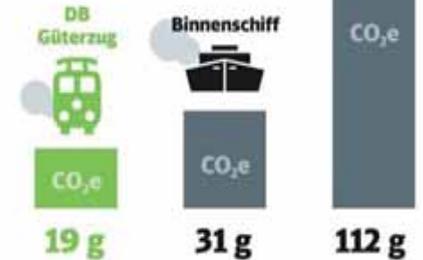
- **Umschlag des Terminals ist seit 2010 von 67.000 LE auf rund 100.000 LE in 2015 angestiegen**
- **Bis zum Jahr 2030 wird ein Anstieg auf 300.000 LE gem. Bundesgutachten erwartet**

- **Ausbau des Umschlagbahnhofes 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**

Schiene ist am klimafreundlichsten

Güterverkehr:

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



Deutsche Bahn AG | April 2020
*CO₂e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas
*Quelle: UBA 2019 'TREND 400 - 400: Industrie 2018', Umweltbundesamt (UBA) (Standjahr 2019)

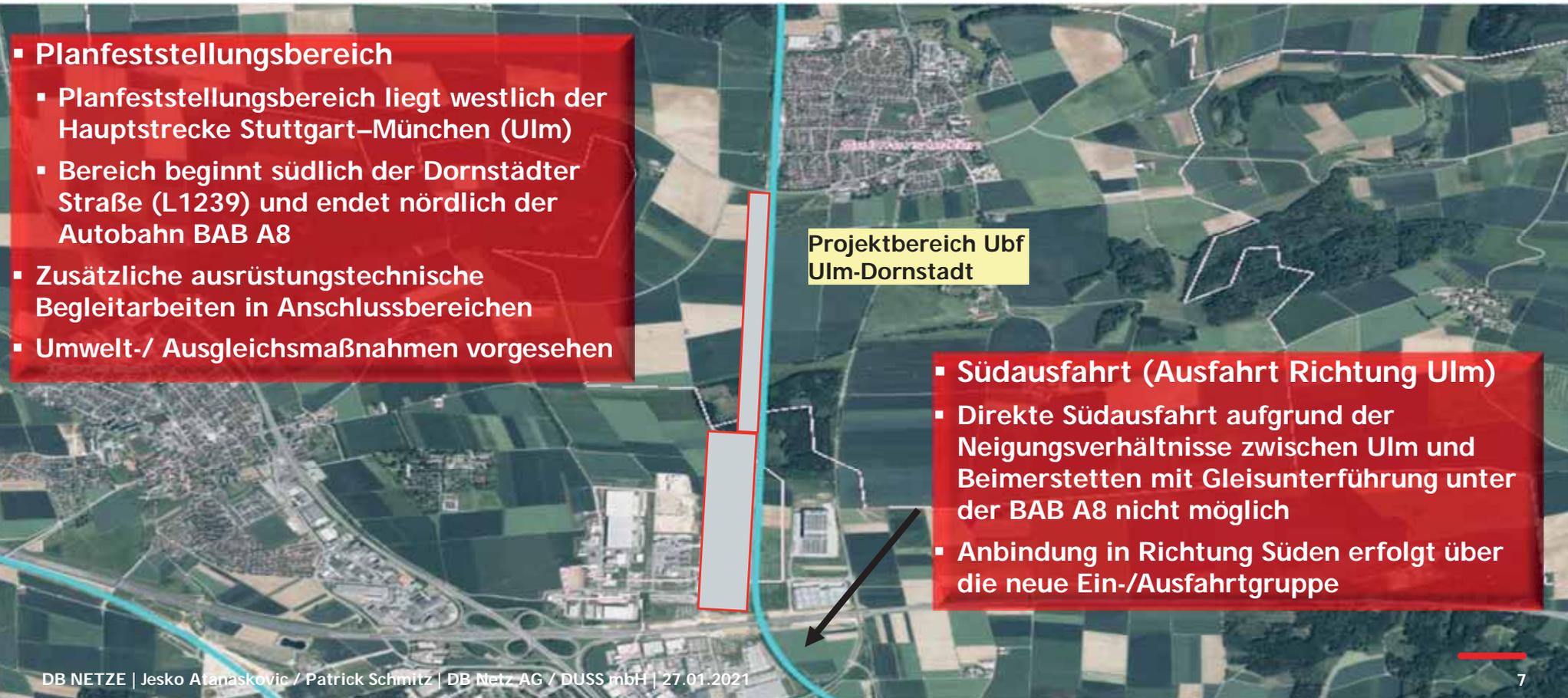
Vorstellung/Einleitung DB Netz AG (4)

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 Rückfahrtspur
- 33 Vorstauplätze für LKW
- 20 Sattelanhängerberabstellplätze
- Neues Dispositionsgebäude
- Schienenanbindung über neue Gleisgruppe mit 2 neuen Vorstaugleisen aus Richtung Norden
- Neues Schwabwagengleis
- Neues ESTW-A Modulgebäude für die Leit- und Sicherungstechnik (Alttechnik aus 1971)



- **Planfeststellungsbereich**
 - Planfeststellungsbereich liegt westlich der Hauptstrecke Stuttgart–München (Ulm)
 - Bereich beginnt südlich der Dornstädter Straße (L1239) und endet nördlich der Autobahn BAB A8
- Zusätzliche ausrüstungstechnische Begleitarbeiten in Anschlussbereichen
- Umwelt-/ Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen

Projektbereich Ubf
Ulm-Dornstadt

- **Südausfahrt (Ausfahrt Richtung Ulm)**
- Direkte Südausfahrt aufgrund der Neigungsverhältnisse zwischen Ulm und Beimerstetten mit Gleisunterführung unter der BAB A8 nicht möglich
- Anbindung in Richtung Süden erfolgt über die neue Ein-/Ausfahrtgruppe

Vorstellung/Einleitung DUSS mbH

Wir sind die DUSS mbH



Projekthalte/Techn. Planung

Übersicht Gewerke Bereich Umschlagmodul

- Verkehrsflächen
- Fahr-, Lade- und Rückfahrspur, sowie Einfahrtbereich
- Abstellbereiche für Container und LKW mit 33 Vorstauplätze für LKW, 20 Sattelanhängenabstellplätze 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

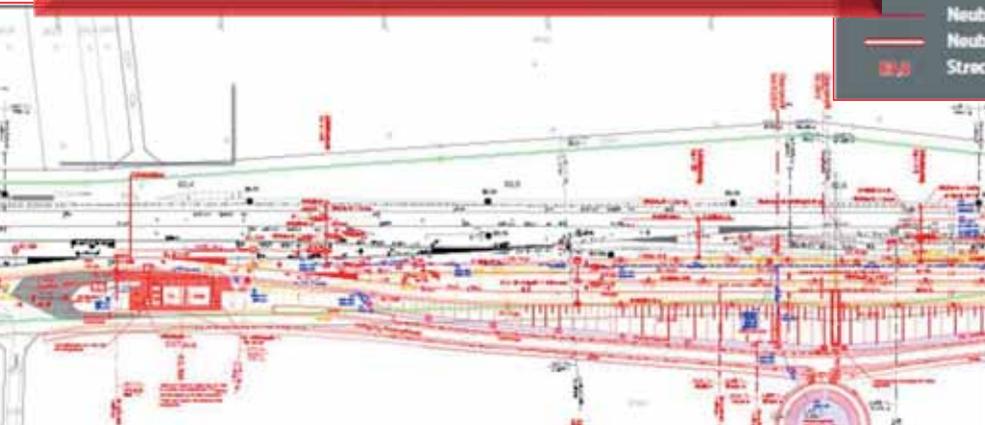
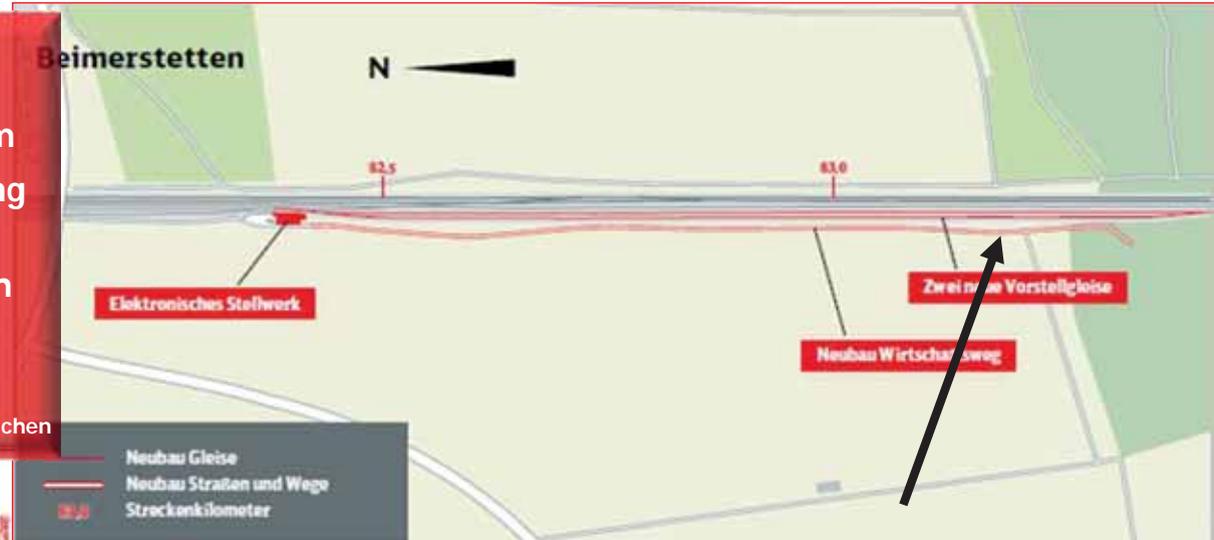
- Weitere Infrastruktur
- Neues Terminalgebäude mit Leitstelle, Büros für Logistik und Remotearbeitsplätze
- Umschlagbereich mit 3 neuen Kranen
- Gleisbereich mit 4 neuen Umschlaggleisen und Schadwagengleis

Projekthalte/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

3D-Visualisierung

<https://youtu.be/AsgbKPsu-SA>

Visualisierung Projekt (Film 2:38 Min.)

- Weitere Informationen rund ums Projekt und die Visualisierung finden Sie im Bauinfoportal der DB Netz AG unter:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/ulm-dornstadt>
(QR-Code)



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

Ulm-Dornstadt@deutschebahn.com

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

Bf Ulm-Dornstadt-Containerterminal



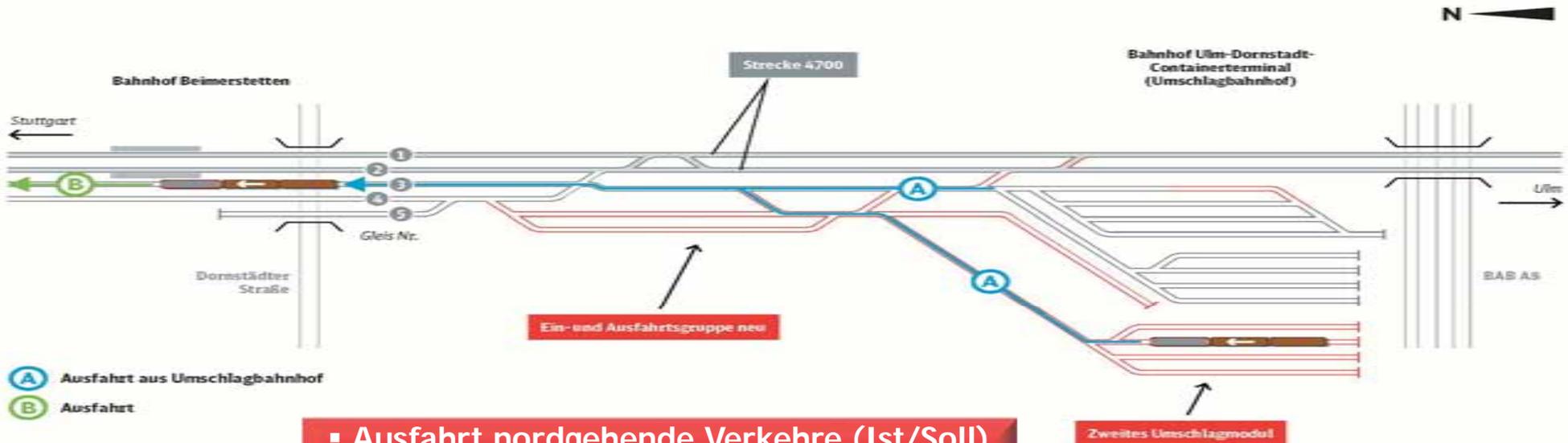
- Beimerstetten wird durch die neue Ein- bzw. Ausfahrgruppe südlich der Dornstädter Straße schalltechnisch vom Rangierverkehr weitestgehend entlastet, da die Verkehre von und nach Süden künftig nicht mehr durch den Bahnhof Beimerstetten fahren

- 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)

Ausfahrt nach Norden - Ist-/Sollzustand



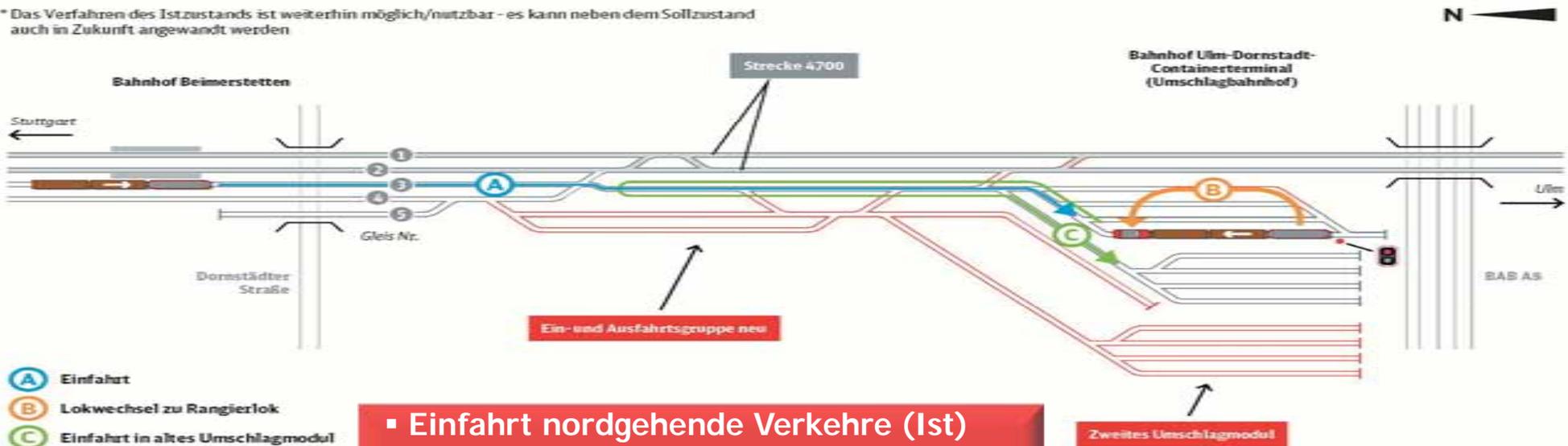
- Ausfahrt nordgehende Verkehre (Ist/Soll)
- Nordgehende Verkehre fahren weiterhin direkt aus der Anlage über den Bahnhof Beimerstetten (Gleis 3 od. Gleis 4) in Richtung Norden aus

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Nordeinfahrt heute)

Einfahrt von Norden - Istzustand*

* Das Verfahren des Istzustands ist weiterhin möglich/nutzbar - es kann neben dem Sollzustand auch in Zukunft angewandt werden

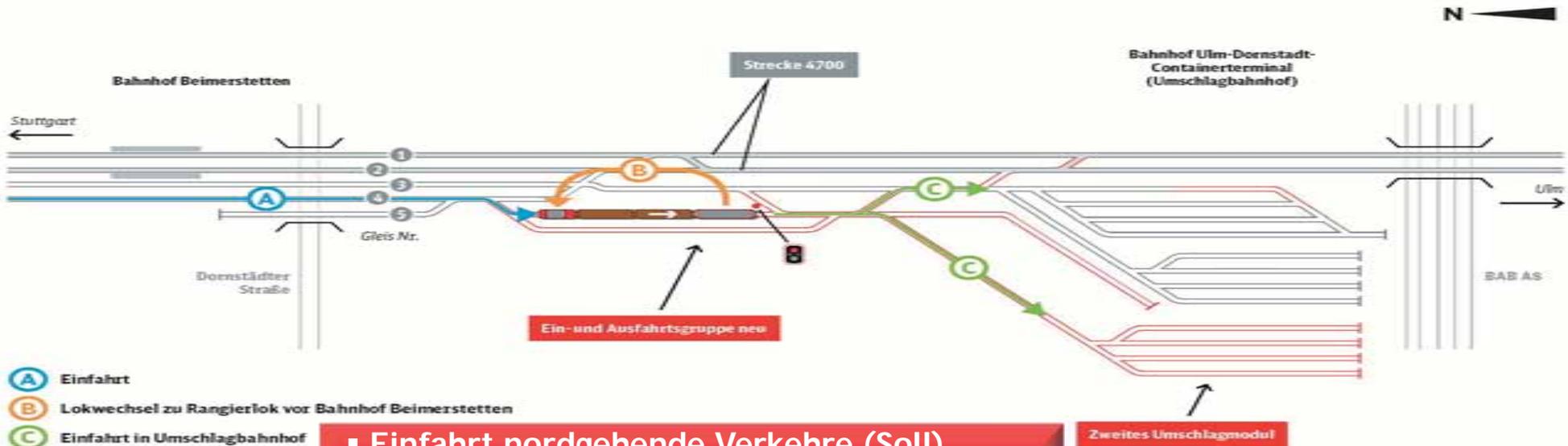


- Einfahrt nordgehende Verkehre (Ist)
- Einfahrt durch den Bahnhof Beimerstetten mit Lokwechsel in den südlich gelegenen Ein-/Ausfahrgleise 105 bis 108

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Nordeinfahrt zukünftig)

Einfahrt von Norden - Sollzustand

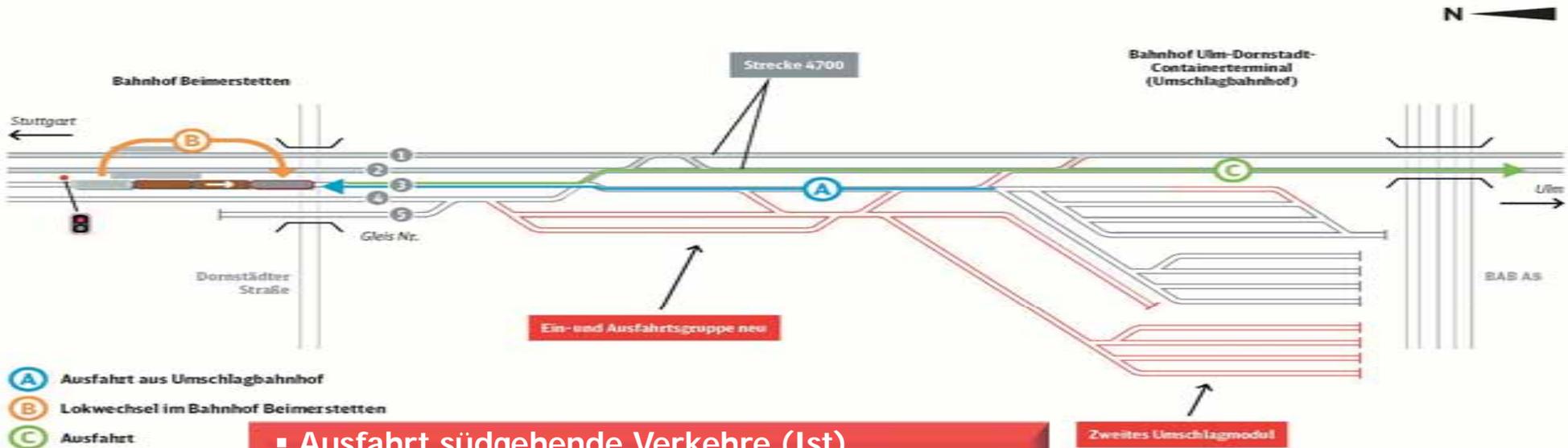


- Einfahrt nordgehende Verkehre (Soll)
- Einfahrt wie bisher durch Beimerstetten mit Lokwechsel in neuer Ein-/Ausfahrtsgruppe
- Alternative: Einfahrt wie im Istzustand in die südlich gelegenen Ein-/Ausfahrgleise 105 bis 108

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Südausfahrt heute)

Ausfahrt nach Süden - Istzustand

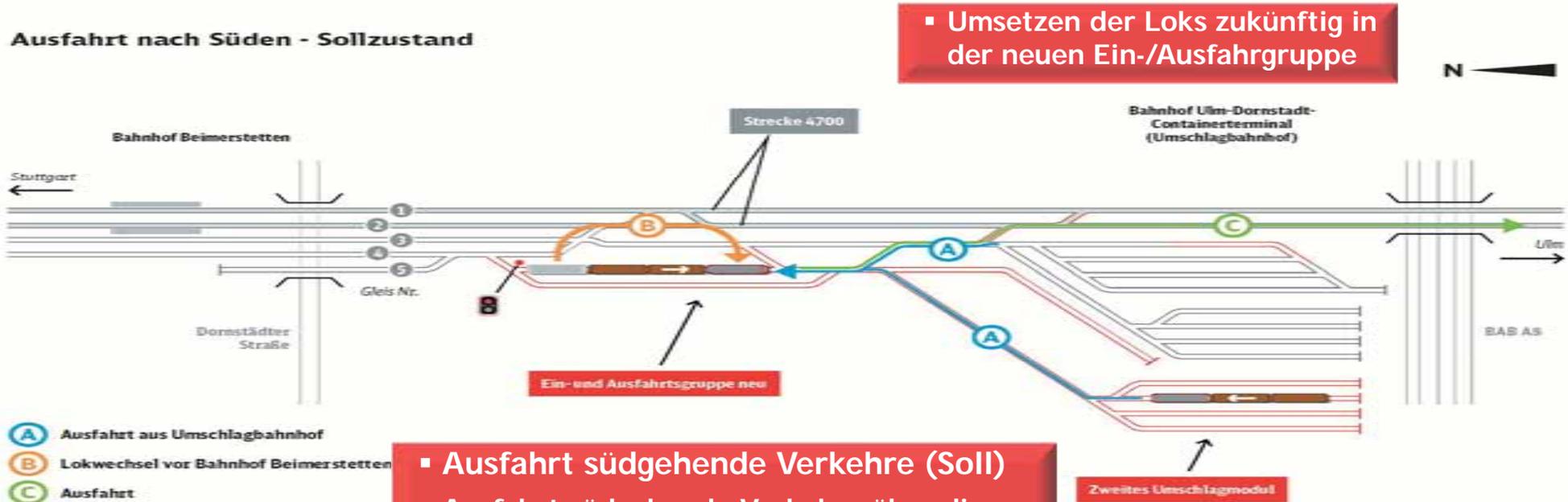


- Ausfahrt südgehende Verkehre (Ist)
- Ausfahrt südgehende Verkehre mit Lokwechsel im Bahnhof Beimerstetten
- Nach Neubespannung der Wagenzüge erfolgt die Ausfahrt in Richtung Süden

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Südausfahrt zukünftig)

Ausfahrt nach Süden - Sollzustand



▪ Umsetzen der Loks zukünftig in der neuen Ein-/Ausfahrtsgruppe

▪ Ausfahrt südgehende Verkehre (Soll)
▪ Ausfahrt südgehende Verkehre über die neue Ein-/Ausfahrtsgruppe
▪ Nach Neubespannung der Wagenzüge erfolgt die Ausfahrt in Richtung Süden

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Südeinfahrt heute)

Einfahrt von Süden - Istzustand

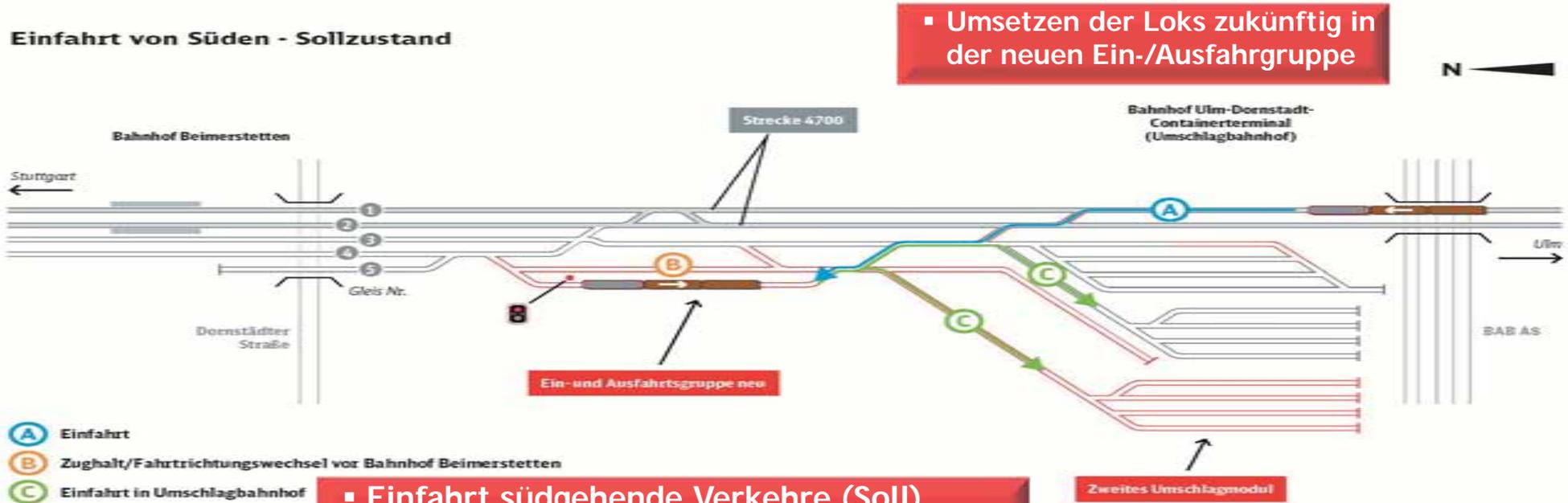


- Einfahrt südgehende Verkehre (Ist)
- Einfahrt südgehenden Verkehre in den Bahnhof Beimerstetten
- Wagenzüge werden dann mittels Zuglok in den Terminal geschoben

Betriebskonzept (2)

Wie fahren die Züge (Südeinfahrt zukünftig)

Einfahrt von Süden - Sollzustand



Betriebskonzept (3)

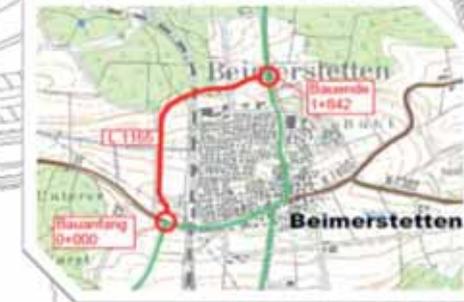
Verkehrsplanung Straßenzuführung

- Verkehrskonzept Straßenverkehre
- Heute ca. 425 Lkw (850 Lkw-Fahrten) im Ubf
- Anzahl verdoppelt sich voraussichtlich mit dem Ausbau auf ca. 700 Lkw (1.400 Lkw-Fahrten)

- Neue Verkehrsführung der Straßengüterverkehre durch entsprechende Beschilderung direkt über den neuen Kreisel auf die Zufahrt zur BAB A8
- Aufgrund der Kundenstruktur ist davon auszugehen, dass die zukünftigen Verkehrsströme weitestgehend über die BAB A8 ablaufen werden

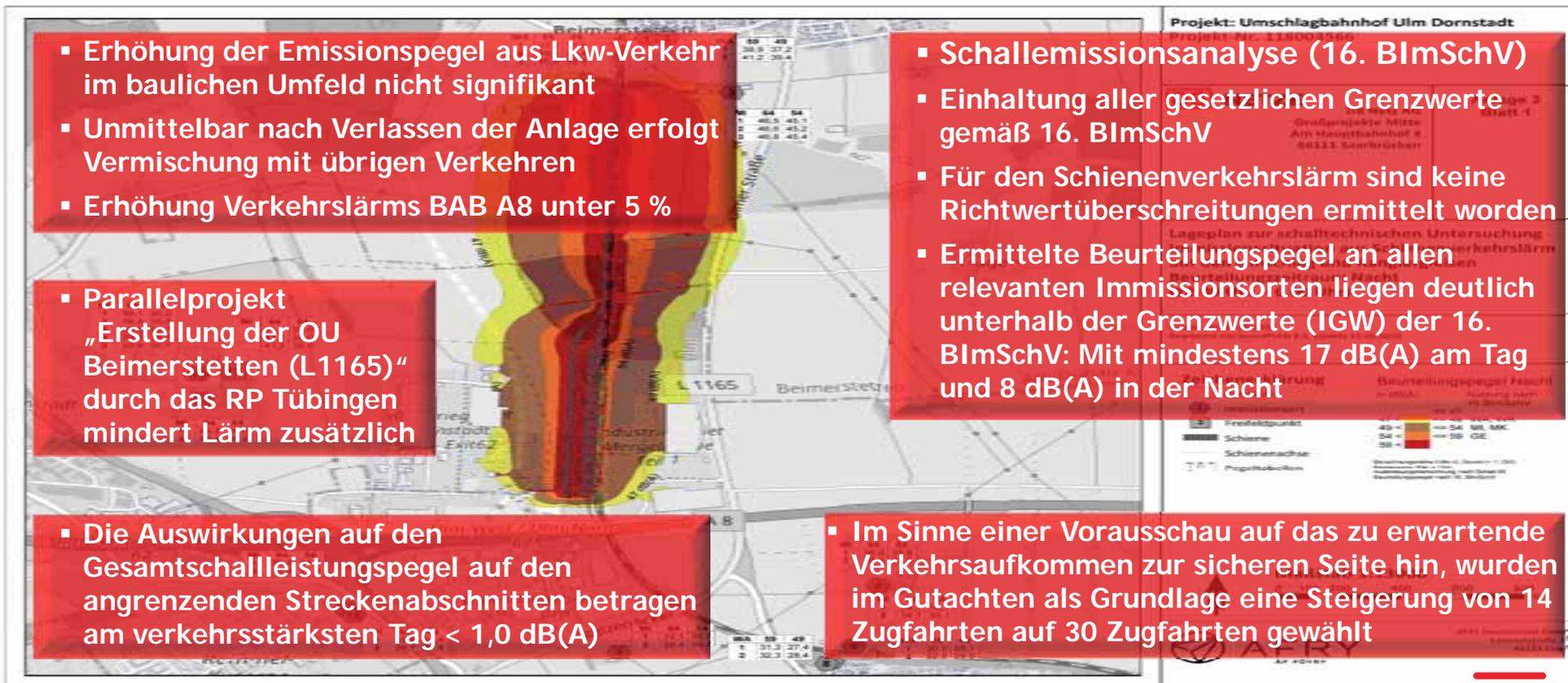
- Signifikanter Ausbau der Abstellflächen, so werden Rückstauungen auf den öffentlichen Verkehrsraum vermieden

- Zusatz: Parallele Planungen der OU Beimerstetten (L1165) durch das RP Tübingen, dadurch mittelfristig eine Entlastung der Gem. Beimerstetten



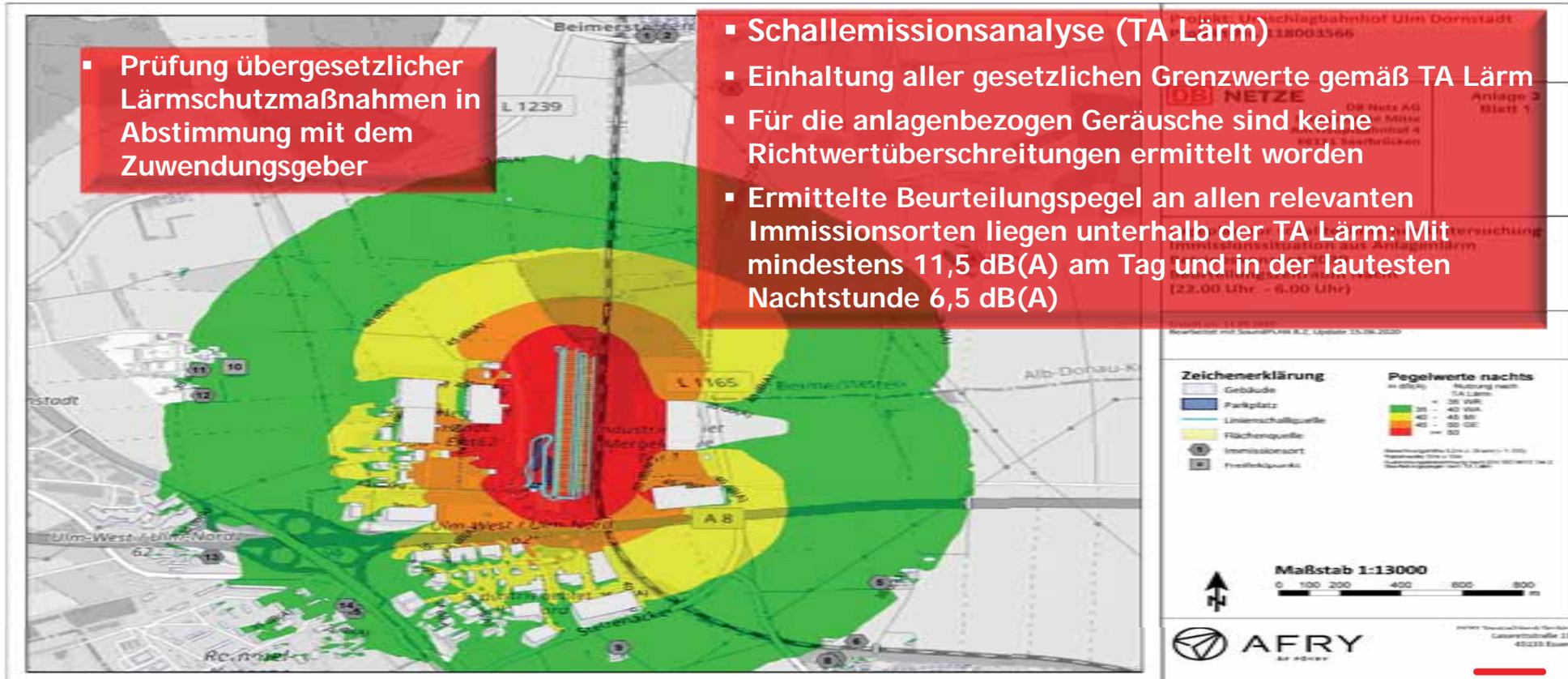
Schall-/Flächen- und Umweltplanung

Schallemissionsanalyse Verkehrslärm nach 16. BImSchV



Schall-/Flächen- und Umweltplanung (2)

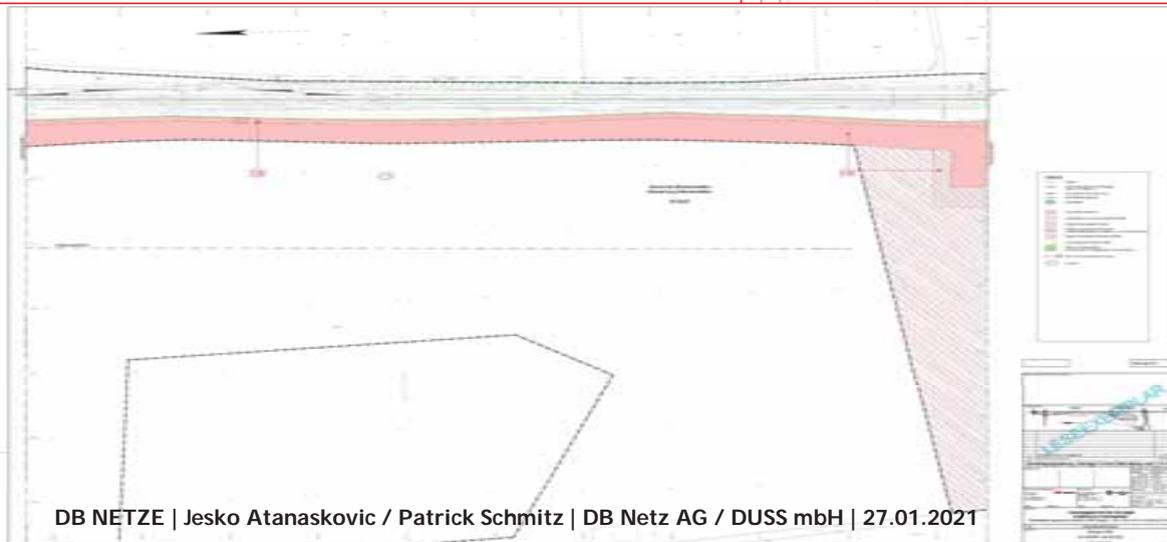
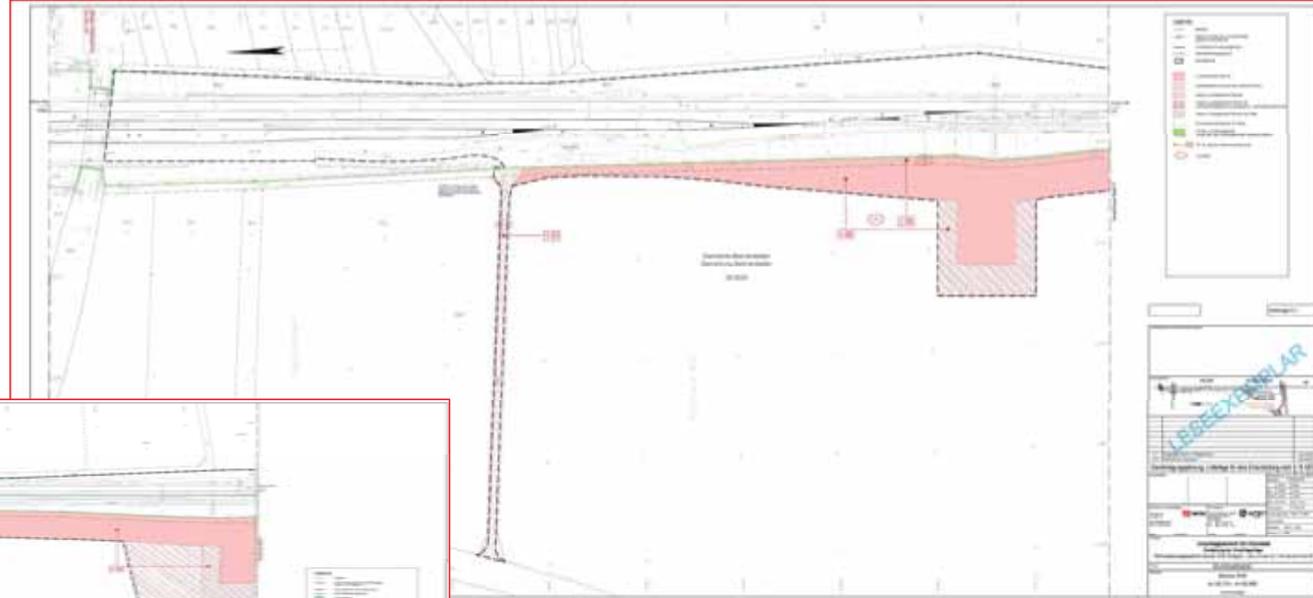
Schallemissionsanalyse anlagenbezogene Geräusche (TA Lärm)



Schall-/Flächen- und Umweltplanung (3)

Flächenmanagement

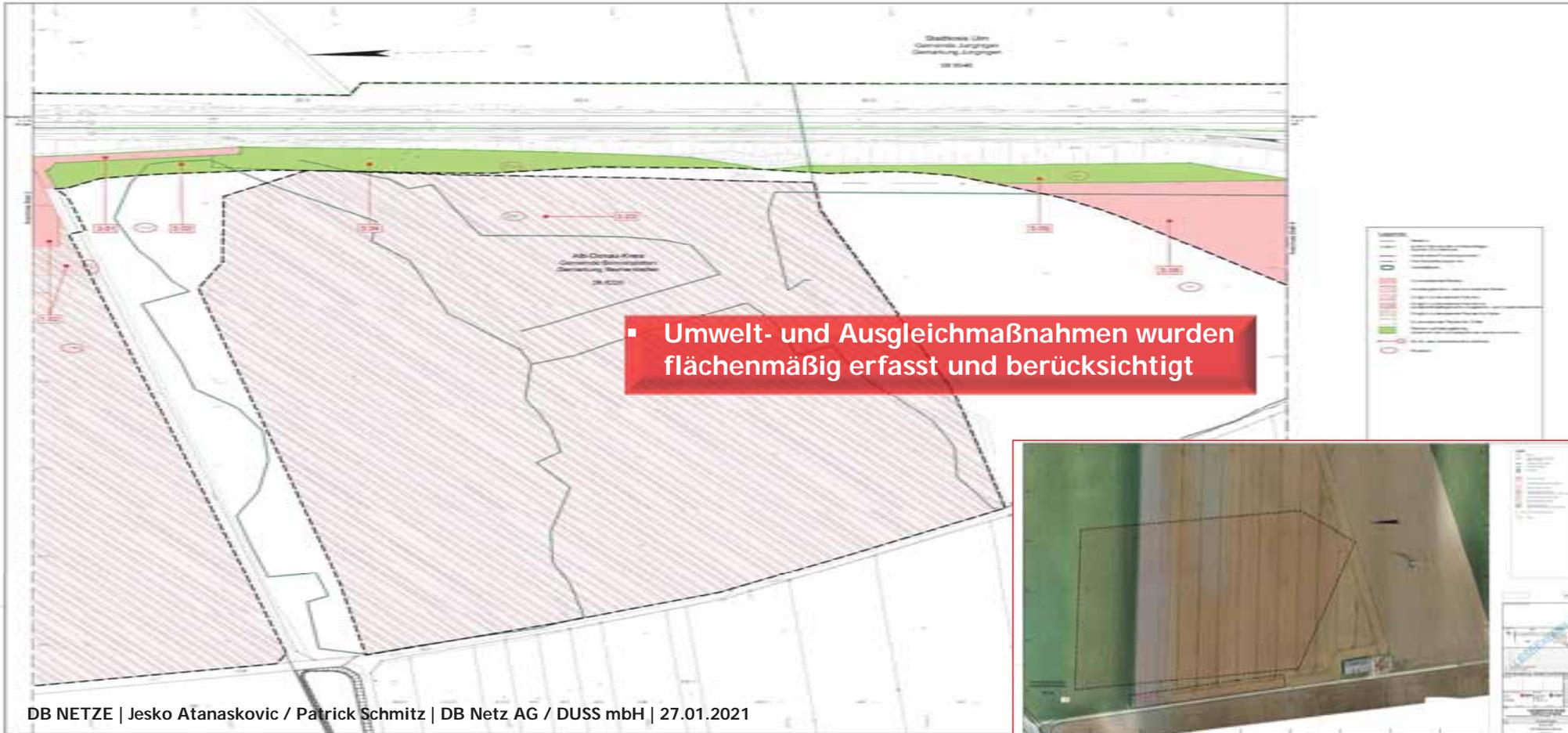
- Flächenmanagement
- Im Rahmen des Neubaus des 2. Moduls werden benötigte Flächen durch den Vorhabensträger erworben oder dinglich gesichert



- Flächen für Ein- und Ausfahrtgruppe, Versickerungseinrichtung, Verkehrsweg, sowie ESTW

Schall-/Flächen- und Umweltplanung (4)

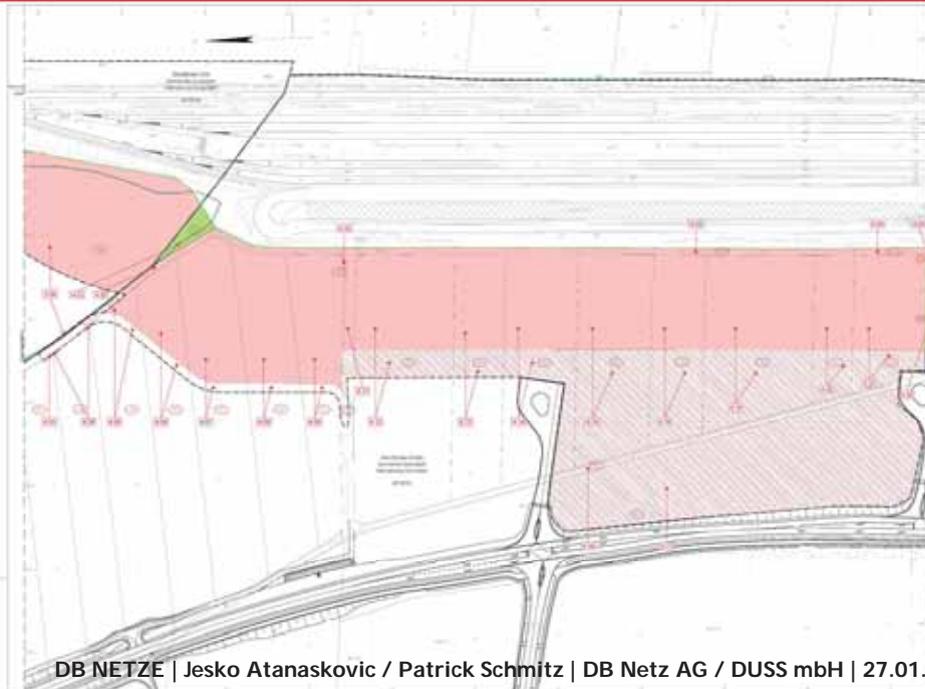
Flächenmanagement (2)



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 neue Moduls mit Einfahrtbereich und Straßenanbindung

Schall-/Flächen- und Umweltplanung (6)

Umwelttechnische Maßnahmen

- Umwelttechnische Maßnahmen
- Eingriffe in Fauna und Flora werden im Rahmen der Maßnahme und nach gesetzlichen Bestimmungen ausgeglichen

- Genehmigungsplanung Umwelt
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und Artenschutzrechtliche Prüfung (saP) werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ausgelegt

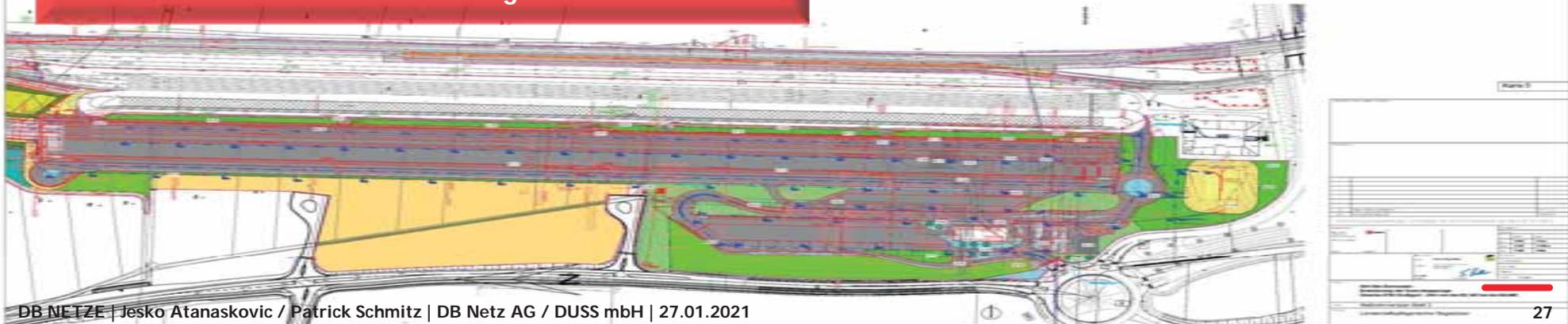
Schall-/Flächen und Umweltplanung (7)

Umwelttechnische Maßnahmen (2)



- Durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen werden insgesamt ca. 200.000 m² Fläche beansprucht
- Davon entfallen rund 45.000 m² auf eine vollständige und ca. 28.000 m² auf eine teilweise Versiegelung
- Ausgleichsbedarf z.B. an Waldflächen von rund 16.500 m² durch Neuaufforstung von Ackerland

- Für die Baustelleneinrichtungsflächen werden temporär ca. 23.500 m² benötigt, davon ca. 23.000 m² Ackerflächen





Fernsteuerstand:

Steuerung der Kräne über Steuerstand im Bürogebäude mit Videounterstützung

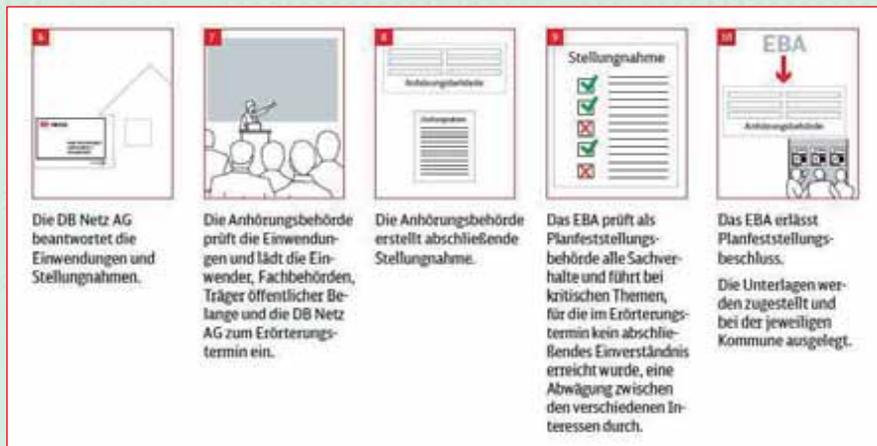


- Vorstellung Automatisierung
- Automatisierung der Umschlagprozesse innerhalb festgelegter Bereiche (Level 1 „Teilautomatisierung“)
- Automatisierte Fahrprozesse zur Lärmreduzierung bei Anheben und Absetzen der Last („Soft-Landing“)
- Slotbuchung für LKW sorgt für einen effizienten Ablauf im Terminal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

Ausblick Planfeststellungsverfahren

Vorstellung Planfeststellungsverfahren Eisenbahn-Bundesamt

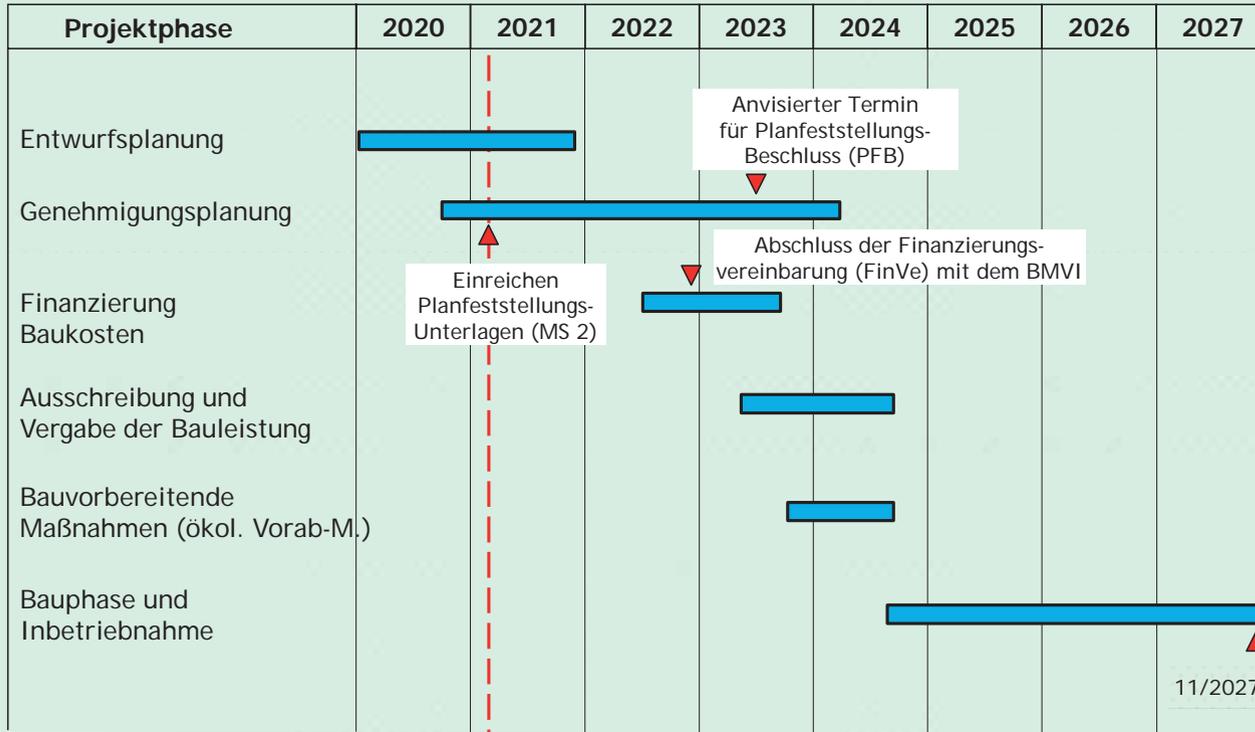
- Was ist ein Planfeststellungsverfahren ?
- Im Planfeststellungsverfahren wird entschieden, ob eine geplante Baumaßnahme rechtmäßig ist und in geplanter Form sowie Umfang gebaut werden darf
- Dabei werden die Belange des „Vorhabensträgers“ – in diesem Fall die DB – der verschiedenen Betroffenen, z.B.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



Das Planfeststellungsverfahren ermöglicht Beteiligung aller Betroffenen

Ausblick Planfeststellungsverfahren (2)

Voraussichtlicher Zeitplan der Maßnahme



- **Voraussichtlicher Zeitplan Neubau 2. Modul**
- **Einreichen Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt in 2021**
- **Planfeststellungsbeschluss mit Erteilung durch Eisenbahn-Bundesamt in 2023**
- **Ökologische (Vorab-)Maßnahmen ab Ende 2023**
- **Baubeginn ab Ende 2024 mit Vorabmaßnahmen und ab 2025 mit den Hauptgewerken**
- **Inbetriebnahme in 11/2027**
- **Sukzessive Arbeitsaufnahme des neuen Moduls ab Anfang 2028**

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

A person with curly hair and sunglasses is seen from the side, looking at a smartphone. The phone screen displays a map. The person is wearing a colorful patterned shirt and a blue jacket. The background is a blurred outdoor setting, possibly a public square or street. The text "Vielen Dank" is overlaid in the center of the image.

Vielen Dank