

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm–Augsburg“
Achte Sitzung
Besprechungsprotokoll vom 21.06.2024**

DB InfraGO AG
I.II-S-U
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg
www.ulm-augsburg.de

Erstellt am 24.06.2024/Jakob Neumann und Andrea Morgenstern I.II-S-T 4

Teilnehmende:

Matschke, Gerd, DB InfraGO AG
(Vorsitz)
Baumann, Markus, DB InfraGO AG
Morgenstern, Andrea, DB InfraGO AG
Neumann, Jakob, DB InfraGO AG
Metzger, Johannes, DB InfraGO AG

Ort/Zeit

Augsburg, Annahof, Augustanasaal,
21. Juni 2024, 10:00 bis 12:30 Uhr

Albsteiger, Katrin, Oberbürgermeisterin Neu-Ulm
Bahr, Ulrike, MdB
Deisenhofer, Maximilian Deisenhofer, MdL
Dietze, Georg, Stellvertreter Oberbürgermeister Günz-
burg
Dr. Hübschle, Wolfgang, Stellvertreter Oberbürger-
meisterin Augsburg
Dr. Ullrich, Volker, MdB
Dr. Reichhart, Hans, Landrat Günzburg
Dr. Fahrner, Ulrich, Stellvertreter Bürgermeister Markt
Dinkelscherben
Durz, Hansjörg, MdB
Engelhard, Alexander, MdB
Ferber, Markus, MdEP
Freudenberger, Thorsten, MdL
Frey, Thomas, BUND
Jakob, Marina, MdL
Letzing, Matthias, BBV
Liese, Florian, Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Rittel, Anton, MdL
Rotter, Eberhard, MdL a.D.
Schack, Jenny, MdL
Schuhknecht, Stephanie, MdL
Starke, Dagmar, Ministerium für Verkehr Baden-Würt-
temberg
Steininger, Konrad, Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Stöferle, Peter, IHK
Thomae, Stephan, MdB
Winkler, Erich, Stellvertreter für Landrätin Neu-Ulm

Protokollumfang:

10 Seiten

Agenda:

TOP 1: Begrüßung
TOP 2: Forderungen der Region im Vorfeld
der PaBe – Erläuterung des Verfahrens
TOP 3: Ergebnisse der Auswahlverfahren
TOP 4: Zeit für Diskussion
TOP 5: Termine

Entschuldigt:

Funke-Kaiser, Maximilian, MdB
Jauernig, Gerhard, Oberbürgermeister Günzburg
Kalb, Edgar, Bürgermeister Markt Dinkelscherben

Sailer, Martin, Landrat Augsburg
Treu, Eva, Landrätin Neu-Ulm
Weber, Eva, Oberbürgermeisterin Augsburg

TOP 1: Begrüßung

Gerd Matschke, Leiter Infrastrukturprojekte Süd DB InfraGO AG, begrüßt das Gremium und bedankt sich für die Bereitschaft zur Teilnahme an der Sitzung. Er stellt sich als neuen Vorsitzenden des Projektkoordinierungsrats (PKR) vor und geht kurz auf seine berufliche Laufbahn bei der Deutschen Bahn ein.

Gerd Matschke wirft einen Blick zurück auf die letzte Sitzung des PKR am 23. November 2023 in Neu-Ulm, als die DB den Projektauftrag vorgestellt und den Weg zur Vorschlagsstrasse skizziert hat. Zudem war der Bahnausbau Augsburg-Donauwörth Thema der letzten Sitzung.

Verabschiedung des Protokolls

Gerd Matschke spricht das Protokoll der letzten Sitzung an. Es gibt keine Änderungswünsche, daher wird das Protokoll wie vorgelegt verabschiedet.

Anschließend geht Gerd Matschke mit dem Gremium die aktuelle Tagesordnung durch.

TOP 2: Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe – Erläuterung des Verfahrens

Gesamtprojektleiter Markus Baumann begrüßt das Gremium seinerseits und geht im Anschluss darauf ein, in welcher Form das Projektteam die Forderungen aus der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) sammelt und aufbereitet (Folie 5). Markus Baumann betont, dass er die Mandatsträger für prädestiniert hält, mit dem Projektteam über die Forderungen zu sprechen. Die PKR-Mitglieder sollen vor dem nächsten Termin eine vollständige Liste der Forderungen erhalten, sodass diese im Rahmen des Termins besprochen werden können. Die Mitglieder haben dabei die Möglichkeit, Forderungen zu ergänzen. Anschließend wird die Liste als abgestimmtes Forderungspaket der Region mit an den Bundestag gegeben.

Markus Baumann geht auf das Schema ein, nach dem die u. a. per Brief, E-Mail und Telefonanruf eingegangenen Forderungen und Vorschläge geprüft und eingeordnet wurden (Folie 6). Er weist darauf hin, dass sehr viele Vorschläge umgesetzt wurden und in den Verlauf der Vorschlagstrasse eingegangen sind.

Anschließend zeigt Markus Baumann die Vorgehensweise nochmals anhand von drei konkreten Beispielen auf. Er begründet, warum eine Forderung weiterverfolgt wurde (Folie 7) und weshalb zwei Vorschläge nicht weiterverfolgt wurden (Folie 8 und 9).

Markus Baumann weist darauf hin, dass alle Forderungen, die noch eingehen, vom Projektteam geprüft und nach dem dargelegten Schema bearbeitet werden. Ziel der nächsten PKR-Sitzung sei es, eine vollständige Liste mit den Mitgliedern abzustimmen.

Hansjörg Durz fragt, wie mit Forderungen umgegangen wird, die nicht in das Schema passen, wie beispielsweise das Thema Knoten Augsburg. Markus Baumann erläutert, dass auch diese Forderung in das Schema passe. Der Knoten Augsburg entspreche nicht dem

Planungsauftrag. Dennoch hat sich das Projektteam diese Thematik angeschaut. Markus Baumann sagt zu, dass sich diese Thematik auf der Liste der Forderungen wiederfinden wird.

TOP 3: Ergebnisse der Auswahlverfahren

Gerd Matschke übergibt für den nächsten Tagesordnungspunkt an Florian Liese aus dem Referat Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr.

TOP 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen

Florian Liese erklärt, dass aufgrund von Terminüberschneidungen keine Vertreterin oder kein Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) die Ergebnisse der Potenzialabschätzung für den Regionalzughalt in Zusmarshausen persönlich vorstellen kann.

Zunächst geht Florian Liese auf den Anlass der Untersuchung ein (Folie 15). Der Landkreis Augsburg sowie der Markt Zusmarshausen haben gebeten, einen Regionalzughalt in Zusmarshausen zu prüfen. Ein solches Signal ist die Grundvoraussetzung für die BEG, einen solchen Halt zu untersuchen. Ergänzend dazu merkt er an, dass über den Wunsch nach einem Regionalzughalt in Zusmarshausen bereits in den letzten PKR-Sitzungen gesprochen wurde. Daraufhin erläutert Florian Liese, warum gerade die Schwelle von 1.000 Ein- und Aussteigern so wichtig ist (Folie 16).

Dann geht Florian Liese anhand von Bildern auf die Lage eines möglichen Regionalzughalts ein (Folie 17). Er spricht an, dass der BEG vorgeworfen wurde, es würde nur ein Radius von 1.500 Metern um den Halt geprüft. Dies sei nicht korrekt. Dieser Radius stelle lediglich den Bereich dar, in dem die meisten Effekte zu erwarten sind.

Im nächsten Schritt stellt Florian Liese das unterstellte Zugangebot vor und geht auf die Stationen ein, die voraussichtlich bei einem Regionalexpress im 1-h-Takt bedient werden würden (Folie 18). Er erläutert, dass nur ein Teil der Fahrt über die Neubaustrecke gehen würde, da zwischen Burgau und Neu-Ulm bisher keine Interessensbekundung für neue Haltepunkte an offizieller Stelle eingegangen sei. Aufgrund von Gesprächen mit Mandatsträgern sei davon auszugehen, dass die Gemeinde Bubesheim eine Interessensbekundung überdenken möchte, sobald die Trasse feststeht. An dieser Stelle weist Florian Liese darauf hin, dass sich das Fenster für eine solche in den nächsten zwei bis drei Monaten schließen wird. Er begründet dies damit, dass die Korridorstudie Ulm-Augsburg/Regensburg beginnt (Folie 18). Im Falle einer Interessensbekundung würde die BEG den Fall genauso wie in Zusmarshausen prüfen.

Auf Folie 19 geht Florian Liese auf das unterstellte Busangebot ein, welches der Landkreis und der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) erarbeitet haben. Mit Folie 20 präsentiert Florian Liese schließlich das Ergebnis der Potenzialabschätzung.

Er erwähnt, dass das Grundpotenzial allein noch nicht ausreichen würde. Für den Punkt Gebietsentwicklung habe die Gemeinde Fachgutachten zugeliefert. Das Grundpotenzial liege bei 950 Ein- und Aussteigern. Das Deutschlandticket sei bei derart standardisiertem Vorgehen noch nicht enthalten, weshalb pauschal ein Zuschlag von 100 Ein- und Aussteigern pro Werktag angerechnet wurde. 80 Schüler:innen, die in Zusmarshausen zur Schule gehen und werktags hin- und zurückfahren, ergeben ein Schülerpotenzial von 160. Ergänzt um das

Potenzial durch das ausgearbeitete Buskonzept, wird der Wert von 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag deutlich überschritten.

In der Folge geht Florian Liese auf die weiteren Schritte ein (Folie 21) und beantwortet zahlreiche Fragen aus dem Plenum.

Dr. Hans Reichert fragt, wann die Gemeinde Bubesheim eine Entscheidung bezüglich der Interessensbekundung treffen muss. Bei den Gesprächen im Vorfeld wurde beschlossen, dass zunächst die Entscheidung über die Trassenauswahl abgewartet werden soll. Er merkt an, dass die Sorge bestehe, dass bei einem möglichen Halt viel Ziel- und Quellverkehr herrschen würde. Florian Liese merkt an, dass sich der Landkreis Günzburg für einen Halt in Bubesheim ausspricht. Ein möglicher Halt in Bubesheim könnte darüber entscheiden, ob Burgau und Offingen unter den voraussichtlich bedienten Stationen eines Regionalexpresses verbleiben oder nicht. Wie schon der Landkreis Augsburg müsse in diesem Fall auch der Landkreis Günzburg ein Buskonzept ausarbeiten. Zudem wünscht sich der Landkreis Neu-Ulm in jedem Fall eine Verdopplung der Kapazität auf der Bestandsstrecke.

Alexander Engelhard merkt den Wunsch an, den Haltepunkt Nersingen wieder aufzunehmen. Florian Liese versichert, dass der Halt in Nersingen auf der Bestandsstrecke bestehen bleibt. Laut aktuellem Stand sei jedoch kein Halt des Regionalexpresses in Nersingen vorgesehen (Folie 18). In einem Gutachten wird dies jedoch genauer ausgeplant werden. Eine Regio-S-Bahn, die noch zu entwickeln ist, hält – anders als der RE – auch in Nersingen.

Dr. Volker Ullrich möchte wissen, welche Fahrzeiten zwischen Zusmarshausen und Ulm der Projektstudie zugrunde liegen. Zudem fragt er, ob geprüft wurde, ob ein Expresszug bis nach München oder sogar von München nach Stuttgart fahren könne. Einen solchen schnellen Regionalverkehr halte er neben dem Fernverkehr für attraktiv. Florian Liese erläutert, dass die Fahrzeit von Zusmarshausen bis Augsburg Hauptbahnhof mit einem Halt in Augsburg-Oberhausen circa 15 Minuten betragen soll. Von Zusmarshausen bis Ulm Hauptbahnhof soll die Fahrzeit circa 35 Minuten betragen, wenn der Zug über die Bestandsstrecke fährt und an den auf Folie 18 aufgeführten Stationen hält. Florian Liese merkt an, dass dies in einer Studie genauer ausgeplant wird. Die Durchbindung nach München wird geprüft und betrachtet. Die Durchbindung nach Stuttgart hingegen wird nicht untersucht da die Linie zu lang würde und im neuen Tiefbahnhof Stuttgart dieser Zug nicht enden könne. Er müsse beispielsweise bis nach Karlsruhe Hauptbahnhof weiterfahren. Auch andere Regionalexpress-Züge würden nicht in Stuttgart enden.

Stephanie Schuhknecht möchte wissen, wo man potenzielle Überholbahnhöfe situieren würde, wenn ein Regionalhalt in Zusmarshausen kommt. Sie fragt weiter, ob man diese so legen könnte, dass ein Halt in Bubesheim künftig nicht ausgeschlossen ist, falls die Kommune ihre Meinung ändert.

Florian Liese erklärt, dass sich dies aus dem Projekt heraus entscheide. Markus Baumann erklärt, dass ein Überholbahnhof im Bereich Zusmarshausen zu planen sei und ein weiterer im Bereich Bubesheim. Ausschließlich in diesen Bereichen können Regionalhalte geplant werden. Sollte keine Interessensbekundung aus Bubesheim erfolgen, würde der Überholbahnhof so gelegt, dass er technisch günstig liegt und möglichst wenig Menschen stört. Dadurch wäre er für Passagiere aber schlecht erreichbar. Es kann nicht garantiert werden, dass daraus nachträglich ein Halt gemacht werden kann.

Thomas Frey möchte wissen, ob man einen potenziellen Bahnhof in Bubesheim so situieren kann, dass ein Umstieg in die Mittelschwabenbahn möglich sei, um so den südlichen Landkreis anzubinden. Markus Baumann erklärt, dass ein Kreuzungsbahnhof nicht möglich sei. Ein Überholbahnhof habe nicht den Zweck, dass Menschen dort ein- und aussteigen. Ein

Überhol- oder auch Betriebsbahnhof sei circa 1,8 Kilometer lang und sehr flach, maximal 2,5 Promille, sodass Güterverkehr dort stehenbleiben und wieder anfahren kann.

Johannes Metzger, Projektleiter Abschnitt Neubaustrecken Ost, ergänzt, dass die Mittelschwabenbahn das Günztal mit einer Brücke quert und dass Bahnhöfe nicht auf Brücken liegen dürften. Daher habe man den Überholbahnhof weiter Richtung Ulm gelegt. Von der Lage her sei ein Kreuzungsbahnhof derzeit nicht vorgesehen.

Georg Dietze merkt an, dass sich die Stadt Günzburg gegen einen möglichen Regionalzughalt in Bubesheim positionieren wird. Dies sei planerisch absurd und würde eine Konkurrenz zum Günzburger Bahnhof verursachen. Dieser sei eine gut funktionierende Drehscheibe und verbinde die Trassen nach Krumbach und Donauwörth. Bubesheim hingegen sei weder durch Busverbindungen, Rad- und Fußwege erschlossen.

Florian Liese weist darauf hin, dass es Einigkeit in der Region geben sollte, damit ein möglicher Regionalzughalt in Bubesheim weiterverfolgt werden könne.

TOP 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren

Markus Baumann fährt mit dem nächsten Tagesordnungspunkt fort. Er geht kurz darauf ein, dass sich die Planungsprämissen für die Umsetzung des Bahnprojekts aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) sowie dem Deutschlandtakt ergeben (Folie 11). Darauf folgt ein kurzer Blick auf die vier Varianten samt Untervarianten, mit denen das Bahnprojekt in das Raumordnungs- und Trassenauswahlverfahren gestartet ist (Folie 12). Markus Baumann merkt an, dass die Variante Orange weitestgehend aus Wünschen der Region entstanden ist.

Im Folgenden geht Markus Baumann auf die beiden genannten Verfahren ein (Folie 24). Beim Leitverfahren, dem Trassenauswahlverfahren (TAV), haben sowohl das Dialogforum als auch der Projektkoordinierungsrat mitgewirkt, indem sie sich an der Erstellung des Kriterienkatalogs und an der Gewichtung von Kriterien eines Fachbereichs beteiligt haben. Über die Ergebnisse des TAV wurden die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens (ROV) gelegt. Das ROV lieferte wichtige Hinweise, besonders im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der einzelnen Varianten. Die Genehmigungsfähigkeit sei neben der technischen Machbarkeit und der Finanzierungsfähigkeit eine ausschlaggebende Prämisse.

Anschließend zeigt Markus Baumann noch einmal die Ausgangslage für das TAV und das ROV – die verschiedenen Varianten samt Untervarianten (Folie 25).

Daraufhin spielt er eine Videobotschaft der DB InfraGO-Vorständin Ingrid Felipe ab, die dem Projekt sowie den Vertretern der Region zur erarbeiteten Vorschlagsvariante gratuliert.

Anschließend geht Markus Baumann intensiver auf das Trassenauswahlverfahren ein: die Bewertung der einzelnen Varianten anhand von Kriterien sowie die Gewichtung der Kriterien (ab Folie 27). Zunächst führt er durch die Ergebnisse im Bereich West (Folie 28-33), anschließend im Bereich Ost (Folie 34-39). Er fasst zusammen, dass die Variante Türkis im Bereich West als zu bevorzugende Linienführung identifiziert wurde, im Bereich Ost die Variante Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (Folie 40). Markus Baumann weist darauf hin, dass bei dieser Bepunktung die Ergebnisse aus dem ROV noch nicht berücksichtigt wurden.

TOP 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren

Markus Baumann geht im Folgenden genauer auf das Raumordnungsverfahren ein. Das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung bestimmte die Varianten für die vertiefte Prüfung im Auswahlverfahren. Er weist darauf hin, dass sicherlich allen PKR-Mitgliedern bereits bekannt sei, dass die Varianten Blau-Grün und Orange Tunnel Mindeltal als nicht raumverträglich eingestuft wurden (Folie 42). Markus Baumann erläutert, inwiefern die Trassenfindung durch das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung wesentlich beeinflusst wurde (Folie 43). Zum Thema Hochwasserschutz im Mindeltal merkt der Gesamtprojektleiter an, dass die kürzlichen Ereignisse erst gezeigt hätten, wie wichtig Hochwasserschutz sei. Er betont, dass es die Aufgabe des Projektteams gewesen sei, eine Lösung zu finden, die den Kernaspekten der Maßgaben des ROV entspricht. Auf die Maßgaben geht er im weiteren Verlauf ein (Folie 44-45). Markus Baumann erklärt, dass es nicht möglich ist, die Genehmigung für eine Trasse durch das Wasserschutzgebiet in Straß zu erhalten, wenn es eine andere Trasse gibt. Dies gelte für die Varianten Orange und Türkis. Mit der aufgeständerten Bauweise, die auf Folie 45 erwähnt wird, sei eine Brücke im Mindeltal gemeint.

TOP 3.4 Vorschlagsvariante

Markus Baumann wiederholt an dieser Stelle nochmals, dass das reine Ergebnis aus dem TAV zwischen Ulm und Burgau die Variante Türkis als zu bevorzugende Linienführung identifiziert hat, zwischen Burgau und Augsburg die Variante Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen. Er verweist auf die Punkte, die Genehmigungsrisiken im Bereich West darstellen (Folie 47) und geht dabei besonders auf zwei Konfliktpunkte ein, die Wasserschutzgebiete Nersingen/Straß und Burgau.

Markus Baumann erklärt, dass die Variante Türkis im Auswahlverfahren für eine mögliche Vorschlagsvariante im Bereich West wegen sehr hoher Risiken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit nicht weiter berücksichtigt wird (Folie 48). Er fährt fort, dass für eine mögliche Vorschlagsvariante im Bereich West deshalb eine Kombination aus den Trassenvarianten Violett und Orange gewählt wird (Folie 49).

Markus Baumann geht darauf ein, dass für die Wasserschutzgebiete Burgau Nord und Bubesheim geringfügige Anpassungen nötig sind. Es wird jeweils untersucht, näher an die Autobahn A8 heranzurücken. Er erwähnt den Hinweis eines Fachplaners, dass das Wasser von Süden nach Norden fließe. Der Gesamtprojektleiter spricht das FFH- und Vogelschutzgebiet Donau-Auen an: Die Regierung von Schwaben hat zugesagt, dass die Trasse das Gebiet nördlich durchfahren darf, unter Beachtung hoher Auflagen und der Bereitstellung von Ausgleichsflächen. Die südliche Umfahrung wird derzeit noch geprüft (Folie 51).

Im Mindeltal entspricht nur die Variante Orange enge Bündelung den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung: So kann das Rückhaltebecken in Burgau geschont werden und die wirtschaftlichste Lösung hergestellt werden (Folie 52).

Anschließend geht Markus Baumann auf den Bereich Ost ein. Dort weicht eine mögliche Vorschlagsvariante vom Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens ab: Er erklärt, dass die Variante Orange in den Bereich der Schmutter eingreift. Dazu kommt, dass die Variante in Täfertingen ein bereits planfestgestelltes Gewerbegebiet durchschneiden würde. Daher wird in diesem Bereich die zweitplatzierte Variante Türkis gewählt und eine enge Bündelung zum Güterverkehrszentrum (GVZ) hergestellt (Folie 53).

Im Bereich West, betont Markus Baumann, sei der Erhalt der Adenauerstraße in Bubesheim das Ziel. Die Verlegung eines möglichen Haltepunkts könne vier Gleise samt der Adenauer Straße im Ort ermöglichen (Folie 54).

Daraufhin zeigt Markus Baumann, dass sich die Vorschlagstrasse aus drei Abschnitten der untersuchten Varianten zusammensetzt: Violett im Bereich Neu-Ulm bis südlich von Günzburg, mit einem Bestandsstreckenausbau bis Unterfahlheim. Anschließend Orange mit Tiefbahnhof Zusmarshausen und vor Augsburg der Wechsel auf Türkis (Folie 55). Er weist darauf hin, dass es die vier Farben ab sofort nicht mehr gebe, die Vorschlagsvariante werde von nun an in Rot dargestellt.

Der Gesamtprojektleiter erläutert, dass die Vorschlagsvariante die grundlegenden Prämissen des Projektes ABS/NBS Ulm-Augsburg erfüllt. Lediglich das Ziel einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h wurde nicht erfüllt. Die Vorschlagsvariante sei für Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 265 km/h ausgelegt. Er erklärt, dass die neuen ICE 4 mit dieser Höchstgeschwindigkeit fahren können, dass wir für diese Geschwindigkeit nicht umtrassieren müssen und demnach auch keine Mehrkosten dafür zu erwarten sind. Es sei sehr wirtschaftlich, eine maximale Geschwindigkeit bis 265 km/h zu fahren und die kürzeren Fahrzeiten, die der Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgibt, können auch damit eingehalten werden (Folie 56).

Dann weist Markus Baumann darauf hin, dass die aufgeführten Kosten von 5,5 Milliarden Euro ein Preisindex mit Stand 2022 seien (Folie 57). Zum Abschluss des Agendapunktes sehen die PKR-Mitglieder die in Rot dargestellte Vorschlagsvariante nochmals in Gänze (Folie 58). Markus Baumann weist darauf hin, dass der Streckenverlauf ab dem Nachmittag auf der interaktiven Karte auf der Projektwebsite zu sehen sei und dass er die Vorschlagsvariante am gleichen Abend in einem Webcast vorstellen werde.

TOP 4: Zeit für Diskussion

Nach einer Pause lädt Gerd Matschke die Mitglieder ein, ihre Fragen zu stellen.

Hansjörg Durz fragt, ob Änderungen beim Trassenverlauf noch möglich seien, und bezieht sich hierbei konkret auf den Verlauf in Adelsried. Zudem möchte er wissen, ob Höhenlagen Tunnelportalen in der interaktiven Karte dargestellt werden können, und bittet um eine Einschätzung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Markus Baumann führt aus, dass Höhenpläne erstellt werden, sobald die Vorzugstrasse fertig ist. In der Interaktiven Karte werden auch Tieflagen abgebildet. Zum NKV erklärt er, dass das Projektteam Daten zusammenstelle, die der Bundesgutachter zur Berechnung brauche. Zudem seien die Zugzahlen 2040 eine wichtige Grundlage für die Berechnung. Diese liegen jedoch noch nicht vor. Markus Baumann zeigt sich sehr zuversichtlich, dass der NKV deutlich über 1 liegen werde. Zum Thema Adelsried erwidert er, dass nach der Parlamentarischen Befassung die Entwurfsplanung beginnt. In dieser Leistungsphase werden Schallschutzgutachten angefertigt. Er weist auf die gesetzlichen Vorgaben und Grenzwerte hin, die das Projektteam erfüllen beziehungsweise einhalten muss, so auch in Adelsried. Für die Planungen, Kosten und den technischen Aufwand sei es unerheblich, ob die Trasse südlich oder nördlich der Autobahn liege. Nach Abstimmung mit der Kommune sei der südliche Verlauf festgelegt worden.

Alexander Engelhard möchte wissen, wann der Zeitpunkt kommt, um über Details, wie zum Beispiel Straßenkreuzungen, zu sprechen. Markus Baumann erwidert, dass man in der Vorplanung schon wisse, ob bei Kreuzungen Eisenbahn- oder Straßenüberführungen

vorgesehen sind. Alexander Engelhard spricht Markus Baumann ein Lob für die Erreichbarkeit und die gute Kommunikation aus. Diese Trasse sei nicht weit weg von einer, mit der die Region gut leben könne.

Dr. Volker Ullrich merkt an, dass die Neubaustrecke Hamburg-Hannover die Region beispielsweise sehr zerschnitten habe. Seiner Meinung nach wurde hier ein guter Kompromiss erreicht. Nun sei es die Aufgabe der PKR-Mitglieder, geschlossen hinter dem Projekt zu stehen und als Region mit einer Stimme zu sprechen, insbesondere, wenn Projekte priorisiert werden.

Peter Stöferle bedankt sich an dieser Stelle für ein transparentes Verfahren zur Trassenfindung. Er möchte wissen, welche Rolle die Kosten spielen und wie sich die CO₂-Emissionen wegen der höheren Tunnelanteile durch den Bahnhof Zusmarshausen darstellen.

Gerd Matschke mutmaßt, dass Peter Stöferle auf die aktuelle Haushaltslage anspreche. Die Vorgehensweise, am Ende einer Leistungsphase zu diskutieren, ob ein Projekt weitergehe oder nicht, sei nicht neu. Vor diesem Schritt, der Parlamentarischen Befassung, stehe das Bahnprojekt Ulm-Augsburg 2025. Gerd Matschke betont, dass wir davon ausgehen, dass es weitergeht. Dennoch schwinde eine gewisse Unsicherheit mit. Er sehe eine noch größere Chance, wenn der NKV deutlich über 1 läge. Dazu komme, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Vorschlagsvariante bereits zugestimmt haben.

Thomas Frey merkt an, dass aus Naturschutz-Sicht die ideale Variante gefunden wurde. Er befürwortet, dass Vorschläge nicht nur pro forma, sondern wirklich geprüft wurden. Bei anderen Behörden passiere dies oft nicht. Er betont, dass das Projektteam versuche, konstruktive Lösungen zu finden, auch mal links und rechts davon denke. Dies sei ein positives Beispiel, wie man Großprojekte schnell und im Konsens mit der Region umsetzen kann.

Stephan Thomae merkt an, dass das Projektteam stets bemüht war, Einwände mitaufzunehmen. Er habe in der Region gehört, dass die Variante nicht völlig unerwartet sei - und es sei auch gut so, dass Weichen vorgestellt wurden. Er betont, dass die Menschen weiter gehört und mitgenommen werden möchten. Es brauche gute Argumente, wenn etwas nicht berücksichtigt wird. Zudem fragt Stephan Thomae, ob der Projektkoordinierungsrat fortbestehen werde.

Gerd Matschke bejaht dies, der Projektkoordinierungsrat zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg soll fortgeführt werden, um weiterhin gute Lösungen zu finden.

Markus Baumann ergänzt, dass das Dialogforum und der Projektkoordinierungsrat gerne fortgeführt werden sollen, da beide Gremien sehr hilfreich sind. Die Zusammensetzung beim Projektkoordinierungsrat sollte sich nicht grundlegend ändern, beim Dialogforum könnte sie sich ändern. Dies wolle man mit dem Gremium direkt diskutieren. Der Gesamtprojektleiter beton, dass man sich über alle freue, die konstruktiv diskutieren und mitarbeiten wollen. Das Großprojekt könne man nur mit der Region schnell voranbringen.

Dr. Ulrich Fahrner merkt an, dass der Engpass die Menschen verärgere, genauso, dass die Digitalisierung des Augsburger Hauptbahnhofs nachhänge. Er möchte wissen, wie es mit Anschlussprojekten weitergehe und was während der Bauphase passiere.

Markus Baumann erwidert, dass die Generalsanierung der Bestandsstrecke Ulm-Augsburg für das 2. Halbjahr 2030 vorgesehen ist. Die Strecke solle modernisiert und digitalisiert werden, aus den Bahnhöfen sollen sogenannte Zukunftsbahnhöfe werden. Zum Knoten Augsburg führt Markus Baumann Folgendes aus: In Augsburg gäbe es ein großes Konglomerat mit vielen Projekten, unter anderem die Erneuerung der Bahnsteigdächer und -anlagen, das

Digitale Stellwerk für den Scan-Med-Korridor, die Leistungsfähigkeit solle aufrechterhalten werden. Für den Knoten Augsburg sollte es eine eigene Organisation geben und man müsse darüber nachdenken, ob man in dieser alle Projekte zusammenlegen könnte. Es sei allen sehr bewusst, dass es in Deutschland einen Investitionsstau gebe, von dem natürlich auch die Eisenbahn betroffen sei. Dennoch beginne man, diesen ab jetzt abzubauen.

Auch in Ulm sollen viele Projekte zusammengefügt werden. Gerd Matschke ergänzt, dass die DB die Kapazitäten herstellen werde, auch wenn alles seine Zeit in Anspruch nehmen wird. Peter Stöferle fragt, ob die Knoten Ulm und Augsburg weiterhin nicht Teil des Projekts Ulm-Augsburg seien. Gerd Matschke erklärt, dass der Auftrag des Bundes eindeutig definiert und die Knoten demnach kein Teil der ULA sind. Gerd Matschke bedankt sich für die Rückfragen und Wortmeldungen (sowie für das Lob).

TOP 5: Termine

Markus Baumann geht auf den Terminplan für die Parlamentarische Befassung ein (Folie 63). Er betont, dass viele interne und externe Termine statt zu finden haben und Gutachten zu schreiben sind. Man gehe davon aus, dass der Vorstand zustimmen wird.

Im Januar 2025 solle der Bericht an das BMDV übergeben werden. Das Ministerium wird den Bericht wiederum im März 2025 an den Bundestag übergeben. Es wäre im Sinne des Projekts, wenn in dieser Legislaturperiode noch eine Entscheidung getroffen werden würde.

Anschließend geht Markus Baumann auf einige Hürden ein, so lägen beispielsweise die Zugzahlen 2040 noch nicht vor. Dazu kommen viele Dinge, auf die das Projektteam keinen Einfluss habe, die jedoch aus dem Weg geräumt werden müssen. Sollte in dieser Legislaturperiode keine Entscheidung mehr getroffen werden, wären große Verzögerungen zu erwarten.

Peter Stöferle fragt, ob ein Risiko bestehe, dass bei der Parlamentarischen Befassung über ein ganzes Paket an Projekten in einem Durchgang abgestimmt wird. Er ergänzt, ob eine Warteschleife denkbar wäre, weil ein anderes Projekt, wie beispielsweise der Brennergürtel, noch nicht weit genug sein könnte.

Hansjörg Durz erläutert, dass es bei der Parlamentarischen Befassung in der Vergangenheit beides vorgekommen ist: Abstimmungen über ein einzelnes Projekt oder eben über ein Paket an Projekten.

Peter Stöferle erwidert, dass er begrüßen würde, wenn über das Bahnprojekt Ulm-Augsburg separat abgestimmt werden würde. Er würde es bedauern, wenn andere Projekte dieses aufhalten würden.

Stephan Thomae ergänzt, dass der Bundestag dieses Projekt entkoppeln solle. Das Ministerium und der Bundestag sollten seiner Meinung nach ein parteiübergreifendes Interesse daran haben, die Projekte mit wenig zu erwartenden Problemen schnell durchzubringen. Manchmal würde in Paketen entschieden, manchmal sei es besser, die Pakete aufzulösen. Letzteres wäre in dem Fall auch seine Präferenz.

Gerd Matschke verkündet, dass der nächste Projektkoordinierungsrat voraussichtlich im vierten Quartal 2024 stattfinden wird. Ferner weist Gerd Matschke auf die kommenden Termine des Dialogforums hin, ebenfalls am 21. Juni 2024 sowie im vierten Quartal 2024 (Folie 64).

Gerd Matschke weist darauf hin, dass die Kommunikation auch sonst auf sämtlichen Kanälen stattfinden, eine breite Informationskampagne vorgesehen sei sowie ein Pressegespräch am Nachmittag. Er freut sich auf die nächste Zusammenkunft und bedankt sich für das sehr

konstruktive Feedback aus dieser Sitzung, die Kooperation und das konstruktive Miteinander. Er weist darauf hin, dass dies nicht nur das Ergebnis des Projektteams sei, sondern auch das der PKR-Mitglieder, ein gemeinsames Ergebnis, auf das man stolz sein könne. Gerd Matschke dankt allen Mitgliedern für die Teilnahme und schließt die Sitzung.