

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum Ulm–Augsburg  
10. Sitzung

Zehntstadel Leipheim  
Schloßhof 2, 89340 Leipheim

---

Ort: Zehntstadel Leipheim  
Dauer: 17:30 Uhr – 18:30 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Co-Moderation: Kristina Goldacker, ifok  
Ergebnisprotokoll: Felix Hoffmann, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Vorstellung des angepassten Kriterienkatalogs und Verabschiedung

TOP 3 Aktuelles aus dem Projekt

TOP 4 Zeit für Ihre Fragen

TOP 5 Ausblick und weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 [Präsentation zum 10. Dialogforum](#)

Anlage 2 [Presseinformation zum 10. Dialogforum](#)

## **TOP 1 Begrüßung**

### **Eröffnung Moderation**

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur 10. Sitzung des Dialogforums mit dem Kernthema Kriterienkatalog. Der Moderator übergibt an den Gesamtprojektleiter des Bahnprojektes Ulm–Augsburg bei der DB Netz AG, Markus Baumann.

### **Begrüßung Deutsche Bahn**

Herr Baumann begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er freue sich auf sachliche Diskussionen zum angepassten Kriterienkatalog und wünscht eine interessante und konstruktive Sitzung.

### **Begrüßung und Einleitung Moderation**

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Herr Wachter berichtet, dass im Vorfeld des Dialogforums bereits der Projektkoordinierungsrat getagt habe. Die Mitglieder des Projektkoordinierungsrats seien auch zur Sitzung des Dialogforums eingeladen, die er ebenfalls herzlich begrüßt. Ziel des Termins sei es, den angepassten Kriterienkatalog zu besprechen und gemeinsam zu verabschieden.

### **Vorstellung der Tagesordnung und Rückblick**

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor. Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen. Herr Wachter gibt einen Rückblick auf den 4. Workshop (online am 15.05.2023) und 5. Workshop (in Ulm am 15.06.2023), die dem Kriterienkatalog zum Trassenauswahlverfahren gewidmet waren (**Anlage 1**, Folie 4).

### **Ergebnisprotokoll der 9. Sitzung und des 4. Workshops**

Zum Protokollentwurf des 9. Dialogforums sind keine Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folie 5). Zum Protokollentwurf des 4. Workshops sind ebenfalls keine Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folie 6). Während der Sitzung gibt es ebenfalls keine Anmerkungen zu den Protokollentwürfen. Damit sind beide Protokolle verabschiedet und werden entsprechend in finaler Version auf der Projektwebsite [www.ulm-augsburg.de](http://www.ulm-augsburg.de) veröffentlicht.

Herr Wachter erläutert, dass die Präsentation der heutigen Sitzung wie üblich im Nachgang der Sitzung an die Mitglieder des Dialogforums versendet und auf der Projektwebsite veröffentlicht wird. Es werde wie gewohnt ein Ergebnisprotokoll der Sitzung geben.

## **TOP 2      Vorstellung des angepassten Kriterienkatalogs und Verabschiedung**

### **Vorstellung des angepassten Kriterienkatalogs**

Dr. Stephan Tischler, Universität Innsbruck, stellt den angepassten Kriterienkatalog anhand der Fachbereiche Verkehr und Technik (**Anlage 1**, Folie 8), Raum und Umwelt (**Anlage 1**, Folien 9-10) sowie Kosten (**Anlage 1**, Folie 11) vor. Außerdem dankt er allen Mitgliedern für die eingegangenen Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge, die aus den beiden Workshops hervorgegangen sind. Beim Fachbereich Verkehr und Technik habe es nur wenige Anmerkungen gegeben. Beim Fachbereich Raum und Umwelt seien folgende fachlich geeignete Ergänzungsvorschläge aufgenommen worden: ein neues Teilkriterium 2-2-2 Regionale Erschließung; ein neues Teilkriterium 2-7-4 Jagd; ein neues Teilkriterium 2-8-2 CO<sub>2</sub>-Emissionen (Bauphase) sowie die Ergänzung des Indikators der schwäbischen Krautgärten im Teilkriterium 2-9-1 kulturelles Erbe.

### **Anmerkungen/Diskussion**

*Ein Mitglied sagt, dass im Kreistag Augsburg besprochen wurde, dass bei der Trassenvariante Orange ein Bahnhalt in Zusmarshausen gewünscht wird. Die Variante Orange verlaufe am Güterverkehrszentrum Augsburg, dahingehend stelle sich die Frage, ob eine mögliche Güterverladestation berücksichtigt wäre.*

Herr Baumann antwortet, dass mit Blick auf Zusmarshausen ein Missverständnis vorliege. Eine Verladestation für den Güterverkehr sei in Zusmarshausen im Rahmen des Bahnprojekts Ulm–Augsburg nicht möglich und nicht vorgesehen. Das Güterverkehrszentrum Augsburg und der Anschluss an das Güterverkehrszentrum seien nicht Bestandteil des Projektes. Daher könne dies auch nicht im Teilkriterium „Regionale Erschließung“ berücksichtigt werden.

*Ein Mitglied fragt, wer die Gewichtung der einzelnen Kriterien vornehmen werde.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass das Dialogforum im weiteren Prozess die Gewichtung vornehmen werde. Das Vorgehen für die Gewichtung werde im nächsten Dialogforum erläutert.

*Ein Mitglied fragt, warum keine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werde.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass mit dem Kriterienkatalog eine Art Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werde. Allerdings sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zu einer späteren Planungsphase vorsehe, anders gestaltet, da dieses nur monetär bewertbare Kriterien umfasse.

Herr Baumann ergänzt, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Bundes nachweise, ob das Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll sei. Hier bestehe die Anforderung eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses, das heißt ein Wert von über 1,0. Gleichzeitig unterscheide sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis durch andere Berechnungsmethoden von der Kostenberechnung im Trassenauswahlverfahren.

*Ein Mitglied fragt, ob mit Blick auf den möglichen Ausbau der Bestandsstrecke im Kontext des Hochleistungskorridors und dem Ziel einer Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb im Teilkriterium 1-3-2 Synergien zu erwarten seien.*

Herr Baumann antwortet, dass im Kontext des Hochleistungskorridors Ulm–Augsburg geplant sei, die Strecke voraussichtlich im Jahr 2030 für fünf Monate zu sperren, um die Bestandsstrecke zu sanieren. Die wichtigsten Aspekte seien die Digitalisierung der Strecke, der barrierefreie Ausbau möglichst vieler Bahnhöfe sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Wenn die Bestandsstrecke Teil der Vorzugstrasse werde, dann würde man die Planungen aufeinander abstimmen.

*Ein Mitglied fragt, ob das Dialogforum nur die Teilkriterien der Fachbereiche Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt gewichten könne oder ob auch eine Gewichtung bei dem Fachbereich Kosten möglich wäre.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass das Dialogforum die Teilkriterien des Fachbereichs Raum und Umwelt gewichten könne.

*Ein Mitglied fragt, ob die CO<sub>2</sub>-Problematik nur im Teilkriterium 2-8-2 CO<sub>2</sub>-Emissionen (Bauphase) abgebildet wäre oder diese auch in anderen Teilkriterien berücksichtigt werde.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betrieb indirekt über das Teilkriterium 1-2-2 Energiebedarf abgebildet werden.

*Ein Mitglied fragt, wie die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens der Regierung von Schwaben im Kriterienkatalog für das Trassenauswahlverfahren berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass ursprünglich geplant gewesen sei, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens in der fachlichen Bewertung der Kriterien für das Trassenauswahlverfahren berücksichtigt werden. Da die Ergebnisse allerdings erst nach der fachlichen Beurteilung vorliegen werden, sei dies nicht mehr möglich. Daher würden die beiden Prozesse parallel laufen. Dies sei kein Problem, da durch den Kriterienkatalog die Vorzugsvariante ermittelt und die Regierung von Schwaben im Raumordnungsverfahren die Raumverträglichkeit prüfen werde.

*Ein Mitglied sagt, dass CO<sub>2</sub> bislang nur als Negativfaktor im Kriterienkatalog berücksichtigt sei. Durch das Bahnprojekt könnten jedoch auch positive Effekte im Sinne von Verkehrsverlagerungen entstehen, die im Vergleich zum Nullfall zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen könnten. Das Mitglied fragt, ob diese Effekte ebenfalls im Kriterienkatalog berücksichtigt werden könnten.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass im Kriterienkatalog CO<sub>2</sub> nur als Negativfaktor berücksichtigt werde, da es um einen Variantenvergleich gehe. Die angesprochenen möglichen positiven Effekte durch Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene würden das Projekt an sich betreffen. Die Verlagerungswirkung sei nur für das Gesamtprojekt abbildbar und nicht für die einzelnen Varianten. Herr Baumann ergänzt, dass die CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Nutzen-Kosten-Verhältnis des Bundes eine entscheidende Eingangsgröße seien.

### **Verabschiedung des angepassten Kriterienkatalogs**

Die Mitglieder des Dialogforums verabschieden den vorgelegten Kriterienkatalog für das Trassenauswahlverfahren.

### **TOP 3      Aktuelles aus dem Projekt**

Herr Baumann berichtet von der heutigen Kreistagssitzung in Augsburg, bei der das Bahnprojekt besprochen worden sei. Einerseits sei dort ein möglicher Bahnhalt in Zusmarshausen debattiert worden. Die Abstimmung dazu sei allerdings vertagt worden, bis sich der Marktrat Zusmarshausen dazu positioniert habe. Andererseits sei eine Resolution zum Bahnprojekt einstimmig verabschiedet worden.

Zudem berichtet Herr Baumann von der vorangegangenen Sitzung des Projektkoordinierungsrates zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg. Dort sei auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr vertreten gewesen.

Außerdem berichtet Herr Baumann zum aktuellen Stand des Raumordnungsverfahrens. Am 17. Februar 2023 seien die Unterlagen bei der Regierung von Schwaben eingereicht worden. Bei der Prüfung sei aufgefallen, dass in der Region Ulm im Dezember 2022 die Verabschiedung eines neuen Regionalplans vorgesehen war. Dies sei allerdings nicht geschehen, sodass die alten Verfahrensstände in die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren eingearbeitet werden mussten. Dies sei erfolgt, sodass die Behörde zeitnah mit der Prüfung und der sechsmonatigen Bearbeitungszeit beginnen werde.

Herr Baumann stellt die Ergebnisse zu den Knotenstudien vor, die das Bahnprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführt hat (**Anlage 1**, Folien 13-14). Das Fazit für Neu-Ulm/Ulm bestehe darin, dass alle Konflikte in der Variante nördliche Einbindung durch infrastrukturelle Anpassungen oder geringfügige Anpassungen der Fahrzeiten des Deutschlandtakts gelöst werden können (**Anlage 1**, Folien 15-16). Das Fazit für Augsburg falle anders aus, da kapazitative Engpässe bestehen, die weitergehende infrastrukturelle Anpassungen notwendig machen (**Anlage 1**, Folie 17). Die Engpasssituation werde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung berücksichtigt, um eine Lösung zu finden. Außerdem präsentiert Herr Baumann entsprechende Infrastrukturvorschläge der DB Netz AG (**Anlage 1**, Folien 18-19) und Anpassungen der Infrastruktur (**Anlage 1**, Folie 20). Das BMDV werde mit der Zugzahlenprognose 2040 Lösungen erarbeiten.

## **TOP 4      Zeit für Ihre Fragen**

*Ein Mitglied fragt, ob die Ergebnisse des Gutachtens der Landkreise Augsburg und Günzburg vorliegen würden.*

Herr Baumann antwortet, dass das Gutachten ihm nicht vorliegen würde. Ein Mitglied ergänzt, dass das Gutachten Mitte Juli veröffentlicht werden solle.

## **TOP 5      Ausblick und weiteres Vorgehen**

Herr Wachter gibt einen Ausblick auf die Termine und Inhalte für das Dialogforum im zweiten Halbjahr 2023 (**Anlage 1**, Folie 23).

### **Pressebotschaften**

Die Mitglieder stimmen die Botschaften für die Pressemitteilung zur 10. Sitzung des Dialogforums ab (**Anlage 2**).

### **Verabschiedung**

Herr Wachter übergibt an den Gesamtprojektleiter für die Abschiedsworte.

Herr Baumann bedankt sich bei den Teilnehmenden und lädt die Mitglieder von Dialogforum und Projektkoordinierungsrat weiterhin zu einer aktiven Teilnahme an den kommenden Sitzungen ein. Er bedankt sich bei Herrn Dr. Tischler für die Vorstellung des Kriterienkatalogs, den Mitgliedern des Dialogforums und bei dem Moderationsteam.

Herr Wachter schließt die Sitzung.