

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm-Augsburg“
Vierte Sitzung
Besprechungsprotokoll vom 29.06.2022**

DB Netz AG
I.NI-S-P-U
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Erstellt am 1. Juli 2022/Frederike Geyer I.NI-S-T 4

Teilnehmende:

Josel, Klaus-Dieter, DB AG(Vorsitz)
Baumann, Markus, DB Netz AG

Kraus, Hubert stellv. Landrat Augsburg
Dr. Hübschle, Wolfgang, Stadt Augsburg
Dietze, Georg, stellv. OB Günzburg
Kalb Edgar, Bürgermeister Dinkelscherben
Stingl Johannes, Stadt Neu-Ulm
Freudenberger, Thorsten, Landrat Neu-Ulm
Dr. Reichhart, Hans, Landrat Günzburg
Schell Stefan, Bayerisches Staatsministerium
Rotter Eberhard, MdL a.D.
Durz Hansjörg, MdB
Funke-Kaiser, Maximilian, MdB
Engelhard, Alexander, MdB
Deisenhofer, Maximilian, MdL
Stöferle, Peter, IHK
Müller, Markus, BBV
Letzing, Mathias, BBV
Frey, Thomas, BUND

Gäste:

Bärbel Fuchs, BEG

Entschuldigt:

Ferber Markus, MdEP
Dr. Mehring Fabian, MdL
Schuhknecht Stefanie, MdL
Dr. Ullrich Volker, MdB
Schmitt Alfred, DB Netz AG

Ort/Zeit

Neu-Ulm, Edwin-Scharff-Haus, 29. Juni
2022, 10:30 bis 13:00 Uhr

Protokollumfang:

7 Seiten

Agenda:

TOP 1: Begrüßung
TOP 2: Neue Mitglieder
TOP 3: Rückblick
TOP 4: Aktueller Planungsstand
TOP 5: Vortrag BEG
TOP 6: Zugzahlen
TOP 7: Fahrplanstudien Augsburg und Ulm
TOP 8: Exkursion an die NIM
TOP 9: Ausblick

TOP 1 – Begrüßung: Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, begrüßt Frau Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der BEG. Josef Stingl, zweiter Bürgermeister der Stadt Neu-Ulm, begrüßt in Vertretung von Frau OB Albsteiger das Gremium.

TOP 2: Neue Mitglieder

Herr Josel beruft neue Mitglieder ins Gremium:

- Maximilian Deisenhofer, Mitglied des Bayerischen Landtages
- Alexander Engelhard, Mitglied des Deutschen Bundestags
- Maximilian Funke-Kaiser, Mitglied des Deutschen Bundestags
- Mathias Letzing, Bayerischer Bauernverband

Mathias Letzing wird als Nachfolger von Markus Müller in den Projektkoordinierungsrat berufen. Markus Müller verlässt das Gremium in seiner Funktion als Geschäftsführer des Bayerischen Bauernverband.

TOP 3: Rückblick

Verabschiedung des Protokolls

Klaus-Dieter Josel blickt auf die vorige Sitzung des PKR im vergangenen Herbst und spricht das Protokoll an. Aus dem Plenum kommen ein Änderungswunsch von Herrn Müller, BBV. Er bittet darum, folgenden Zusatz in das Protokoll aufzunehmen: *"Zudem sprach Markus Müller die Flächenproblematik für die betroffenen Betriebe an. Insgesamt gelte es dafür einzutreten, dass es keinen ökologischen Ausgleich für ökologische Maßnahmen, wie den Bahnausbau brauche. Möglichst viele Bereiche sollen auch für eine Untertunnelung geprüft werden, um möglichst wenige Betriebe zu gefährden."*

Es gibt keine weiteren Anmerkungen, daher wird das Protokoll so verabschiedet.

Punkte aus letzter Sitzung

- Statement der BEG zum Thema Nahverkehr: Frau Fuchs wird hierzu berichten.
- Erwerb von Ökopunkten ab 2022: Markus Baumann bestätigt, dass ab 2022 Ökopunkte vom Projekt erworben werden.

Markus Müller vom Bauernverband ergänzt seine Anmerkung zum Protokoll. Und bringt die große Sorge der Bauern hinsichtlich ökologischer Ausgleichflächen zum Ausdruck.

Herr Frey vom Bund Naturschutz erklärt, dass der ökologische Ausgleich weiterhin wichtig und sinnvoll ist.

TOP 4: Aktueller Projektstand

Markus Baumann berichtet über den aktuellen Projektstand. Er teilt seine Ausführungen in drei Themenblöcke ein:

1. Planungsauftrag

2. Rückmeldungen aus der Region
3. Terminplan und Generalplaner

1. Planungsauftrag

Markus Baumann erklärt, wie sich der aktuelle Planungsauftrag und Prämissen in den letzten Jahren entwickelt haben. Dazu zeigt er die Entwicklung und Übersicht (in der Präsentation auf Folie 12).

Die Projektziele, die der Bund im Mai 2022 nochmals bestätigte lauten:

- 26 Minuten Fahrzeit zwischen Ulm und Augsburg im Fernverkehr
- 40 Minuten Fahrzeit zwischen Ulm und Augsburg mit Halt in Günzburg im Fernverkehr
- Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h
- Vollständige Güterzugtauglichkeit
- Durchgängig vier Gleise (zwei Bestand/ zwei Neubau) zwischen Ulm und Augsburg

Markus Baumann erklärt, dass sich der Projektauftrag aus verschiedenen Säulen des BVWP 2030 heraus entwickelt hat:

Aus der daraus folgenden Diskussion ergeben sich folgende Ergänzungen:

- Die Viergleisigkeit zwischen Neu-Ulm und Unterfahlheim im Zuge des 740-Meter-Gleises muss nicht an der Bestandsstrecke umgesetzt werden. Die zwei zusätzlichen Gleise können auch wo anders liegen.
- Der Trog in Neu-Ulm bleibt durch das Projekt unberührt.
- Die Vorgabe der Viergleisigkeit ergibt sich insgesamt durch den Planungsauftrag des Bundes bzw. den Vorgaben aus BVWP 2030.

2. Rückmeldungen aus der Region

Markus Baumann berichtet, dass das Projektteam immer wieder Hinweise und Anmerkungen zu den Planungen erhalte. Das Team untersucht alle Vorschläge und kann manche sogar in die Planungen aufnehmen. Markus Baumann berichtet von den aktuellen Planungsänderungen:

Die Variante Orange und eine Umfahrung des Pfuhler Riedes

Diese Änderung wurde schon fest in die Planungen aufgenommen.

Zusmarshausen: Tieferlegung

Auf Vorschlag aus der Öffentlichkeit wird zusätzlich untersucht: Tieferlegung der Trasse Orange im Ortsbereich Zusmarshausen bis etwa 2m über Autobahnniveau. Dadurch neue Lage Überholbahnhof im Ortsbereich. Nachteil: Deutliche Kostensteigerung, längere Tunnel, aber Entfall der Talbrücke.

Der Ausbau der Bestandsstrecke im Bereich Westheim - Neusäß - Bärenkeller

Folgende Alternativplanung wird untersucht: komplette Überplanung des bestehenden Bahnkörpers - Also vier neue Gleise in ganz neuer Lage.

Vorteil: Weniger Eingriffe in Privatgrund, nur mehr geringe Eingriff in den Friedhof Westheim.

Nachteil: Sehr hohe Zusatzkosten, sehr aufwändige und deutliche verlängerte Bauzeit, lange Einschränkungen im (Nah-)verkehr, viel Nacharbeit.

Die Varianten Türkis und Orange näher am Güterverkehrszentrum

Alternative Lage direkt westlich des GVZ. Vorteil: Weniger Eingriffe in Privatgrund. Nachteil: neue Betroffenheiten und längere Fahrzeiten

Variante Orange bei Adelsried – Mehr Abstand zum Ort

Auf Vorschlag der BI BahnStopp Adelsried: im Ortsbereich Wechsel auf die Südseite der Autobahn. Wird als Alternative untersucht. Nachteil: Probleme mit zwei schleifenden Querungen der Autobahn und der Autobahnkapelle

Variante Orange bei Jettingen-Scheppach/Burgau

Auf Vorschlag einer BI und verschiedener Institutionen ist der Bereich bei Jettingen-Scheppach/Burgau nochmals zu betrachten.

Aus der daraus folgenden Diskussion ergeben sich folgende Ergänzungen:

- Bei Alternativbetrachtung bei Jettingen-Scheppach/Burgau ist zu beachten, dass Burgau stärker belastet wird. Eine Tunnellösung ist bei allen Varianten im Mindeltal technisch möglich, erweist sich aber als sehr schwierig auf Grund der hydrologischen Verhältnisse
- Was waren die Intentionen der Vorschlagenden den Überholbahnhof in die Ortslage von Zusmarshausen zu rücken?
 - o Talbrücke würde sehr viel niedriger und kürzer ausfallen
 - o Gleisanschluss in Zusmarshausen für Industrie möglich
 - o Möglichkeit zu Einrichtung eines Regionalzughalts mit deutlich besserer Erreichbarkeit
 - o Aufwertung für den Ort wegen möglichem Personenhalt

Es wird angemerkt, dass eine BI auch in Adelsried einen Regionalhalt möchte

Die Alternativen werden in der im Sommer beginnenden Vorplanung mit untersucht. Ergebnisse werden bei Vorliegen bekannt gegeben.

3. Generalplaner und Terminplan

In einer ersten Runde konnte die sehr umfangreiche Leistung „Generalplaner“ wegen Fachkräftemangel nicht vergeben werden. Erst nach Überarbeitung und Verlängerung der Planungszeiten konnten die Vorplanungen erfolgreich vergeben werden.

Die Planungsverträge starten nun am 01.08.2022.

Wegen der verlängerten Planungszeit kann die Vorzugstrasse nicht wie geplant Anfang 2024 an den Bundestag übergeben werden kann, sondern erst Ende 2024. Damit verschiebt sich die Parlamentarische Befassung ins Jahr 2025.

Das Raumordnungsverfahren wird weiterhin im Jahr 2023 bei der Regierung von Schwaben durchgeführt.

Top 5: Vortrag der BEG, Frau Bärbel Fuchs

Frau Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), berichtet über die Planungen zum Nahverkehr zwischen Ulm und Augsburg.

Wie der Nahverkehr vom Bahnprojekt profitiert

Frau Fuchs erläutert aus Sicht der BEG die Vorteile der beiden neuen Gleise des Bahnprojekts Ulm-Augsburg:

- Entflechtung der verschiedenen Zugverkehre.
- Deutliche Kapazitätssteigerung

Beides führt direkt zu:

- höhere Pünktlichkeit sowohl für Fern- als auch Nahverkehr.
- Bessere Zuverlässigkeit

Die BEG plant, einen Halbstundentakt zwischen Ulm und Augsburg im Regionalverkehr sowie weitere Verstärkerverkehre durch die Staudenbahn und einen Stundentakt zwischen Augsburg und Donauwörth.

Bärbel Fuchs betont, dass dies Planungen, aber keine Bestellungen sind. Es hänge davon ab, wie die Finanzierungsmittel zum entsprechenden Zeitpunkt aussehen.

Neue Halte im Regionalverkehr

Frau Fuchs erläutert umfassend, wie der standardisierte Prozess für neue Stationen sowohl an der Bestandsstrecke als auch an einer möglichen Neubaustrecke aussieht: Die jeweilige Kommune und der Landkreis müssen eine politische Willensbekundung gegenüber der BEG zu einem neuen Regionalhalt äußern. Anschließend wird zunächst die fahrplantechnische Machbarkeit durch die BEG und DB Netz AG untersucht. Dann führt die BEG eine standardisierte Wirtschaftlichkeitsprüfung durch. Dazu gehören u.a. Fahrgastprognosen, Kosteneinschätzung für den Bau der neuen Station und das Projektdossierverfahren zum Nachweis des verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzens.

Bei einem positiven Ergebnis sind die Kommune bzw. Landkreis und kommunale Verkehrsträger zu Umfeldmaßnahmen wie Parkplätze und Busverbindungen oder auch verbindlichen Schülerverkehr sowie Verbot von parallelem Busverkehr verpflichtet.

Grundsätzlich stehen alle Untersuchungen und neuen Stationen unter Finanzierungsvorbehalt.

Bärbel Fuchs erklärt, dass die BEG vier neue mögliche Haltestellen zur planlichen Berücksichtigung an das Projekt benannt hat:

- Augsburg Hirblinger Straße
- Neusäß Vogelsang
- Burlafingen
- Neu-Ulm Industriestraße

Frau Fuchs betont, dass diese neuen Haltestellen zwar in den Planungen der BEG enthalten, dass dies aber nicht bedeutet, dass diese Halte auch gesichert sind. Zunächst müsse der obige Prozess durch die Region angestoßen werden.

Aus der daraus folgenden Diskussion ergeben sich folgende Ergänzungen:

- Die angesprochene Taktverbesserung zwischen Augsburg und Donauwörth muss auf die Trassenauswahl des Bahnprojekts warten, da durch den Deutschlandtakt alles miteinander verzahnt ist.

- Es ist üblich, dass es bundeslandübergreifende Verkehrsverträge der BEG und Nachbar-Aufgabenträger wie der NVWB und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt, wie beispielsweise bis Ulm.
- Der Prozess zur Bestellung der neuen Haltestellen kann erst angestoßen werden, wenn klar ist, wo die neuen Gleise im Zuge des Bahnprojekts liegen werden. Erst nach dieser Entscheidung können die Kommunen die Haltestellen offiziell beantragen.
- Die Finanzierung der Haltestellen muss vom Bund gesichert sein. Im Zuge der Regionalisierungsmittel finanziert der Bund über die Länder das Angebot im Schienennahverkehrs
- In Bayern gibt es insgesamt etwa 1070 Stationen im Nahverkehr. Aktuell sind etwa 20-25 neue Stationen in der Pipeline.
- Der angekündigte Viertelstundentakt zwischen Augsburg und Gessertshausen ergibt sich durch die Summierung der Verkehre zwischen Augsburg und Dinkelscherben sowie die zusätzlichen Verbindungen der Staudenbahn. Allerdings kann der Viertelstundentakt aktuell aufgrund der fehlenden Infrastruktur-Kapazitäten nicht umgesetzt werden. Die BEG hat ihn in die Planungen aufgenommen, sobald Kapazitäten gegeben und die Finanzierung gesichert ist.
- Bevor neue Haltestellen geplant und gebaut werden können, lässt die BEG detaillierte Fahrplanstudien durch DB Netz durchführen. Daher muss sie wissen, wo genau der Halt errichtet werden soll und ob kommunale Einrichtungen sowie Firmen angesiedelt oder geplant sind.
- Ein schneller Regionalverkehr auf der neuen Strecke kann nur geplant werden, wenn feststeht, wo die neue Strecke verlaufen wird. Allerdings stellt sich die Frage, wie sinnvoll ein schneller Regionalverkehr wäre, da Günzburg bereits von Fernverkehrszügen angefahren wird. Ebenso gäbe es auf der neuen Strecke einen Mischverkehr, den man mit der bisherigen Strecke zu entflechten anstrebt.

Insgesamt sind sich die Mitglieder des Projektkoordinierungsrates einig, dass beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg der Fern- mit dem Nahverkehr zusammen gedacht werden müssen. Deshalb freuen sie und bedanken sich, dass sich Frau Fuchs die Zeit genommen hat, um über die Planungen zu sprechen.

TOP 6: Zugzahlen

Herr Baumann stellt ergänzend zum Vortrag von Frau Fuchs die Zugzahlen aus dem Deutschlandtakt vor (siehe Folie 39). Dabei steigen die Zahlen im Fernverkehr um 70% auf 114 Züge pro 24 Stunden. Im Nahverkehr steigen die Zahlen im Landkreis Augsburg um 60% auf 108 Züge.

TOP 7: Fahrplanstudien Augsburg und Ulm

Markus Baumann erklärt den Sachstand um die Fahrplanstudien zum Knoten Augsburg.

Außerhalb des eigentlichen Projektauftrags hat der Bund Mitte 2020 beim Projekt eine Fahrplanstudie zum Hauptbahnhof Augsburg unter Zugrundelegung des Deutschlandtaktes beauftragt. Diese Studie wurde Mitte 2021 dem Bund vorgestellt. Die Gutachter des Bundes zum D-Takt haben die Studie geprüft und festgestellt, dass die im D-Takt hinterlegten infrastrukturellen Maßnahmen (diese waren Mitte 2020 noch nicht bekannt) nicht in Gänze berücksichtigt sind. Daher hat der Bund das Projekt mit einer Überarbeitung und Fortführung

als Betriebsprogrammstudie unter Begleitung der Gutachter zum D-Takt beauftragt. Die Studie soll bis Mitte 2023 vorliegen.

Für den Knoten Ulm hat der Bund außerhalb des eigentlichen Projektauftrags ebenfalls eine Fahrplanstudie auf Grundlage des D-Taktes beim Projekt beauftragt.

Folgende Punkte wurden in der anschließenden Diskussion angesprochen:

- In Baden-Württemberg gibt es bereits eine Studie für den Bahnhof Ulm. Diese wurde aber ohne die Eingangsgrößen des Bahnprojekts oder der Illertalbahn durchgeführt und stellt somit keine Grundlage für den Bund dar.

TOP 8: Exkursion an die NIM

Markus Baumann erläutert, dass das Dialogforum am 7. Juli eine Exkursion an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Ingolstadt-München durchführe. Ziel der Exkursion ist es, die neuen Bahnhalte Kinding und Allersberg zu besuchen und dabei in einen Erfahrungsaustausch mit Herrn Bürgermeister Horndasch und Frau Bürgermeisterin Böhm zu treten. Er lädt die Mitglieder des Projektkoordinierungsrates ebenfalls zu dem Termin ein.

TOP 9: Ausblick

Markus Baumann gibt einen Einblick in die kommenden Schritte.

- Zurzeit sind Vertreter des Projekts in Lyon auf der Connecting Europe Messe vertreten. Die EU-Kommission hat zu dieser Messe eingeladen; damit ist das Projekt auch in Europa angekommen.
- Ab 1. August beginnt die Arbeit des Generalplaners und damit die Vorplanung.
- Das Raumordnungsverfahren wird Anfang 2023 eingeleitet.
- Ebenso wird demnächst das erste Schallgutachten abgeschlossen
- und das Trassenauswahlverfahren beginnt im zweiten Halbjahr 2022. Dazu wird per Ausschreibung ein externes Büro gesucht
- Der Umweltplaner beginnt die Arbeit für die Vorplanung und die FFH-Vorprüfung soll abgeschlossen werden.

Die interaktive Karte zeigt nun auch die Trassierungsgeschwindigkeiten an. Es handelt sich dabei um die maximal möglichen Geschwindigkeiten.

Herr Josel beendet die Sitzung mit einem Dank an alle Teilnehmer:innen und kündigt die nächste Sitzung für das vierte Quartal 2022 an.