

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm-Augsburg“  
Fünfte Sitzung  
Besprechungsprotokoll vom 17.11.2022**

DB Netz AG  
I.NI-S-U  
Bahnhofstraße 12 1/2  
86150 Augsburg  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

**Erstellt am 23.11.2022/Frederike Geyer I.NI-S-T 4**

**Teilnehmende:**

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

Albsteiger, Katrin, Oberbürgermeisterin Neu-Ulm  
Dietze, Georg, Stellvertreter OB Günzburg  
Freudenberger, Thorsten, Landrat Neu-Ulm  
Dr. Hübschle, Wolfgang, Stellvertreter OBin Augsburg  
Kalb, Edgar, Bürgermeister Dinkelscherben  
Dr. Reichhart, Hans, Landrat Günzburg  
Engelhard, Alexander, MdB  
Durz, Hansjörg, MdB  
Funke-Kaiser, Maximilian, MdB  
Thomae, Stephan, MdB  
Dr. Ullrich, Volker, MdB  
Deisenhofer, Maximilian, MdL  
Dr. Mehring, Fabian, MdL  
Rotter, Eberhard, MdL a.D.  
Frey, Thomas, BUND  
Liese, Florian, stellv. StMB  
Stöferle, Peter, IHK  
Wurzer, Florian, stellv. Bayerischer Bauernverband

**Ort/Zeit**

Augsburg, Rokokosaal der Regierung von Schwaben, 17. November 2022, 10:00 bis 12:00 Uhr

**Protokollumfang:**

6 Seiten

**Agenda:**

TOP 1: Begrüßung  
TOP 2: Neue Mitglieder  
TOP 3: Rückblick  
TOP 4: Aktuelles aus dem Projekt  
TOP 5: Planungsauftrag  
TOP 6: Aktueller Planungsstand  
TOP 7: Trassenauswahlverfahren (Dr. Stephan Tischler, Uni Innsbruck)  
TOP 8: Weitere Planungsvarianten  
TOP 9: Ausblick

**Gäste:**

Beck, Sabine, Regierung von Schwaben  
Dr. Tischler, Stephan, Universität Innsbruck

**Entschuldigt:**

Bahr, Ulrike, MdB  
Ferber, Markus, MdEP  
Schuhknecht Stephanie, MdL  
Sailer, Martin, Landrat Augsburg

## **Inhalte/Maßnahmen**

---

**TOP 1 – Begrüßung:** Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, begrüßt das Gremium und Dr. Stephan Tischler von der Universität Innsbruck. Sabine Beck, Regierungsvizepräsidentin der Regierung von Schwaben, begrüßt das Gremium ebenso.

### **TOP 2: Neue Mitglieder**

Herr Josel beruft neue Mitglieder ins Gremium:

- Stephan Thomae, MdB (Allgäu)
- Ulrike Bahr, MdB (Augsburg) (nicht anwesend)

### **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 zwei Nachfragen von Hansjörg Durz:

- *Nach Rücksprache mit Frau Fuchs sollen die fehlenden Folien aus der vierten Sitzung im Juni nachgereicht werden.*
- *Gemeinsam mit dem Bund soll es eine einheitliche Sprachregelung durchgängigen Vergleichbarkeit geben.*

Die Nachfragen werden seitens der Bahn aufgenommen und die Fragestellungen nachverfolgt.

Es gibt keine weiteren Änderungswünsche, daher wird das Protokoll wie vorgelegt verabschiedet.

### **TOP 4: Aktuelles aus dem Projekt**

#### **Sabotage am Infomobil**

Markus Baumann berichtet vom Einsatz des Infomobils in Bibertal, Ortsteil Kissendorf. Das Infomobil ist am 19. Oktober stark belagert worden, dabei wurden Mitarbeitende aus dem Projekt beleidigt und bedroht. In der Nacht zum 20. Oktober wurde dann das Stromkabel entwendet und versucht, sich gewaltsam Zutritt zum Infomobil zu verschaffen. Markus Baumann erklärt, dass eine rote Linie überschritten wurde und das Projekt daraus Konsequenzen ziehen wird. Er zeigt sich auch enttäuscht darüber, dass keine Reaktion von den Bürgermeistern aus dem Ort und aus der Region folgten. Einen Zusammenhang mit einer gleichzeitig stattfindenden Freibieraktion einer BI kann von Markus Baumann nicht hergestellt werden und wurde auch in der Vergangenheit nicht geäußert.

#### **Exkursion an die Filstalbrücke**

Frederike Geyer berichtet von der Exkursion an die Filstalbrücke am 12. Oktober. Bei der Exkursion nahmen Mitglieder des Dialogforums teil. Zunächst besuchten sie die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm an einer Stelle neben der Autobahn.

Anschließend wurden sie von Bürgermeister Schaefer im Ort Mühlhausen im Thäle eingeladen. Er berichtete von den Erfahrungen, eine hohe Talbrücke in den Ort gesetzt zu bekommen. Zunächst waren die Sorgen und Ängste groß, doch sie alle bewahrheiteten sich nicht, berichtete er. Ebenso gratulierte er dem Dialogforum, dass sie die Möglichkeit haben, sich schon in einer so frühen Planungsphase zum Bahnprojekt zu informieren und auszutauschen. Die Kommunikation sei bei einem solch großen Projekt mitunter das Wichtigste.

Herr Josel ergänzt, dass mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm rund 15 Minuten Fahrzeit eingespart werden, gemeinsam mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 sind es dann rund 30 Minuten. Beide Projekte sind wichtige Bestandteile, um den Deutschlandtakt auf den Weg zu bringen. Der einzige Flaschenhals auf der schnellen Relation München-Frankfurt ist der Abschnitt zwischen Ulm und Augsburg. Diese Lücke gilt es zu schließen.

### **TOP 5: Planungsauftrag**

Markus Baumann erläutert, dass die vom Bund geforderte Viergleisigkeit einerseits aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (inklusive Deutschlandtakt) sowie aus dem Projekt 740-Meter Gleis stammt. Weiterhin erläutert er die Zuständigkeiten hinsichtlich der Forderungen aus dem Offenen Brief an die Verantwortlichen des Bahnprojekt (Folie 12 und 13) und beim Bundesverkehrsministerium. Josel und Baumann betonen die Rolle des Bahnprojekts, weisen aber auch auf die Handlungsmöglichkeiten hin. Die DB Netz AG kann als vom Bund beauftragtes Ingenieurbüro nur das erfüllen, was im Projektauftrag steht auch wenn die Forderungen der Region seitens des Projekts große Sympathie entgegengebracht werden.

Folgende Ergänzungen ergaben sich aus der anschließenden Diskussion:

- Aus Sicht einzelner Mitglieder des PKR macht es weniger Sinn sich selbst offene Briefe zu schreiben. Die Themen und ihre Zuständigkeiten sind klar – hier sollte jede:r nach seinen Möglichkeiten für diese Forderungen arbeiten. Der PKR sei zudem der richtige Ort die politische Diskussion zu führen und sich abzustimmen.
- Nicht nur Bund und Land sind für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zuständig. Die DB Netze muss die Infrastruktur stellen, die einen verbesserten Fahrplan und einen dichteren Nahverkehr zulässt. Dabei brauchen die Länder über die Regionalisierungsmittel hinaus mehr Finanzmittel vom Bund.
- Weiterhin fehlt eine einheitliche Kommunikation zwischen Bund und Bahn zur durchgängigen Viergleisigkeit.

### **Knotenstudien zu den Bahnhöfen Ulm und Augsburg**

Markus Baumann erläutert den aktuellen Stand und Sachverhalt zu den Fahrplan- und Betriebsprogrammstudien der Knotenbahnhöfe Ulm und Augsburg. Im Sommer 2023 sollen die Ergebnisse der Studien beim Bund vorgestellt werden, damit sie noch in die Bedarfsplanüberprüfung einfließen können.

Folgende Ergänzungen ergaben sich aus der anschließenden Diskussion:

- Es ist geplant, das Stellwerk am Hauptbahnhof Augsburg zu einem Digitalen Stellwerk umzubauen noch bevor das Bahnprojekt Ulm-Augsburg in Betrieb geht. Damit stellt das Stellwerk kein Engpass dar.
- Für die Umsteigezeiten in den Bahnhöfen und den Fahrplan des Deutschlandtaktes ist das Bahnprojekt nicht der richtige Ansprechpartner. Zudem beinhaltet der Projektauftrag derzeit die Strecke von Augsburg-Oberhausen nach Neu-Ulm. Die

Anforderungen aus Kundensicht zu den einzelnen Bahnhöfen sind bekannt. Daher ist davon auszugehen, dass die Umsteigezeiten auch so geplant werden, dass die Anschlüsse erreicht werden können. Ansprechpartner hierfür ist der Bund.

- Aus Sicht des PKR ist es problematisch, dass der Bund als Besteller nicht am PKR beteiligt ist. Daher wird der Vorsitzende des PKR gebeten, einen Vertreter des Bundes für eine der nächsten Sitzungen einzuladen.
- Bei den Fahrplan- und Betriebsprogrammstudien werden nicht nur die Anmerkungen des D-Taktes, sondern auch der aktuelle Ist-Zustand einbezogen und damit auch die Zuläufe von anderen Strecken. Das macht eine Zuordnung zu einem bestimmten Projekt schwierig, ob es am Ende ein eigenes Knoten-Augsburg-Projekt geben wird, ist noch nicht bekannt. Zunächst muss geklärt werden, ob der Bedarf gegeben ist.
- Das Projekt 3. Gleis Augsburg-Donauwörth als Zulauf zum Knoten Augsburg wird nach heutigem Stand von einem anderen Projektteam der DB Netz AG als das Bahnprojekt Ulm-Augsburg bearbeitet. Ein enger Austausch ist unbedingt erforderlich. Aus Sicht des PKR wäre die Übergabe an das Projektteam ULA wünschenswert.

## **Top 6: Aktueller Planungsstand**

Markus Baumann berichtet, dass ab 1. August die Vorplanung mit dem Start des Generalplaners begann (Folie 18 und 19). Der Generalplaner ist dabei eine Arbeitsgemeinschaft mehrerer Fachplanungsbüros. Zurzeit wird ein digitaler Zwilling, also ein digitales Bestandsmodell, der Planungsbereiche erstellt. Anschließend werden die verschiedenen Varianten ab ersten Quartal 2023 intensiv von über 160 Ingenieur:innen beplant. Ziel bleibt die Festlegung der Vorzugsvariante im Sommer 2024.

Im 1. Quartal 2023 werden die Planungsunterlagen an die Regierung von Schwaben für das Raumordnungsverfahren übergeben. Markus Baumann äußert die Sorge, dass die Unterlagen zu umfangreich sind, da sie teilweise schon das Maß des Planfeststellungsverfahrens erfüllen. Daher könnte sich das Raumordnungsverfahren über die sechs im Gesetz benannten Monate hinaus verzögern.

Markus Baumann weist darauf hin, dass im schlechtesten Fall die Ergebnisse der Raumordnung nicht vollumfänglich in die Trassenauswahl einfließen könnten, falls das ROV nicht bis Anfang 2024 abgeschlossen ist.

Es ist weiterhin geplant Anfang 2025 die Vorzugstrage an die Parlamentarische Befassung zu übergeben. Die Vorzugstrasse wird im Trassenauswahlverfahren ermittelt.

## **TOP 7: Trassenauswahlverfahren (TAV)**

Die Universität Innsbruck begleitet das Trassenauswahlverfahren (TAV). Dr. Stephan Tischler von der Uni Innsbruck berichtet, was das Verfahren ist und wie der Fahrplan beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg dafür aussieht (Inhalte auf Folien 22-31).

Die Vorzugstrasse muss vor Gericht Bestand haben. Der Vorwurf darf nicht entstehen, eine Trasse sei aus nicht-objektiven Gründen ausgewählt worden. Dafür gibt es national wie international bewährte Verfahren zur Trassenauswahl. Der gesamte Auswahlprozess gliedert sich in vier Phasen:

1. Entwicklung Trassenvarianten (weitestgehend abgeschlossen)
2. Definition Auswahlverfahren (mit Entwicklung Kriterienkatalog)

3. Fachliche Beurteilung durch Generalplaner jeder Trasse und Bewertung anhand Kriterienkataloges
4. Trassenempfehlung (2024)

Die Vertretungen der Region werden beim TAV einbezogen. Der Kriterienkatalog wird dem Dialogforum im Frühjahr 2023 vorgestellt, gemeinsam abgestimmt und finalisiert. Ebenso erhält das Dialogforum die Möglichkeit, die Kriterien unterschiedlich zu gewichten. Damit erfüllt das TAV Objektivität und Transparenz.

Folgende Ergänzungen ergaben sich aus der anschließenden Diskussion:

In vorigen Projekten waren rund 35-40 Kriterien im Katalog aufgeführt. Schätzungsweise 2/3 davon waren quantitativ berechenbar. Es gibt standardisierte Bewertungsmethoden für Kriterien, wie Bsp. Landschaftsbild. Markus Baumann erklärt, dass sich das Dialogforum mit dem Kriterienkatalog beschäftigen und die Möglichkeit zur Ergänzung haben wird. Auch die Gewichtung innerhalb der Kriterien soll das Dialogforum vornehmen. Die gemeinsam bestätigten Kriterien werden alle zueinander gewichtet. Hierbei sollen vor allem Kriterien mit erhöhter Relevanz hervorgehoben werden.

Markus Baumann betont, dass das Dialogforum gemeinsam eine Gewichtung des Kriterienkataloges vornehmen muss und diese für alle Varianten angewandt wird. Da es verschiedenste Interessenlagen im Dialogforum gibt, sind Diskussionen zu erwarten. In welchem Format das genau stattfinden wird, ist noch zu erarbeiten. Dem PKR wird der Kriterienkatalog ebenso zur Verfügung gestellt. Bei Interesse können Mitglieder des PKR an den Runden des Dialogforums teilnehmen und sich einbringen.

Tischler betont, dass nur Kriterien aufgeführt werden, die die Unterschiede der Trassen berücksichtigen und die Zielsetzungen bzw. grundsätzlichen Anforderungen des Projekts (z.B. Umweltverträglichkeit) betreffen. Generelle Fragestellungen zum Projekt wie der Nutzen einer Neubaustrecke Ulm – Augsburg für die Region ist nicht Gegenstand der Trassenauswahl da diese in anderen Verfahren behandelt werden (z.B. im Vorfeld zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan).

Die Bauzeit je Variante ist Teil des Kriterienkatalogs.

Das Raumordnungsverfahren vergleicht im Gegensatz zum TAV die einzelnen Trassen nicht. Jede Trasse wird für sich auf Raumverträglichkeit untersucht und mit Anmerkungen versehen. Diese Anmerkungen sollen in das Trassenauswahlverfahren einfließen. Die Regierung von Schwaben steht dabei vor der Herausforderung, das Raumordnungsverfahren zeitlich so abzuschließen, dass die Ergebnisse noch in das TAV einfließen können.

Auch die Werte der Kostenschätzungen einer jeden Variante werden in den Kriterienkatalog aufgenommen, aber nicht in Punkte umgerechnet. Ebenso wird der CO2-Wert jeder einzelnen Trasse berechnet. Da es sich um eine neue Vorgaben seitens des Bundes handelt, werden zu diesem Aspekt momentan konkrete Möglichkeiten zur Integration in den Kriterienkatalog bzw. in das Trassenauswahlverfahren analysiert.

## **TOP 8: Weitere Planungsvarianten**

Markus Baumann zeigt die aktuellen Planungsvarianten, die sich durch zum Teil durch Rückmeldungen aus der Region ergeben haben (Folie 34). Vor allem die Querung des Mindeltals stellt bei allen Varianten eine große Herausforderung dar. Hierbei werden nun verschiedene Varianten geprüft. Es gibt starke Hinweise darauf, dass die bisher angedachte

Trog-/Tunnellösung nicht genehmigungsfähig sein wird, weil erhebliche wasserrechtliche Bedenken bestehen. Sobald aussagekräftige Alternativpläne vorhanden sind, werden sie den Gremien vorgestellt.

Markus Baumann weist darauf hin, dass daher auch nicht alle Planungsstände in der interaktiven Karte aufgenommen wurden.

### **TOP 9: Ausblick**

Markus Baumann gibt einen Einblick in die kommenden Schritte.

- Das Infomobil pausiert weitestgehend im Jahr 2023
- Das Raumordnungsverfahren wird Anfang 2023 eingeleitet
- Nachdem 2022 Ökopunkte im Wert von fast 8 Mio€ im Landkreis Augsburg (ehem. Militärfäche Deuringen) erworben wurden, wird das Projekt im Jahr 2023 versuchen in den Landkreisen Günzburg und Neu-Ulm möglichst variantennah Ökopunkten im 7-stelligen Bereich und Grundstücke zum Tausch/Ausgleich zu erwerben
- Trassenauswahlverfahren
- Beginn der umweltfachlichen Vorplanung (z.B. FFH Verträglichkeitsprüfung)

Der nächste Projektkoordinierungsrat findet voraussichtlich im 2. Quartal 2023 statt, wenn neue Ergebnisse vorgestellt werden können.

Es wird versucht werden einen Vertreter des BMDV zur nächsten Sitzung einzuladen. Einige Mitglieder des PKR wollen ihrerseits eine entsprechende Bitte an des BMDV aussprechen.

Herr Josel dankt allen Mitgliedern für die Teilnahme und schließt die Sitzung.