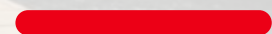




Bahnprojekt Ulm- Augsburg

8. Projektkoordinierungsrat



21.06.2024 | Augsburg

1. Begrüßung

1.1 Vorstellung des neuen PKR-Vorsitzenden Gerd Matschke

1.2 Rückblick

2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens

3. Ergebnisse der Auswahlverfahren

4. Zeit für Diskussion

5. Termine

Begrüßung

Gerd Matschke folgt als PKR-Vorsitzender auf Klaus-Dieter Josel



1. Begrüßung
- 2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens**
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
4. Zeit für Diskussion
5. Termine

Forderungen der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) – Erläuterung des Verfahrens



Vorschlag zur Vorstellung der **Forderungen aus der Region**

→ **Zusammenstellung** und **Prüfung** der Forderungen durch Projektteam

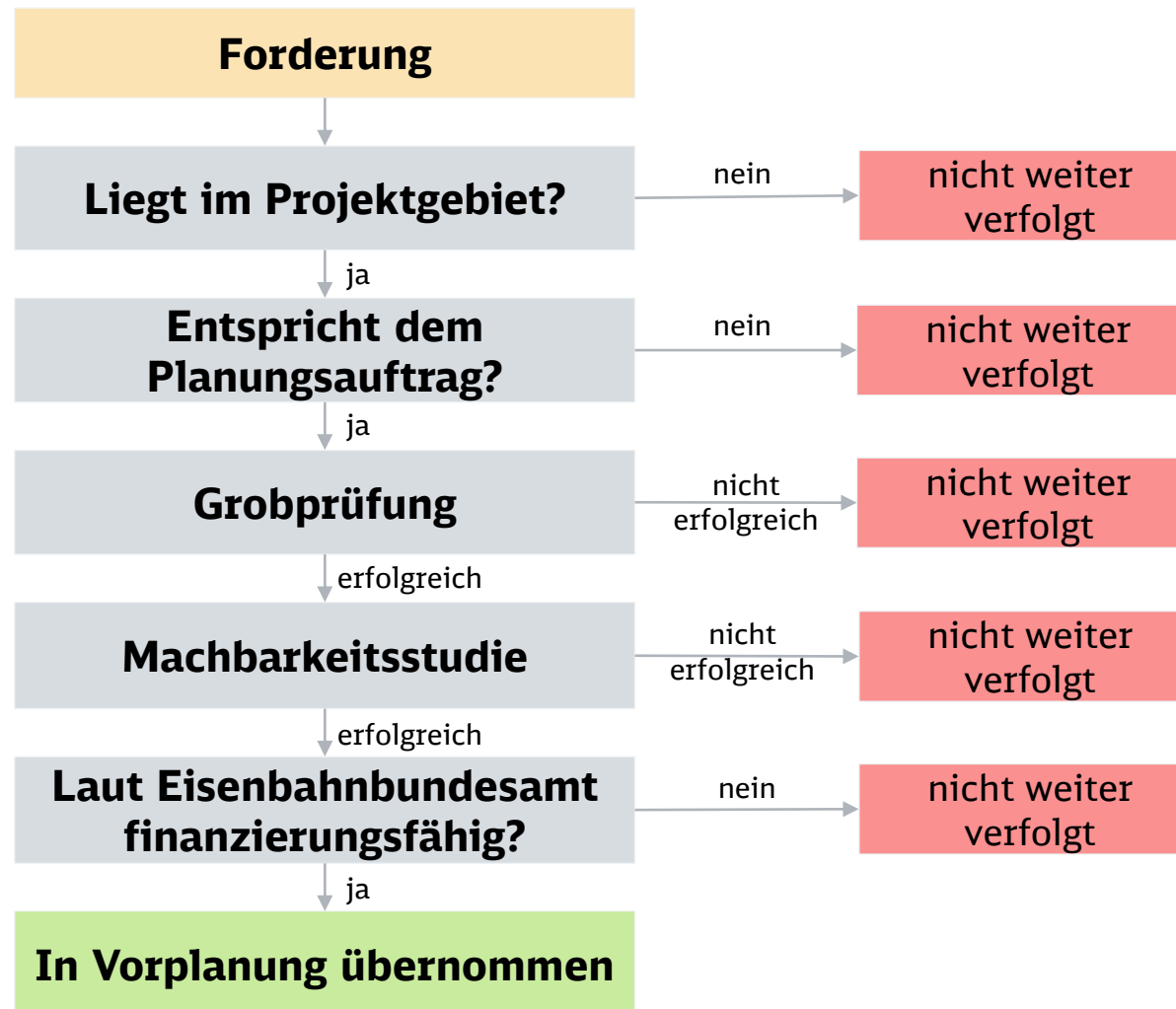
→ **Präsentation** sämtlicher Forderungen in der nächsten PKR-Sitzung

Auszüge aus den **Forderungen** und Umgang damit:

Forderung	Untersuchung	Bemerkung
Bündelung mit der Autobahn A8 über lange Strecken	Ja	In Vorplanung übernommen, Variante „Orange“ verläuft in engst möglicher Bündelung
Lärmschutz an der Bestandsstrecke	Nein	Wird im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt
Untertunnelung der Bestandsstrecke mit neuen Gleisen im Bereich Neusäß	Nein	Mehrkosten; technisch nicht sinnvoll und nicht umsetzbar; Längsneigung von 8 Promille kann nicht eingehalten werden

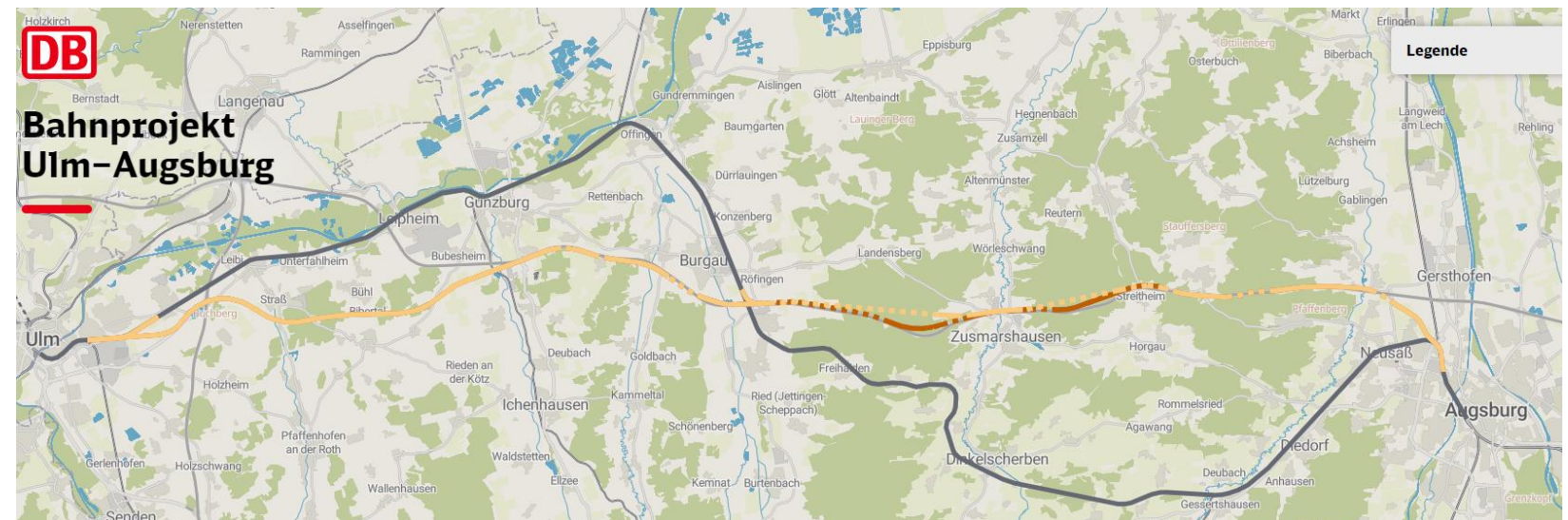
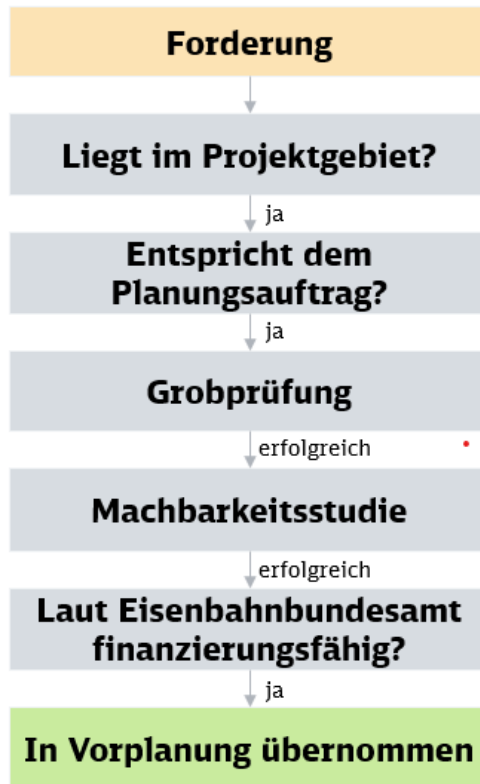
Forderungen der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) – Erläuterung des Verfahrens

Die Forderungen wurden nach folgendem Schema geprüft und eingeordnet:



Forderungen der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) – Erläuterung des Verfahrens

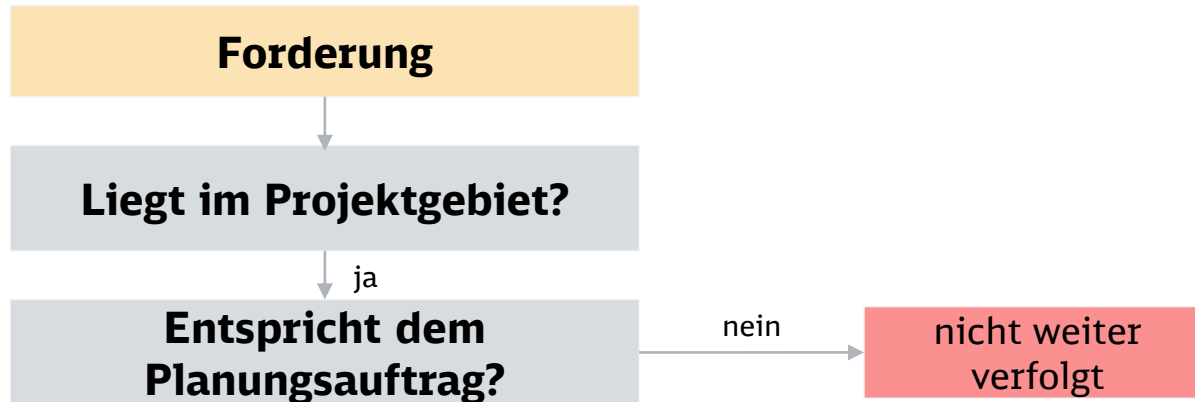
- **Forderung:** Bündelung mit der Autobahn A8 über lange Strecken
- **Prüfschleife:**



- **Ergebnis:** in Vorplanung übernommen, Variante Orange verläuft in möglichst enger Bündelung zur A8

Forderungen der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) – Erläuterung des Verfahrens

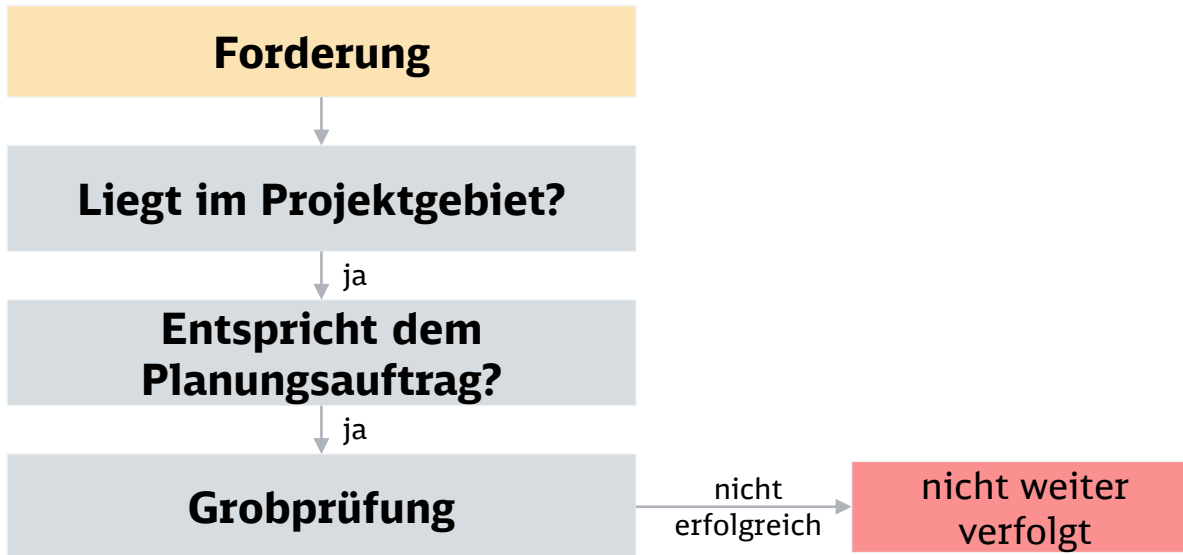
- **Forderung:** Schallschutz an der Bestandsstrecke
- **Prüfschleife:**



- **Ergebnis:** Forderung entspricht nicht dem Planungsauftrag, wird jedoch im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt

Forderungen der Region im Vorfeld der Parlamentarischen Befassung (PaBe) – Erläuterung des Verfahrens

- **Forderung:** Untertunnelung der Bestandsstrecke mit neuen Gleisen im Bereich Neusäß
- **Prüfschleife:**



- **Ergebnis:** Mehrkosten von 551 % (entspricht rund 0,5 Mrd. Euro); technisch nicht sinnvoll und nicht umsetzbar; Längsneigung von 8 Promille kann nicht eingehalten werden



1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
- 3. Ergebnisse der Auswahlverfahren**
 - 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen
 - 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren
 - 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren
 - 3.4 Vorschlagsvariante
4. Zeit für Diskussion
5. Termine

Planungsprämissen für Umsetzung des Projektes – Grundlagen der Trassenwahl

BVWP 2030



Deutschlandtakt



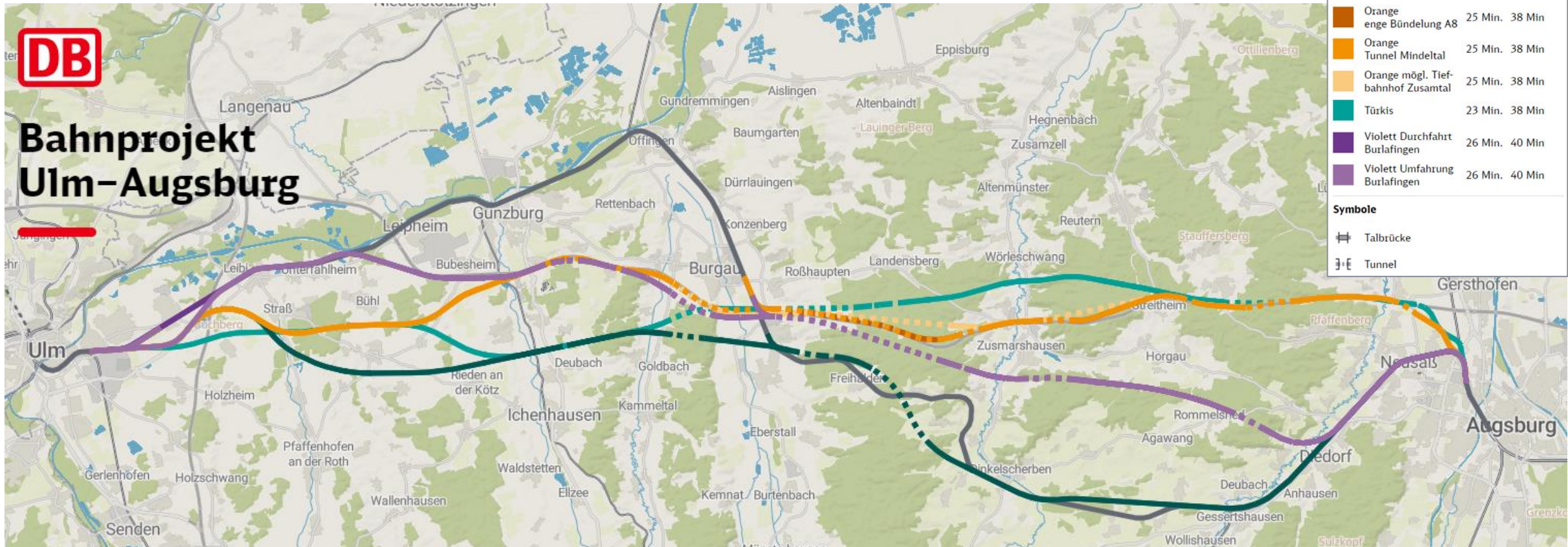
Planungsprämissen zum Bau
zwei neuer Gleise

- Kürzere Fahrzeit im FV zw. Ulm und Augsburg
- Fernverkehr hält weiterhin am heutigen **Bahnhof Günzburg**
- Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h
- **Güterverkehrstauglich**
- Planung ohne Vorfestlegung → **Keine Priorisierung** einer Variante

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten (Stärkung der Station durch 1 Zug pro Stunde und Richtung)
- Fahrzeuge mit **Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h**
- Durchgängige **Viergleisigkeit** zwischen Ulm und Augsburg

- **26 Minuten** ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten
- **40 Minuten** mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten
- Bogenradius bei **Hochgeschwindigkeitsstrecken** von größer **4 Kilometer**
- **Maximale Steigung von 8‰**, um **Güterverkehr** zu ermöglichen
- **Überholbahnhöfe** auf Neubaustrecke mit einer Länge von 1,8 Kilometern etwa alle 20 Kilometer
- Planung **ohne** Vorfestlegungen
- Durchgängige **Viergleisigkeit**

Die ABS/NBS Ulm–Augsburg ist mit vier Grobtrassierungen in das Raumordnungs- und Trassenauswahlverfahren gestartet



1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
 - 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen**
 - 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren
 - 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren
 - 3.4 Vorschlagsvariante
4. Zeit für Diskussion
5. Termine



Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

Florian Liese

Referat Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen

Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

Anlass der Untersuchung

- Beim **Bahnausbau Ulm – Augsburg** werden für die beiden zusätzlichen Gleise **verschiedene Trassen geprüft**.
- Die **Trasse „Orange tief“** würde einen **Regionalzughalt in Zusmarshausen** ermöglichen.
- **Landkreis Augsburg** und **Markt Zusmarshausen** wünschen einen Regionalzughalt Zusmarshausen und haben den Freistaat **um eine Potenzialabschätzung gebeten**.
- Die Potenzialabschätzung wurde zwischen Dezember 2023 und April 2024 **durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt**.

Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

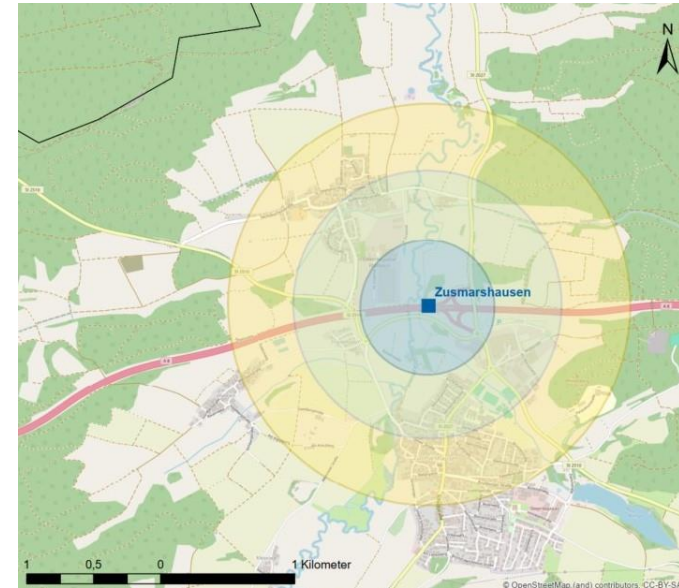
Warum sind mindestens 1.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag erforderlich?

- Für **neue Verkehrsstationen** an DB-Strecken offeriert der Bund **zwei Finanzierungsmöglichkeiten**:
 - 1.) **GVFG-Förderung** mit Nutzen-Kosten-Untersuchung.
 - 2.) **LuFV-Anlage 8.7** mit Mindestwert von 1.000 Ein- und Aussteigern bei aufwändigen Stationen.
- **GVFG-Förderung** für neue Haltepunkte ist **bis 2030 befristet**.
- **Bahnausbau Ulm – Augsburg** wird **erst nach 2030** in Betrieb gehen.
- Somit kommt **nur die LuFV-Anlage 8.7 in Frage**, wofür in der Prognose mindestens 1.000 Ein- und Aussteiger erforderlich sind.

Regionalzughalt Zusmarshausen

Lage

- Lage zwischen A8 und Gelände der Firma Chefs Culinar.
- Ortskern Zusmarshausen ist etwa einen Kilometer entfernt.



Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

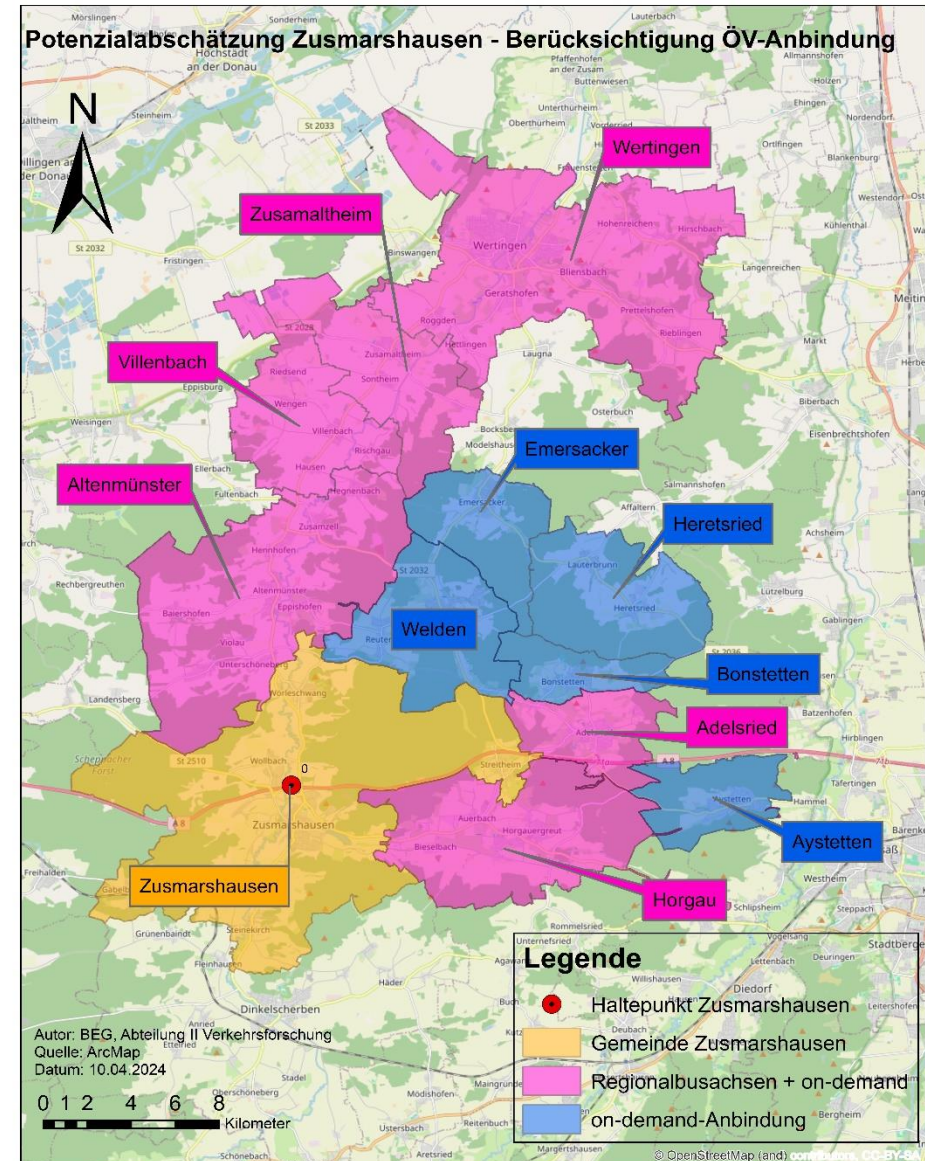
Unterstelltes Zugangebot

- Regionalexpress im **1-h-Takt**.
- Voraussichtlich **Bedienung folgender Stationen:**
 - Augsburg Hbf
 - Augsburg-Oberhausen
 - **Zusmarshausen**
 - Burgau
 - Offingen
 - Günzburg
 - Neu-Ulm
 - Ulm Hbf
- Genauere Ausplanung Fahrplanangebot im Rahmen der **Korridorstudie Ulm – Augsburg / Regensburg**.
- **Zwischen Burgau und Ulm Hbf Fahrt über die bestehende Strecke**, da zwischen Burgau und Neu-Ulm keine Interessenbekundungen für Halte an der Neubaustrecke an die BEG gerichtet wurden.

Regionalzughalt Zusmarshausen

Unterstelltes Busangebot

- Konzept von **Landkreis** und **AVV** unterstellt.
- **Regionalbuslinien** von Zusmarshausen nach:
 - Altenmünster – Villenbach – Zusamaltheim – Wertingen.
 - Bieselbach – Auerbach – Horgau – Adelsried.
- **On-Demand-Verkehr** im gesamten Einzugsbereich.
- Buslinie **Zusmarshausen – Dinkelscherben** nur noch im Schüler- und On-Demand-Verkehr.



Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

Ergebnis

Potenzial	Ein- und Aussteiger pro Werktag
Grundpotenzial (Einwohner und Arbeitsplätze Zusmarshausen)	950
Gebietsentwicklung (gemäß Fachgutachten)	200
Fortführung Deutschlandticket	100
Schülerpotenzial	160
Potenzial durch Buskonzept	420
SUMME	1.830

Potenzialabschätzung Regionalzughalt Zusmarshausen

Aktuelle Situation / Weitere Schritte

- Das StMB hat am **9. April 2024** in einer **Pressemitteilung** über das Ergebnis informiert.
- Der **Erläuterungsbericht** wurde der **Regierung von Schwaben** zur Berücksichtigung im Raumordnungsverfahren **übermittelt**.
- Die Regierung von Schwaben hat das **Raumordnungsverfahren im Mai 2024 abgeschlossen**. Die **Trasse „orange tief“** wurde **als raumverträglich eingestuft**.
- Angesichts des hohen Potenzials **verzichtet der Freistaat** auf die ursprünglich geplante **Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Regionalexpress-Linie über die Neubaustrecke**.
- Wenn **Bund und DB InfraGO AG** die „**Trasse orange tief**“ auswählen, kann ein **Regionalzughalt in Zusmarshausen weiterverfolgt werden**.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
 - 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen
 - 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren**
 - 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren
 - 3.4 Vorschlagsvariante
4. Zeit für Diskussion
5. Termine

Das Trassenauswahlverfahren (TAV) und das Raumordnungsverfahren (ROV) bestimmen eine mögliche Vorschlagsvariante

Trassenauswahl-
verfahren



Raumordnungs-
verfahren

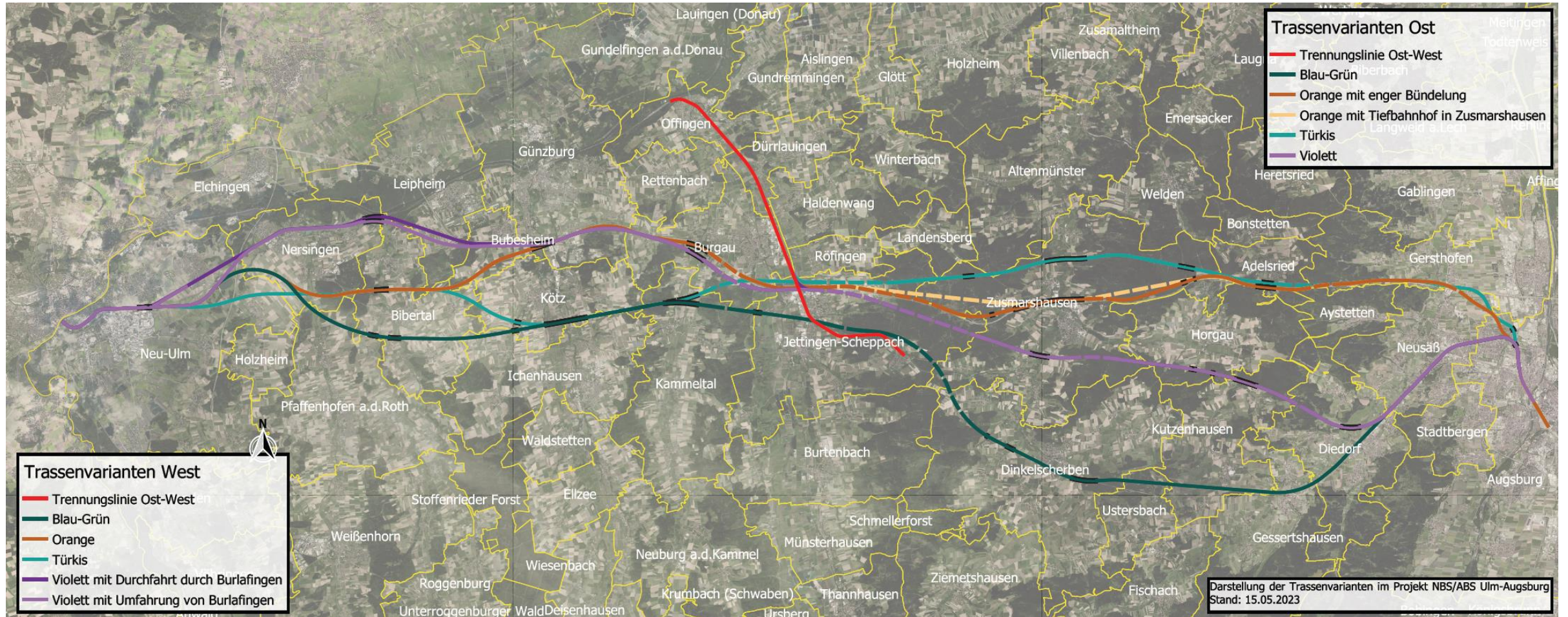


Vorschlagstrasse

- Verfahren begleitet durch Experten der Universität Innsbruck
 - Inhalte des Kriterienkataloges mit Dialogforum und Projektkoordinierungsrat erarbeitet und abgestimmt
 - Fachliche Beurteilung durch externe Fachplaner
 - Abweichende Trassenverläufe in kurzen Teilbereichen wurden immer kommuniziert
 - Das Mindeltal war im Verfahren ausgenommen
- Zuständige Behörde ist die Regierung von Schwaben, Sachgebiet 24
 - Prüfung der Raumverträglichkeit der vier Grobtrassierungen unter überörtlichen Gesichtspunkten
 - Einbindung der Träger öffentlicher Belange, der betroffenen Gemeinden, Fachbehörden und Verbänden sowie der Öffentlichkeit
 - Abschluss mit zu berücksichtigender landesplanerischer Beurteilung
 - Darstellung genehmigungskritischer Sachverhalte
 - **ROV-Beschluss (landesplanerische Beurteilung) liegt seit 29.05.24 vor**

Im Trassenauswahlverfahren werden der West- und Ostbereich nach gleichen Kriterien getrennt voneinander bewertet

- Trassenverläufe gemäß Raumordnungsverfahren
- Trennungslinie für Ost- und Westbereich entlang der Bestandsstrecke



Videobotschaft von DB InfraGO-Vorständin Ingrid Felipe

Die Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte gratuliert dem Projekt



Trassenauswahlverfahren

Bewertung mit Gewichtung – exemplarisch

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB	Punkte	Gewichtung	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB
2 Raum und Umwelt	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	1	1	1	1	1	3	7,84%	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8
		2-2-2 Regionale Erschließung	3	3	3	3	3	3	7,84%	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	2	4	5	4	4	1	3,92%	7,8	15,7	19,6	15,7	15,7
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	3	3	3	3	3	0	1,96%	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	4	4	4	4	4	2	5,88%	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich West – Fachbereich Verkehr & Technik

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViÜB	Punkte	Gewichtung	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViÜB	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	4	2	3	3	3	0	3,85%	15,4	7,7	11,5	11,5	11,5	
		1-1-2 Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur	4	4	5	4	4	1	7,69%	30,8	30,8	38,5	30,8	30,8	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	4	4	4	4	4	1	7,69%	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	
		1-2-2 Energiebedarf	4	5	4	3	3	2	11,54%	46,2	57,7	46,2	34,6	34,6	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	5	5	5	4	4	0	3,85%	19,2	19,2	19,2	15,4	15,4	
		1-2-4 Fahrzeitreserven	2	3	4	3	2	2	11,54%	23,1	34,6	46,2	34,6	23,1	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	4	4	4	3	3	0	3,85%	15,4	15,4	15,4	11,5	11,5	
		1-3-2 Bauphase	5	5	5	4	4	2	11,54%	57,7	57,7	57,7	46,2	46,2	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	2	2	3	3	2	2	11,54%	23,1	23,1	34,6	34,6	23,1	
		1-4-2 Massendisposition	2	4	3	4	5	2	11,54%	23,1	46,2	34,6	46,2	57,7	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	3	3	3	3	3	3	15,38%	46,2	46,2	46,2	46,2	46,2	
				39	41	43	38	37	15	100,00%	330,76923	369,23077	380,76923	342,30769	330,76923

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich West – Fachbereich Raum & Umwelt

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB	Punkte	Gewichtung	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	3	4	4	2	2	3	7,84%	23,5	31,4	31,4	15,7	15,7
		2-1-2 Erschütterungen	5	5	5	2	3	1	3,92%	19,6	19,6	19,6	7,8	11,8
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	1	1	1	1	1	3	7,84%	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8
		2-2-2 Regionale Erschließung	3	3	3	3	3	3	7,84%	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	2	4	5	4	4	1	3,92%	7,8	15,7	19,6	15,7	15,7
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	3	3	3	3	3	0	1,96%	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	4	4	4	4	4	2	5,88%	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
	2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2-4-1 Gebiets- und Artenschutz	2	2	2	1 !	1 !	1	3,92%	7,8	7,8	7,8	3,9	3,9
		2-4-2 Tierlebensräume	2	2	2	2	2	1	3,92%	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8
		2-4-3 Pflanzenlebensräume	3	3	3	1	1	2	5,88%	17,6	17,6	17,6	5,9	5,9

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich West – Fachbereich Raum & Umwelt

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB	Punkte	Gewichtung	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB	
2 Raum und Umwelt	2-5 Wasser	2-5-1 Grundwasser (inkl Trinkwasser)	4 !	4 !	5 !	3 !	3 !	2	5,88%	23,5	23,5	29,4	17,6	17,6	
		2-5-2 Oberflächenwasser	2	4	3	2	2	1	3,92%	7,8	15,7	11,8	7,8	7,8	
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	3	4	3	4	4	3	7,84%	23,5	31,4	23,5	31,4	31,4	
		2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	1	1	5	4	1	2	5,88%	5,9	5,9	29,4	23,5	5,9
	2-7-2 Land- und Forstwirtschaft		1	3	2	5	5	2	5,88%	5,9	17,6	11,8	29,4	29,4	
	2-7-3 Flächen		3	1	5	5	4	1	3,92%	11,8	3,9	19,6	19,6	15,7	
	2-7-4 Jagd		4	4	4	4	4	1	3,92%	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Luft und Klima	3	3	3	4	3	0	1,96%	5,9	5,9	5,9	7,8	5,9	
		2-8-2 CO2 Emissionen	5	5	5	4	3	1	3,92%	19,6	19,6	19,6	15,7	11,8	
	2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe	2-9-1 kulturelles Erbe	4	4	3	3	3	0	1,96%	7,8	7,8	5,9	5,9	5,9	
		2-9-2 Sachgüter	nb	nb	nb	nb	nb	0	1,96%	nb	nb	nb	nb	nb	
				58	64	70	61	56	30	100%	272,54902	307,84314	337,2549	292,15686	268,62745

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich West – Fachbereich Kosten

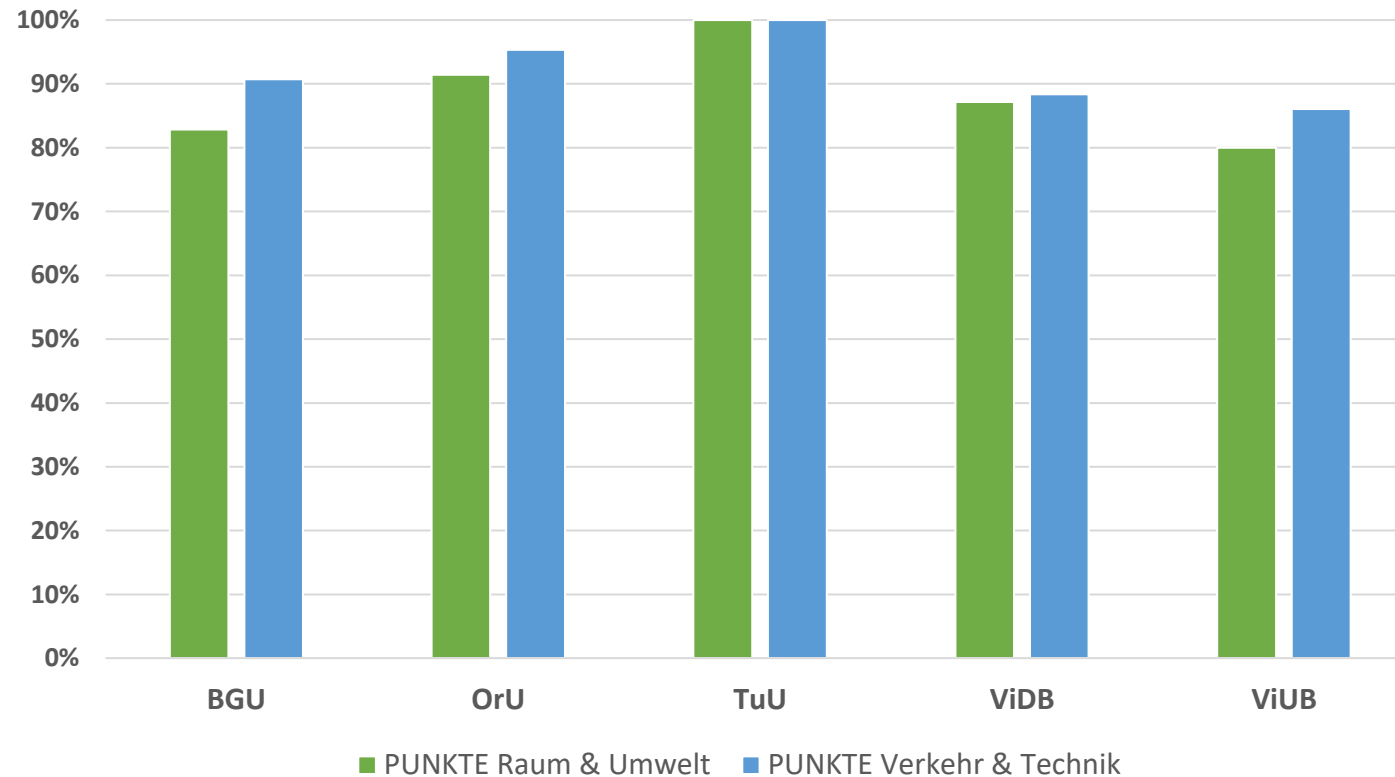
Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrU	TuU	ViDB	ViUB	
3	Kosten	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten [Mrd.€]	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3
			3-1-2 laufende Kosten [Mio.€ pro Jahr]	nb	nb	nb	nb	nb

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

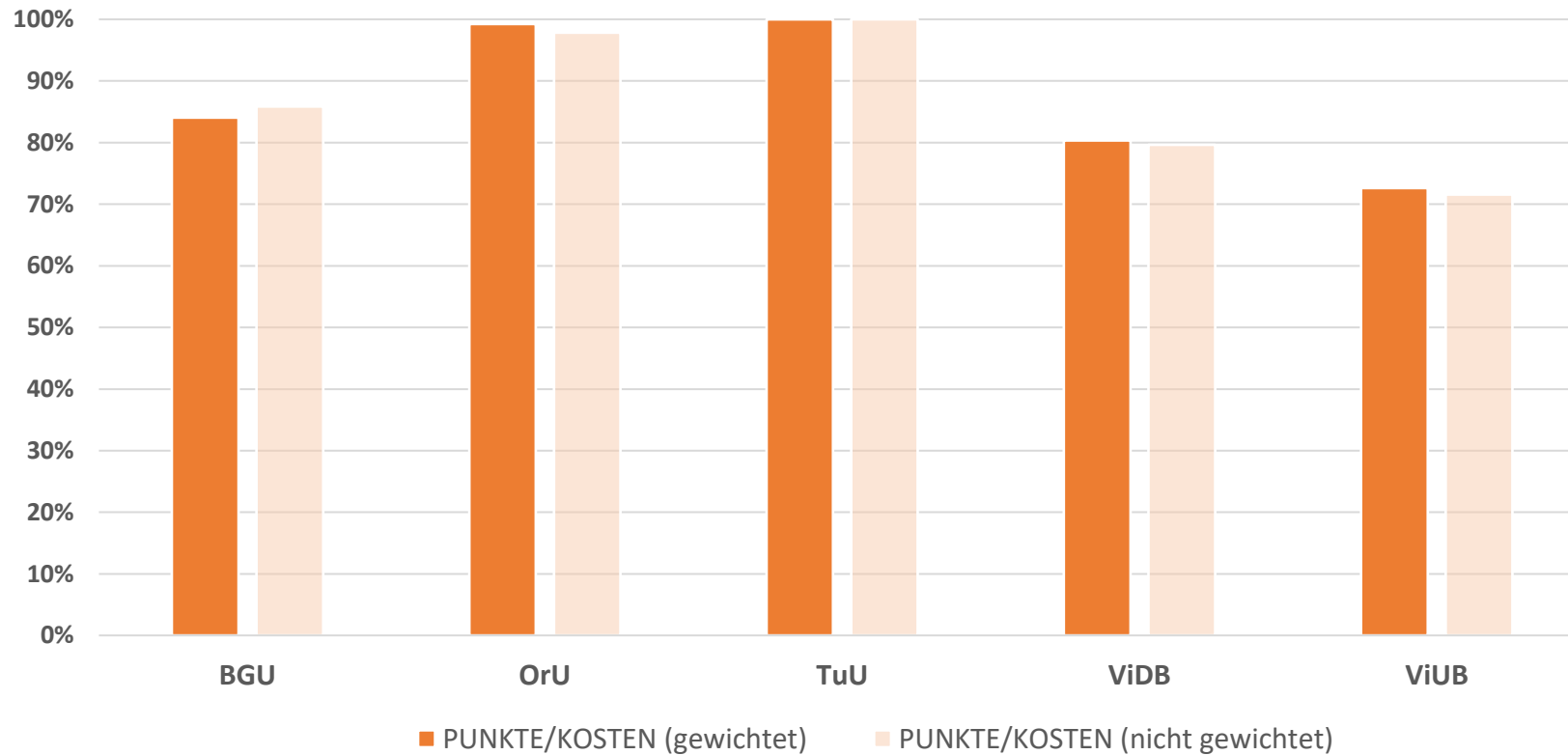
Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich West – GESAMT



Relative Darstellung / Variante mit höchster Punkteanzahl = 100%

Trassenauswahlverfahren Kosten-Wirksamkeitsanalyse – Bereich West



Relative Darstellung / Variante mit höchster Punkteanzahl = 100%

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich Ost – Fachbereich Verkehr & Technik

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	Punkte	Gewichtung	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	4	2	3	4	5	0	3,85%	15,4	7,7	11,5	15,4	19,2	
		1-1-2 Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur	2	4	4	4	3	1	7,69%	15,4	30,8	30,8	30,8	23,1	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	4	4	4	4	4	1	7,69%	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	
		1-2-2 Energiebedarf	2	5	5	3	3	2	11,54%	23,1	57,7	57,7	34,6	34,6	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	3	4	3	4	3	0	3,85%	11,5	15,4	11,5	15,4	11,5	
		1-2-4 Fahrzeitreserven	2	3	3	4	3	2	11,54%	23,1	34,6	34,6	46,2	34,6	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	3	4	4	5	5	0	3,85%	11,5	15,4	15,4	19,2	19,2	
		1-3-2 Bauphase	1	5	5	5	3	2	11,54%	11,5	57,7	57,7	57,7	34,6	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	2	4	4	3	3	2	11,54%	23,1	46,2	46,2	34,6	34,6	
		1-4-2 Massendisposition	5	3	3	3	4	2	11,54%	57,7	34,6	34,6	34,6	46,2	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	2	4	4	4	2	3	15,38%	30,8	61,5	61,5	61,5	30,8	
				30	42	42	43	38	15	100,00%	253.84615	392.30769	392.30769	380.76923	319.23077

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich Ost – Fachbereich Raum & Umwelt

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	Punkte	Gewichtung	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	2	4	4	3	2	3	7,84%	15,7	31,4	31,4	23,5	15,7
		2-1-2 Erschütterungen	1	5	5	5	1	1	3,92%	3,9	19,6	19,6	19,6	3,9
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	1	1	2	2	2	3	7,84%	7,8	7,8	15,7	15,7	15,7
		2-2-2 Regionale Erschließung	3	3	5	3	3	3	7,84%	23,5	23,5	39,2	23,5	23,5
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen, Gemeinbedarfsflächen)	1	4	4	1	1	1	3,92%	3,9	15,7	15,7	3,9	3,9
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	1	3	3	5	3	0	1,96%	2,0	5,9	5,9	9,8	5,9
		2-3-3 Freizeit und Erholungsnutzung	3	3	3	3	3	2	5,88%	17,6	17,6	17,6	17,6	17,6
	2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2-4-1 Gebiets- und Artenschutz	1 !	2	2	2	1 !	1	3,92%	3,9	7,8	7,8	7,8	3,9
		2-4-2 Tierlebensräume	1	3	3	2	1	1	3,92%	3,9	11,8	11,8	7,8	3,9
		2-4-3 Pflanzenlebensräume	1	3	3	3	2	2	5,88%	5,9	17,6	17,6	17,6	11,8

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich Ost – Fachbereich Raum & Umwelt

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	Punkte	Gewichtung	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	
2	2-5 Wasser	2-5-1 Grundwasser (inkl Trinkwasser)	5	4	4	4	3	2	5,88%	29,4	23,5	23,5	23,5	17,6	
		2-5-2 Oberflächenwasser	3	4	4	4	4	1	3,92%	11,8	15,7	15,7	15,7	15,7	
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	3	4	4	3	3	3	7,84%	23,5	31,4	31,4	23,5	23,5	
	2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	5	2	1	3	5	2	5,88%	29,4	11,8	5,9	17,6	29,4	
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	5	2	2	2	3	2	5,88%	29,4	11,8	11,8	11,8	17,6	
		2-7-3 Flächen	1	4	5	3	4	1	3,92%	3,9	15,7	19,6	11,8	15,7	
		2-7-4 Jagd	4	4	4	3	4	1	3,92%	15,7	15,7	15,7	11,8	15,7	
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Luft und Klima	3	3	3	3	3	0	1,96%	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	
		2-8-2 CO2 Emissionen (Bauphase)	5	3	3	3	3	1	3,92%	19,6	11,8	11,8	11,8	11,8	
	2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe	2-9-1 kulturelles Erbe	4	4	4	3	3	0	1,96%	7,8	7,8	7,8	5,9	5,9	
		2-9-2 Sachgüter	nb	nb	nb	nb	nb	0	1,96%	nb	nb	nb	nb	nb	
				53	65	68	60	54	30	100%	264,70588	309,80392	331,37255	286,27451	264,70588

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

Bewertung Bereich Ost – Fachbereich Kosten

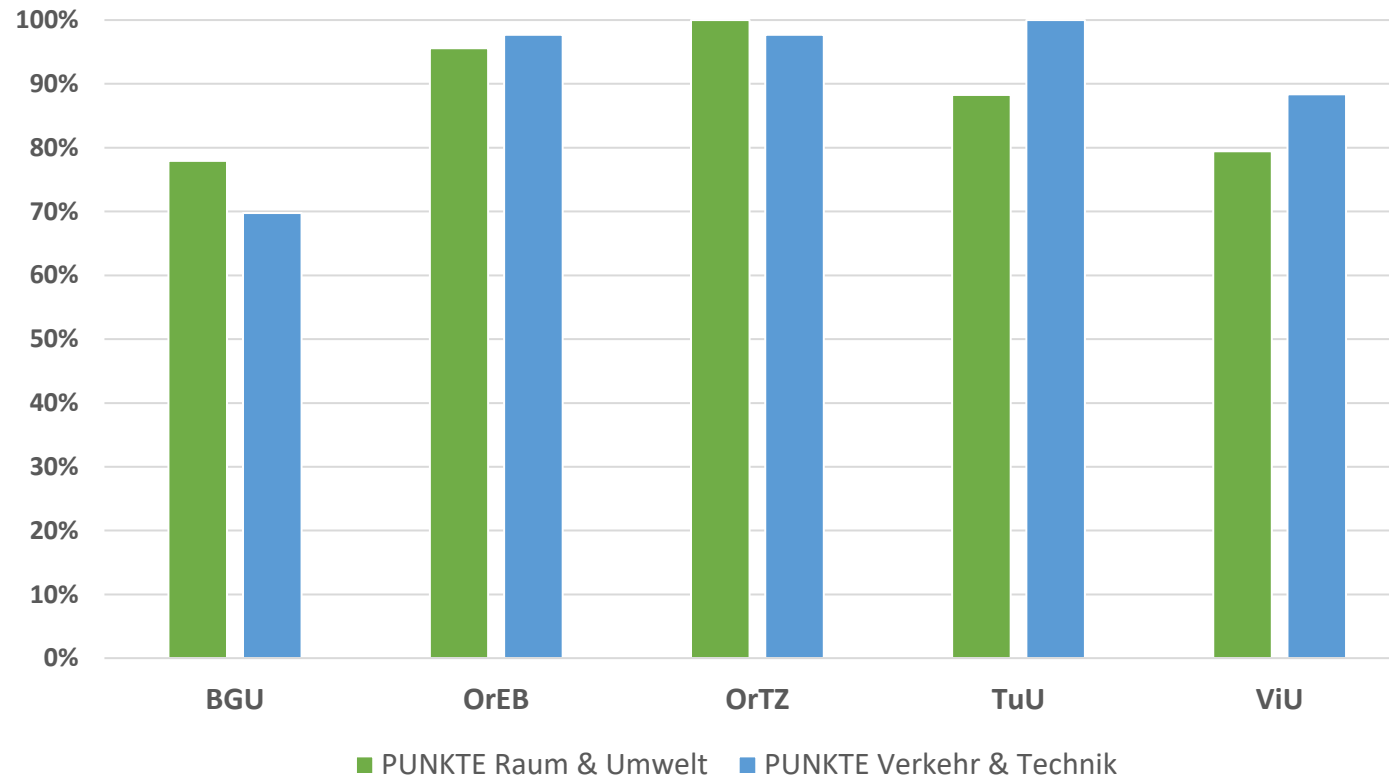
Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	BGU	OrEB	OrTZ	TuU	ViU	
3	Kosten	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten [Mrd.€]	3,4	3,3	3,3	3,3	3,2
			3-1-2 laufende Kosten [Mio.€ pro Jahr]	nb	nb	nb	nb	nb

[!] = vorliegendes Genehmigungsrisiko

[nb] = nicht bewertet

Trassenauswahlverfahren

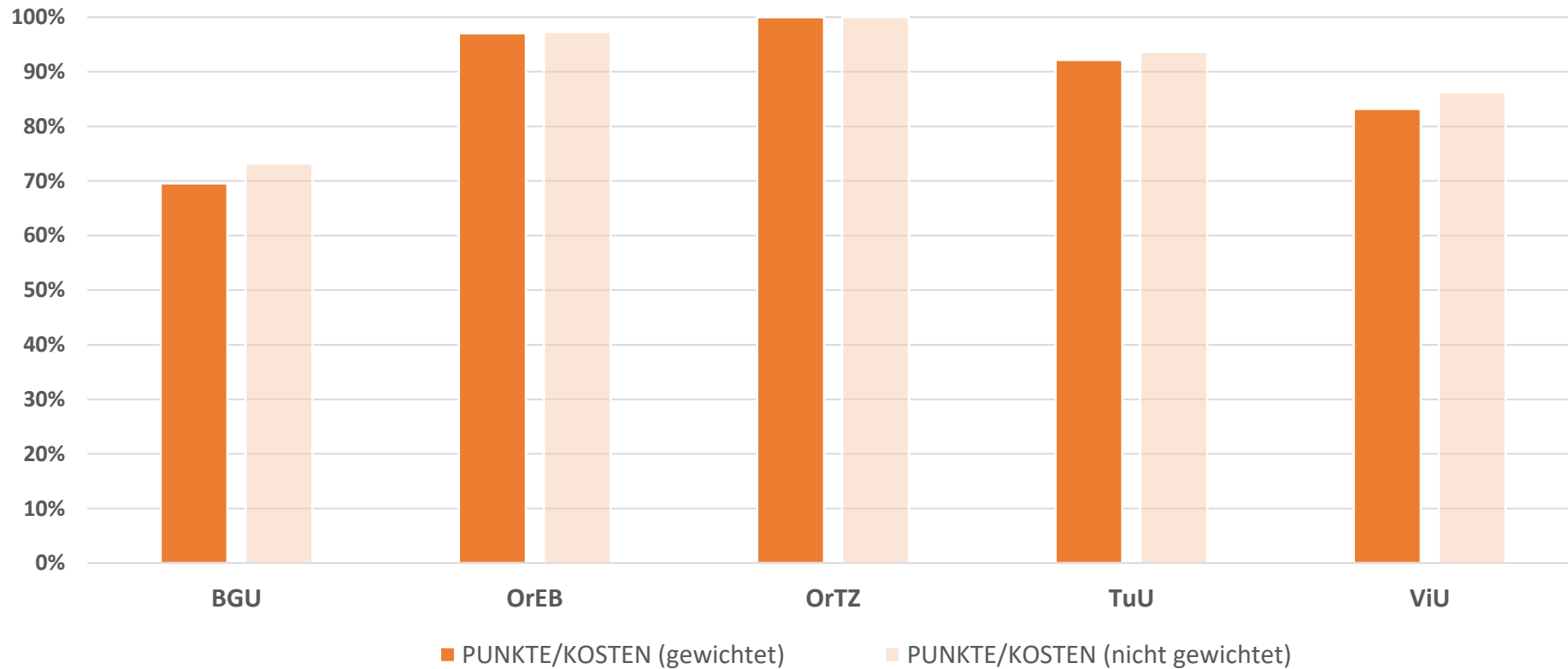
Bewertung Bereich Ost – GESAMT



Relative Darstellung / Variante mit höchster Punkteanzahl = 100%

Trassenauswahlverfahren

Kosten-Wirksamkeitsanalyse – Bereich Ost



Relative Darstellung / Variante mit höchster Punkteanzahl = 100%

Das Trassenauswahlverfahren identifiziert die Variante Türkis im InfraGO Westen bzw. Orange im Osten als zu bevorzugende Linienführung

West	Blau-Grün	Orange	Türkis	Violett Durchfahrt Burlafingen	Violett Umfahrung Burlafingen
Verkehr und Technik	331	369	381	342	331
Raum und Umwelt	272	308	337	292	268
Summe	603	677	718	634	599
Platzierung gem. Punkten*	4.	2.	1.	3.	5.
Kosten (Mrd.€)	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3
Genehmigungsrisiken	!	!	!	!	!

Ost	Blau-Grün	Orange enge Bündelung	Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen	Türkis	Violett
Verkehr und Technik	254	392	392	381	319
Raum und Umwelt	265	310	332	286	265
Summe	519	702	724	667	584
Platzierung gem. Punkten*	5.	2.	1.	3.	4.
Kosten (Mrd.€)	3,4	3,3	3,3	3,3	3,2
Genehmigungsrisiken	!				!

1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
 - 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen
 - 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren
 - 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren**
 - 3.4 Vorschlagsvariante
4. Zeit für Diskussion
5. Termine

Das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung*) bestimmt die Varianten für die vertiefte Prüfung im Auswahlverfahren

nicht raumverträglich

Blau-Grün

Orange - Tunnel Mindeltal



Keine weitere Betrachtung im Auswahlverfahren

unter Maßgaben raumverträglich

Violett - Durchführung Burlafingen

Violett - Umfahrung Burlafingen

Türkis

Orange - enge Bündelung

Orange - Tiefbahnhof Zusamtal



Varianten werden im Auswahlverfahren weiter untersucht

*) <https://www.regierung.schwaben.bayern.de/service/raumordnung/abs-nbs-ulm-augsburg/index.html>

Durch das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung wird die Trassenfindung wesentlich beeinflusst

Im weiteren Prozess werden die Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens mit den Maßgaben des Raumordnungsverfahrens überlagert.

Eine Untersuchung wird getrennt für die Abschnitte **West, Mitte (Mindeltal)** und **Ost** durchgeführt mit dem Ziel der

- **Optimierung** des Ergebnisses aus dem **Trassenauswahlverfahren hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit**
- **Berücksichtigung** der **landesplanerischen Beurteilung**
- **Berücksichtigung** der bekannten / erwarteten **Genehmigungsrisiken**, z.B.
 - FFH-Gebiet Schmuttertal
 - Trinkwasserschutzgebiete Burgau
 - Hochwasserschutz Mindeltal
 - Trinkwasserschutzgebiet Bubesheim
 - Trinkwasserschutzgebiet Nersingen/Straß
 - FFH-Gebiet Donau-Auen zwischen Talfingen und Höchstädt
 - Vogelschutzgebiet Donau-Auen

Kernaspekte des Raumordnungsverfahrens mit Einfluss auf die Trassenauswahl der weiter zu verfolgenden Varianten

Allgemeine Maßgaben:

1. Kombinationslösungen:

Möglichkeiten der Minimierung von Eingriffen durch Kombination von Trassenabschnitten sind zu prüfen.

2. Tunnellagen:

Besonders betroffene Siedlungsbereiche, Waldkomplexe oder landwirtschaftlich ertragreiche Flächen sollen möglichst durch Tunnel umgangen werden.

3. Haltepunkte für Personennahverkehr:

Es sollen Möglichkeiten für weitere Haltepunkte offengehalten werden, wenn dies technisch möglich ist und entsprechende Willensbekundungen der betroffenen Gemeinden vorliegen.

4. Wasserschutzgebiete (WSGe)

sind soweit irgendwie möglich von baulichen Maßnahmen freizuhalten.

5. Hochwasserschutz

im Mindeltaal darf nicht negativ beeinträchtigt werden, bestehende / geplante Anlagen sind in Betrieb zu halten.

Kernaspekte des Raumordnungsverfahrens mit Einfluss auf die Trassenauswahl der weiter zu verfolgenden Varianten

Wesentliche Maßgaben für die Trassenvarianten Orange

- Im Bereich der Wasserversorgung von Burgau wegen der dort geplanten Tunnellage **nur außerhalb des WSG möglich.**
- Im Bereich des WSG Straß der Gemeinde Nersingen sind die Varianten Orange **nur dann möglich, wenn alternative Trassenführungen ausscheiden**, die das WSG nicht betreffen.

Wesentlich Maßgaben für die Trassenvariante Violett:

- Im Bereich der Wasserversorgung von Burgau wegen der dort geplanten Tunnellage **nur außerhalb des WSG möglich.**
- Im Bereich der Wasserversorgung Bubesheim **möglichst außerhalb** des Wasserschutzgebietes.

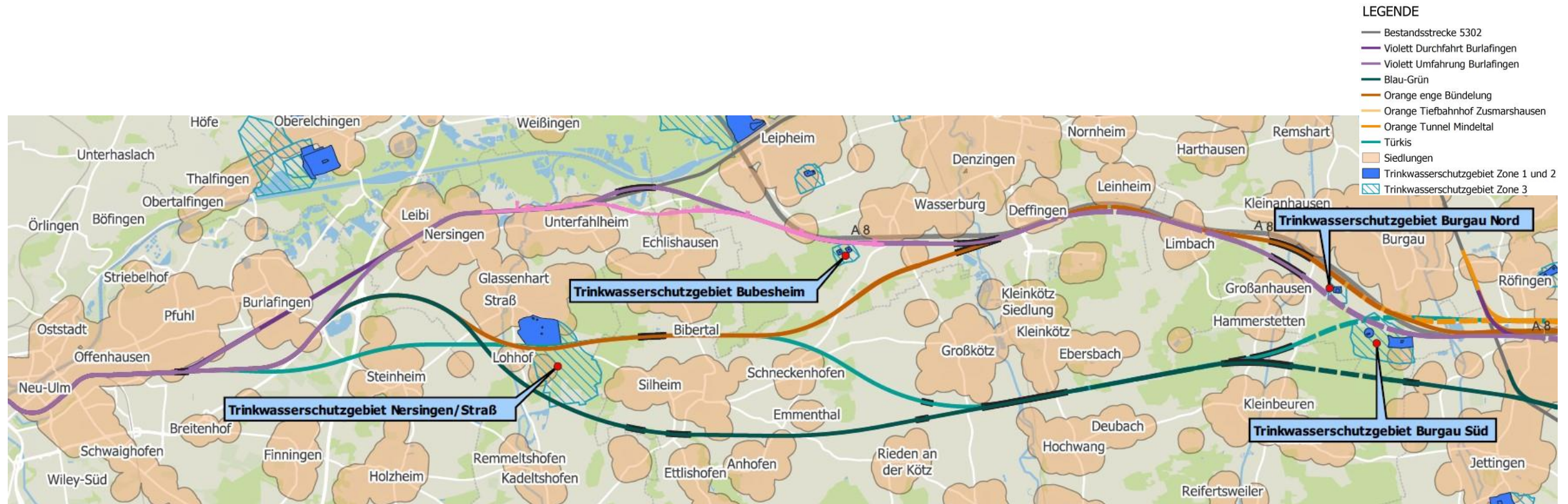
Wesentlich Maßgaben für die Trassenvariante Türkis:

- Im Bereich der Wasserversorgung von Burgau wegen der dort geplanten Tunnellage **nur außerhalb des WSG möglich.**
- Im Bereich des Hochwasserrückhaltebeckens Burgau ist die Trasse **nur in aufgeständerter Bauweise** möglich.
- Im Bereich des WSG Straß der Gemeinde Nersingen ist die Variante Türkis nur **dann möglich, wenn alternative Trassenführungen ausscheiden, die das WSG nicht betreffen.**

1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
 - 3.1 Ergebnis Potentialabschätzung der BEG zum möglichen Regionalzughalt in Zusmarshausen
 - 3.2 Ergebnis Trassenauswahlverfahren
 - 3.3 Ergebnis Raumordnungsverfahren
 - 3.4 Vorschlagsvariante**
4. Zeit für Diskussion
5. Termine

Im Bereich West werden für alle untersuchten Trassenvarianten Genehmigungsrisiken erwartet

- **Genehmigungsrisiken** bestehen für die Wasserschutzgebiete (WSG) Burgau, Burgau Nord, Bubesheim und Nersingen/Straß, das FFH-Gebiet Donau-Auen, dem Vogelschutzgebiet Donau-Auen sowie den Hochwasserschutzanlagen im Mindeltal.
- In **weiteren Untersuchungen** wurde daher **ein Trassenverlauf** erarbeitet, der die bekannten **Konfliktpunkte umfährt**.
- Dabei orientiert sich die Trassenfindung grundsätzlich an der im **Trassenauswahlverfahren** erarbeiteten Rangfolge.

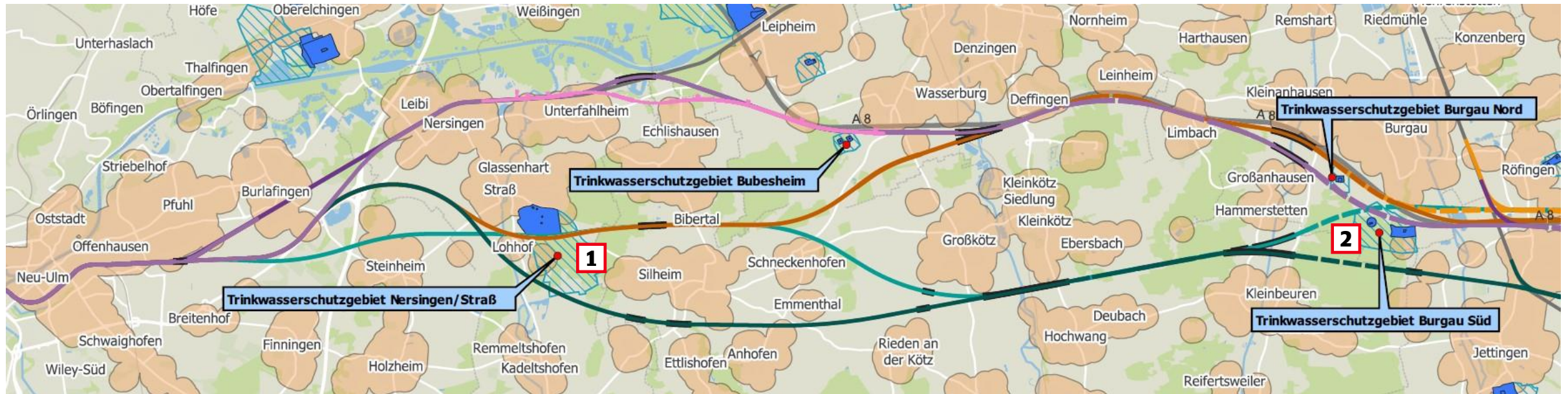


Auswahl einer möglichen Vorschlagsvariante – Bereich West

Bewertung der Trassenvariante Türkis

- Die im Trassenauswahlverfahren im Westabschnitt bestplatzierte Variante „Türkis“ durchfährt die **Wasserschutzgebiete Nersingen/Straß 1** und **Burgau 2**
- Eine **Vermeidung des Konfliktpunktes 1** (WSG Nersingen/Straß) durch z.B. eine kleinräumige Umtrassierung ist aufgrund der **geometrischen Randbedingungen** (mittige Durchfahrung, s. Karte) **nicht möglich**.
- Nach den Vorgaben des ROV ist eine Alternativtrasse außerhalb eines Wasserschutzgebietes zu bevorzugen.

Die Variante Türkis wird im Auswahlverfahren für eine mögliche Vorschlagsvariante im Bereich West wegen sehr hoher Risiken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit nicht weiter berücksichtigt

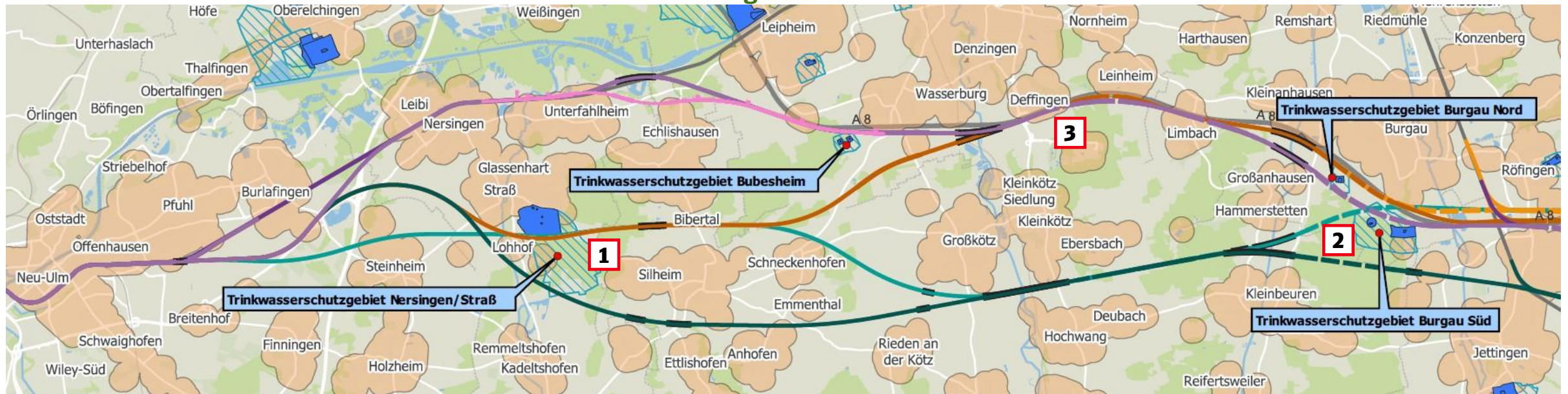


Auswahl einer möglichen Vorschlagsvariante – Bereich West

Untersuchung der Varianten Orange und Violett

- Auch die zweitplatzierte Variante „**Orange**“ durchfährt das WSG Nersingen/Straß mittig (vgl. Var. Türkis). **1**
- Die drittplatzierte Variante „**Violett**“ durchfährt das WSG Burgau **in Tunnellage**. **2**
- Beide Konflikte können **durch eine Kombination** der beiden Varianten **aufgelöst werden**. Eine Verknüpfungsmöglichkeit besteht westl. der Gemeinde Deffingen. **3**
- Einer Eingriffsminimierung im Sinne der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung wird damit Rechnung getragen.

Für eine mögliche Vorschlagsvariante im Bereich West wird deshalb eine Kombination aus den Trassenvarianten Violett und Orange gewählt!



Die durch die Kombination aus Violett und Orange gewählte Trassenführung im Westen erfordert geringfügige Anpassungen

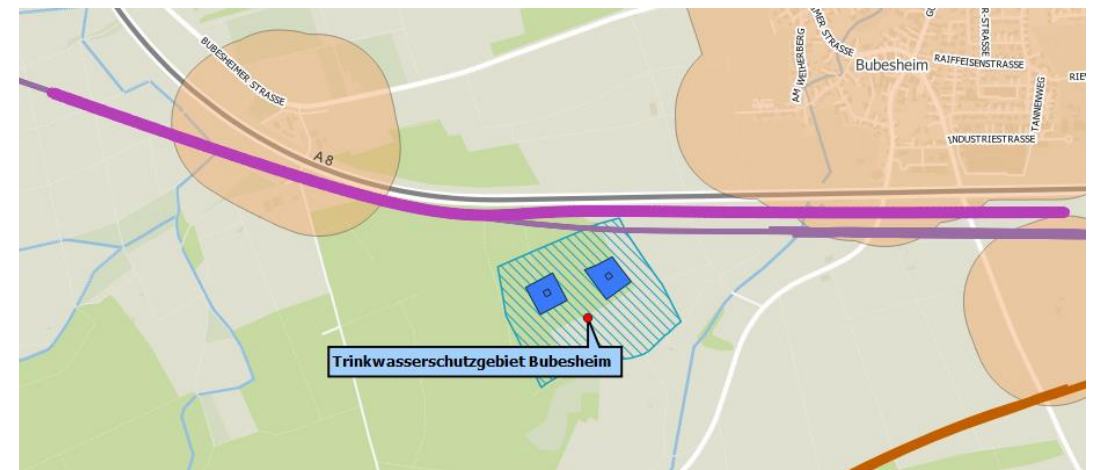
WSG Burgau Nord

- Die **gewählte Trassenführung** tangiert das **Wasserschutzgebiet** „Burgau Nord“ in Tunnellage **im Teilabschnitt Orange**.
- Der Konflikt kann durch eine geringfügige Umtrassierung (vgl. hellgelbe Linie) **ohne Auswirkungen auf Fahrzeit und Kosten gelöst** werden.



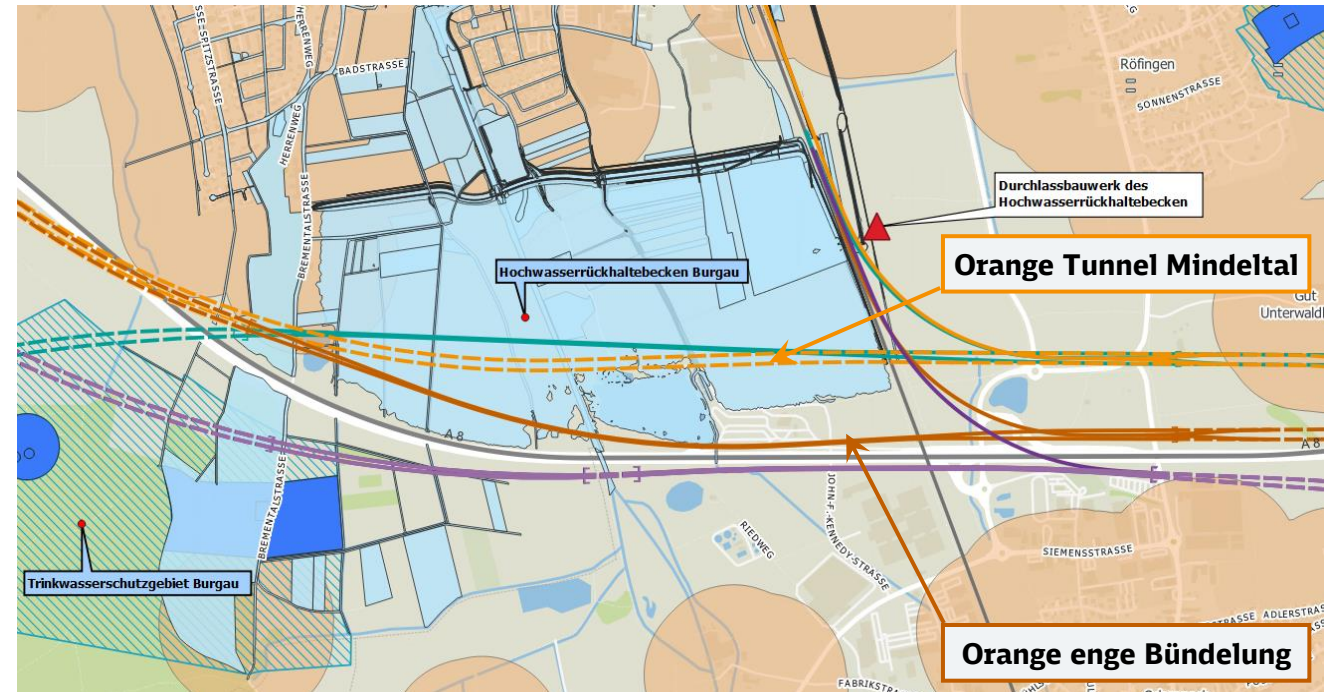
WSG Bubesheim

- Die **gewählte Trassenführung** tangiert das **Wasserschutzgebiet** „Bubesheim“ **im Teilabschnitt Violett**.
- Der **Konflikt** kann durch eine geringfügige Umtrassierung (vgl. hellviolette Linie) **ohne Auswirkungen auf Fahrzeit und Kosten gelöst** werden.



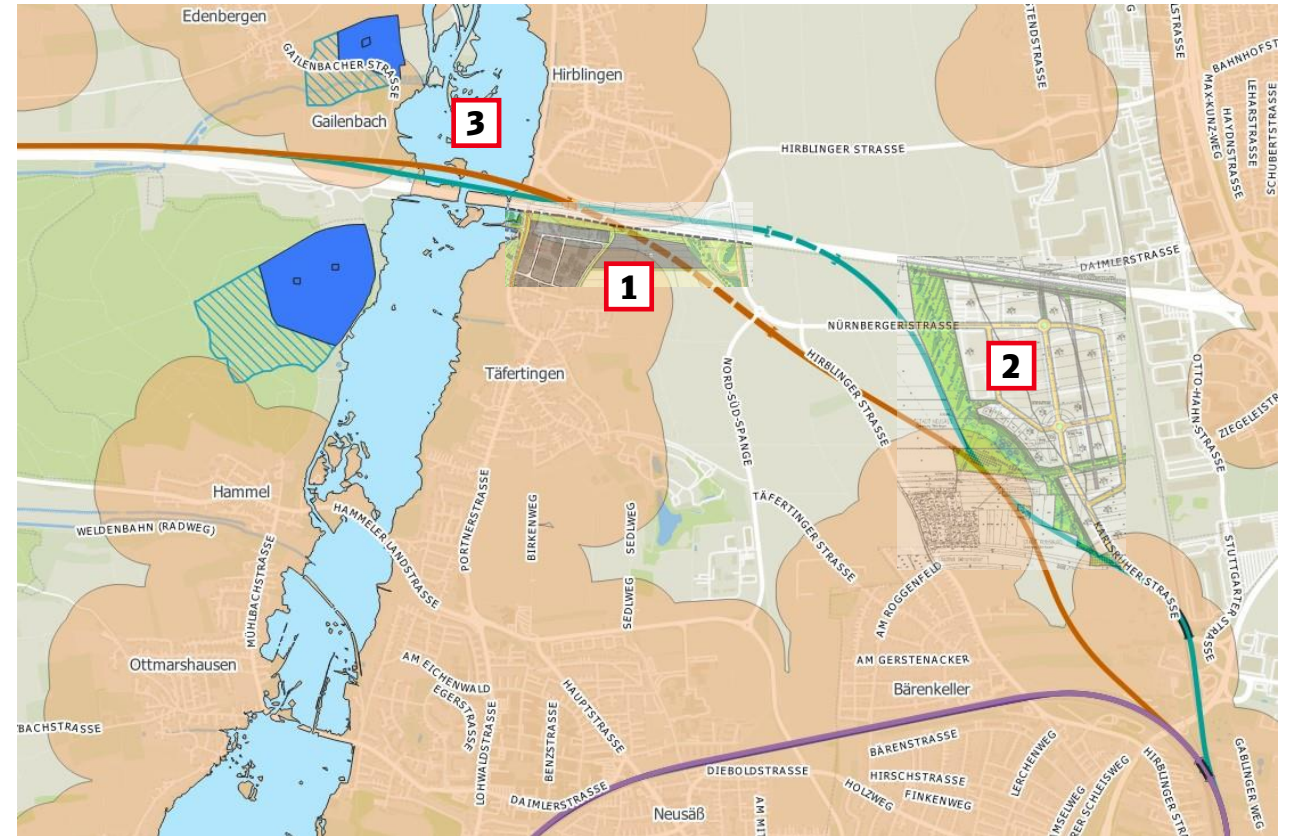
Im Mindeltal entspricht nur die Variante Orange enge Bündelung den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung

- Das **Mindeltal** stellt den **zentralen Verknüpfungsbereich** der Bereiche Ost, West und Bestandstrecke dar.
- Technisch **hoch komplex** durch Flusstal-geprägte Topologie, hoch anstehendes **Grundwasser**, Grundwasserfließrichtung senkrecht zur Neubautrasse von Süd nach Nord, **mehrere Gewässer- und Straßenkreuzungen**, **Hochwasserschutzmaßnahmen** sowie die **Anbindung an die Bestandstrecke**
- **Im Mindeltal wird die Variante „Orange enge Bündelung“ als Teil einer möglichen Vorschlagsvariante gewählt**, da
 - als **einzig**e Variante **vereinbar** mit den **Hochwasserschutzmaßnahmen** im Mindeltal,
 - **keine WSG** tangiert werden,
 - die Beeinflussung der **Grundwasserströmung** beherrschbar bleibt,
 - diese Variante die Umsetzung einer **technisch und wirtschaftlich darstellbaren Verknüpfung** mit der **Bestandstrecke** gewährleistet



Im Bereich Ost weicht eine mögliche Vorschlagsvariante vom Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens ab

- Infolge der Maßgaben des Raumordnungsverfahrens weicht eine mögliche Vorschlagsvariante im **Ausfahrbereich Augsburg** vom **Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens** ab.
- Anstelle „Orange TZ“ wird die **zweitplatzierte** Variante „Türkis“ gewählt, da diese
 - 1** keine **Betroffenheit** im **Gewerbegebiet Täfertingen** (FNP) aufweist,
 - 2** eine **Bündelung** mit den Ausgleichsflächen des **Güterverkehrszentrums (GVZ)** erlaubt,
 - 3** **weniger Eingriff** in das festgesetzte **Überschwemmungsgebiet im Schmuttertal** durch eine engere Bündelung mit der A8 verursacht.



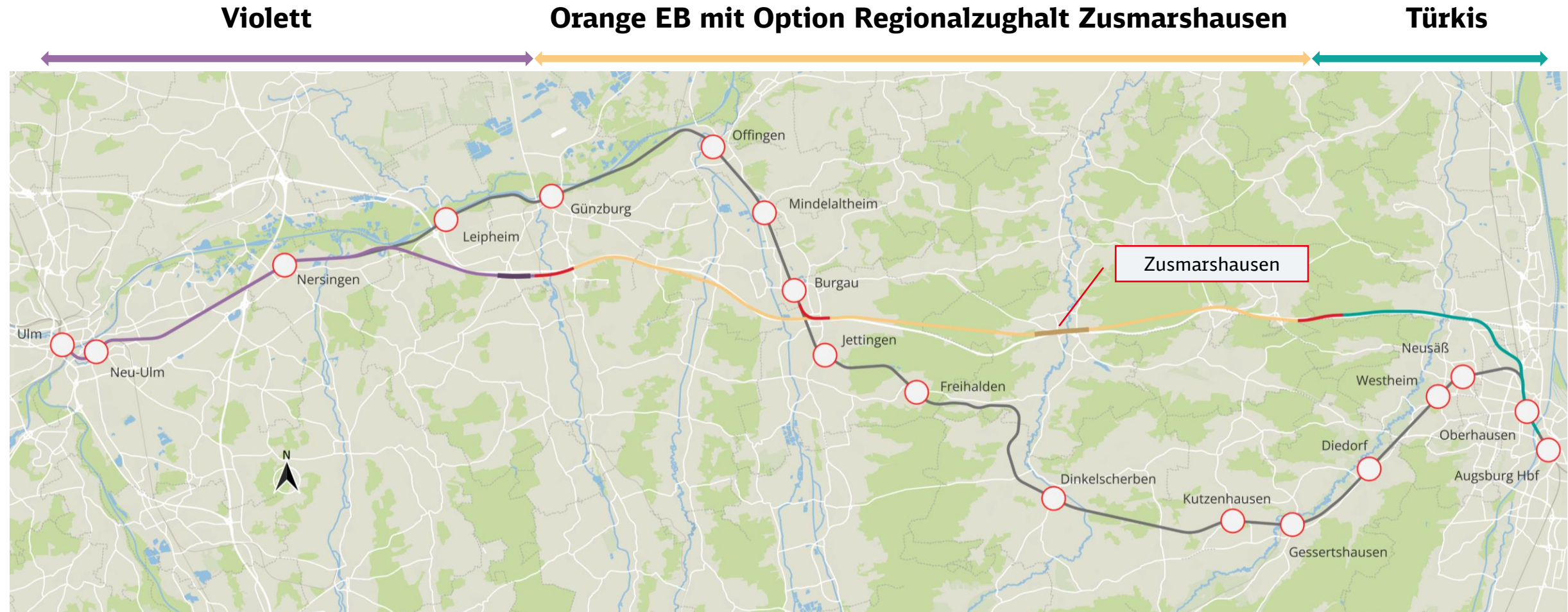
Im Bereich West: Durchfahrung Burlafingen

- **Anpassung der Trassierung** in Arbeit mit dem Ziel, die **Ortsdurchfahrt sicherzustellen** und den **Erhalt der Adenauerstraße** in weitgehend heutiger Lage zu fixieren



Platzbedarf möglicher Haltepunkt Burlafingen kann im weiteren Planungsprozess verschoben werden

Die Vorschlagstrasse setzt sich aus drei Abschnitten der untersuchten Trassenvarianten zusammen



Vorschlagsvariante erfüllt die grundlegenden Prämissen des Projektes ABS/NBS Ulm-Augsburg

Ursprung	Kriterium	
BVWP	Kürzere Fahrzeit im FV zwischen Ulm und Augsburg	✓
	Fernverkehr hält weiterhin am heutigen Bahnhof Günzburg	✓
	Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h	✓
	Güterverkehrstauglich	✓
D-Takt	26 Minuten ohne Halt in Günzburg statt ca. 40 Minuten	✓
	40 Minuten mit Halt in Günzburg statt ca. 49 Minuten (Stärkung der Station durch 1 Zug pro Stunde und Richtung)	✓
	Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 300 km/h	
	Durchgängige Viergleisigkeit zwischen Ulm und Augsburg	✓

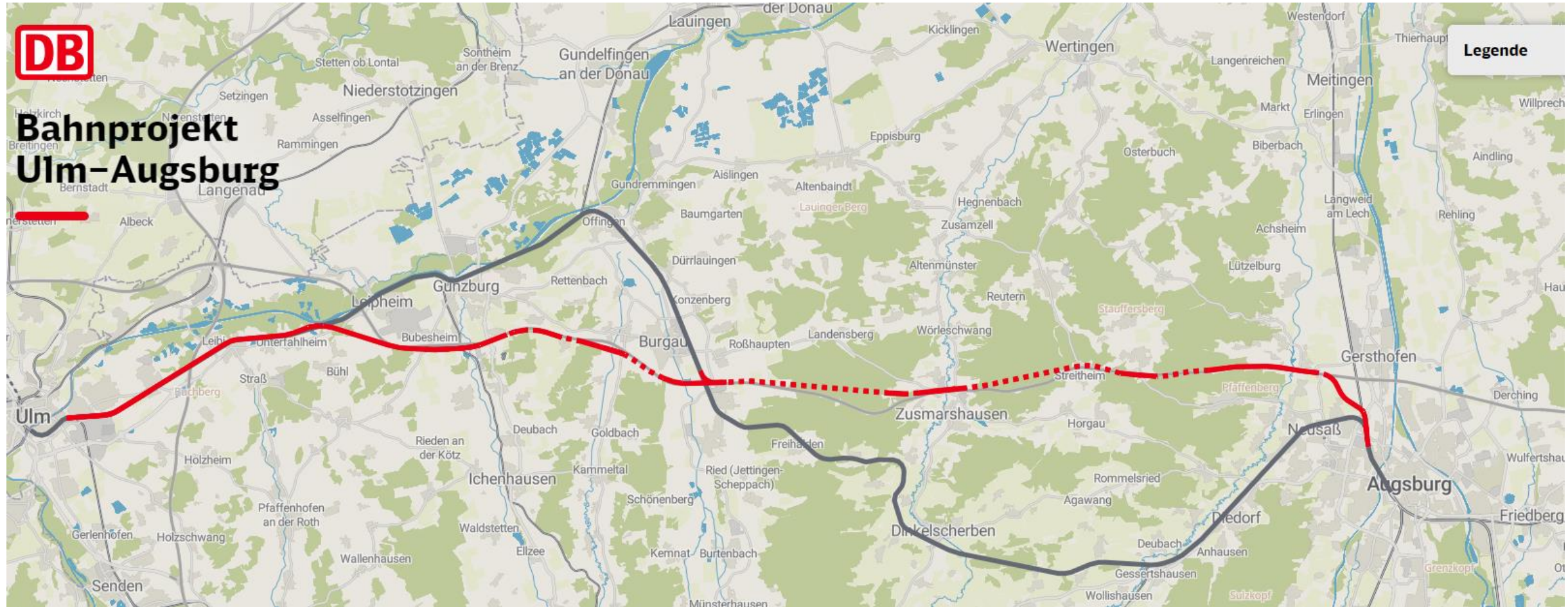
Der Preisindex für die Vorschlagsvariante liegt momentan bei circa 5,5 Mrd. €

West	Blau-Grün	Orange	Türkis	Violett Durchfahrt Burlafingen	Violett Umfahrung Burlafingen
Verkehr und Technik	39	41	43	38	37
Raum und Umwelt	59	64	70	62	57
Summe	98	105	113	100	94
Platzierung gem. Punkten	4.	2.	1.	3.	5.
Kosten (Mrd.€)*	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3
Genehmigungsrisiken	!	!	!	!	!

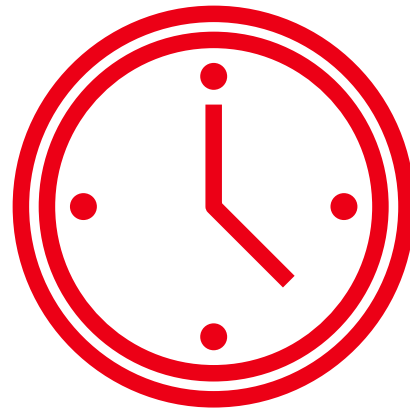
Ost	Blau-Grün	Orange enge Bündelung	Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen	Türkis	Violett
Verkehr und Technik	30	42	42	43	38
Raum und Umwelt	52	64	67	60	54
Summe	82	106	109	103	92
Platzierung gem. Punkten	5.	2.	1.	3.	4.
Kosten (Mrd.€)*	3,4	3,3	3,3	3,3	3,2
Genehmigungsrisiken	!				!

* Gesamtkosten gem. Kostenrahmen, Stand 02/2024

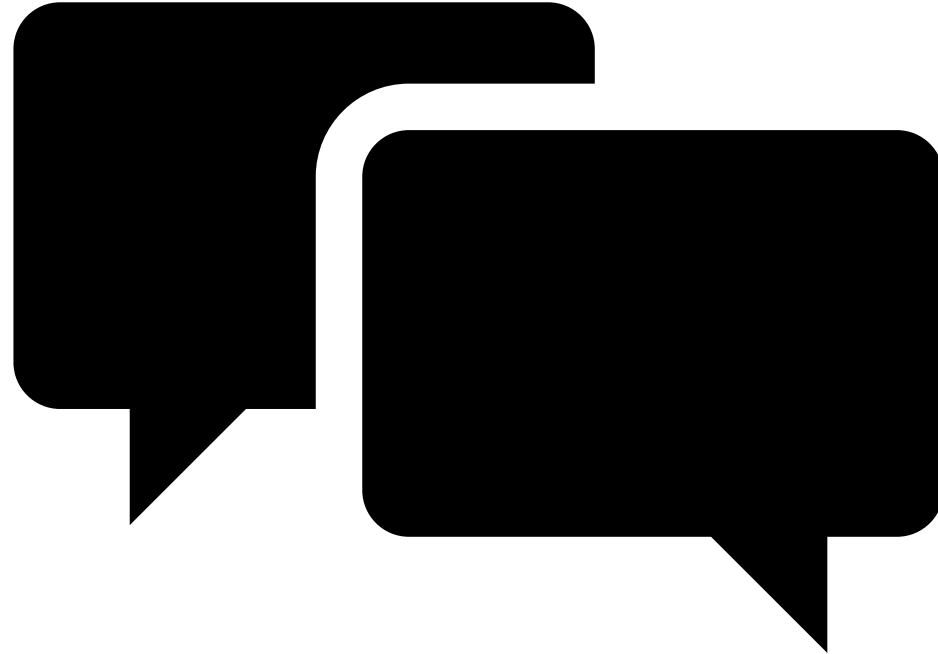
Die mit dem BMDV und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) abgestimmte Vorschlagsvariante



20 Minuten Pause



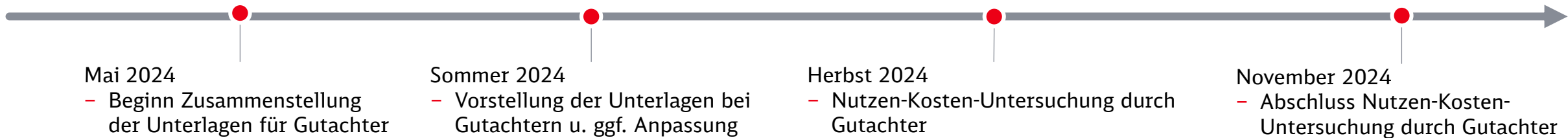
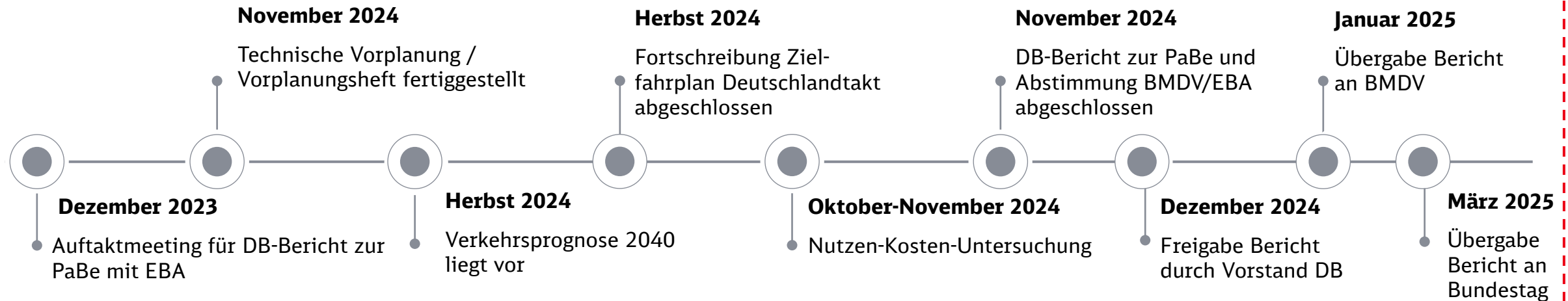
1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
- 4. Zeit für Diskussion**
5. Termine



1. Begrüßung
2. Forderungen der Region im Vorfeld der PaBe - Erläuterung des Verfahrens
3. Ergebnisse der Auswahlverfahren
4. Zeit für Diskussion
- 5. Termine**

Die **Übergabe des Berichtes zur Parlamentarischen Befassung** ABS/NBS Ulm–Augsburg erfolgt **vsI. vor der Bundestagswahl**

Terminplan Parlamentarische Befassung (PaBe)





9. Sitzung des Projektkoordinierungsrats: voraussichtlich im 4. Quartal 2024



Termine des **Dialogforums:**

- **21. Juni 2024:** 14. Sitzung des Dialogforums
- **9. Juli 2024:** Workshop zum Dialogforum



Webcasts

- **21. Juni 2024** um **19 Uhr**
- **27. Juni 2024** um **19 Uhr**



Infomobil-Tour: September und Oktober 2024



InfraGO