

---

Dialogforum Ulm–Augsburg

## 4. Workshop

Online-Veranstaltung

---

Ort: Online-Veranstaltung  
Dauer: 17:00 Uhr – 19:00 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Co-Moderation: Lucia Remhof, ifok  
Ergebnisprotokoll: Kristina Goldacker, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Eingegangene Fragen/ Anmerkungen zum Kriterienkatalog

TOP 3 Weiterer Austausch zum Kriterienkatalog

TOP 4 Ausblick und weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 [Präsentation zum 4. Workshop](#)

## **TOP 1      Begrüßung**

### **Eröffnung Moderation**

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zum 4. Workshop des Dialogforums mit dem Kernthema Fragen und Anmerkungen zum Kriterienkatalog. Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Die Sitzung finde online statt, da wegen eines angekündigten Warnstreiks der EVG Ende der vergangenen Woche mit der Einstellung des Eisenbahnverkehrs zu rechnen war. Er erläutert die technischen Hinweise für die Online-Veranstaltung (**Anlage 1**, Folie 2). 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 Kriterienkatalog und wünsche eine interessante und konstruktive Sitzung.

### **Begrüßung und Einleitung Moderation**

Herr Wachter erläutert, das Ziel des Workshops sei Fragen zu klären und Anmerkungen zu besprechen. Er erklärt, dass zuerst die vorab eingegangenen und anschließend die kurzfristig eingebrachten Anmerkungen behandelt werden.

Zur möglichen Ergänzung und vertiefenden Diskussion sei am 15. Juni 2023 ein weiterer Workshop vor Ort vorgesehen. Herr Wachter bittet darum, dass während der Sitzung eingebrachte Anmerkungen sowie neue Anmerkungen bis 9. Juni 2023 schriftlich an [moderation-ula@ifok.de](mailto:moderation-ula@ifok.de) gesendet werden.

### **Vorstellung der Tagesordnung**

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor. Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen. Herr Wachter gibt einen Ausblick auf den Umgang mit eingegangenen Anmerkungen (**Anlage 1**, Folie 5). Er erinnert an das Selbstverständnis des Dialogforums und erklärt, dass die Sitzungen des Dialogforums und die dazugehörigen Workshops nicht öffentlich sind. Herr Wachter bittet darum, sich auch bei Terminen, die online stattfinden, daran zu halten.

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

## TOP 2      **Eingegangene Fragen/ Anmerkungen zum Kriterienkatalog**

Herr Dr. Tischler, Universität Innsbruck, erläutert die vorab eingegangenen Anmerkungen zum Kriterienkatalog und die dazugehörige fachliche Einschätzung (**Anlage 1**, Folien 7-24).

### **Anmerkungen/Diskussion**

#### **1-1 Eisenbahntechnik – Infrastruktur (Anlage 1, Folie 8)**

*Ein Mitglied fragt, ob ausgewiesene Vorrang-/Vorbehaltsflächen für Windenergie berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass übergeordnete Planungen wie Vorbehaltsflächen für Windenergie unter dem Teilkriterium 2-2-1 Raumentwicklung enthalten sind, wenn die Flächen bereits eingetragen sind.

Herr Baumann ergänzt, dass solche ausgewiesenen Flächen der Raumordnung ebenfalls im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) berücksichtigt werden.

*Ein Mitglied möchte wissen, ob dies ebenfalls für die Ortsumfahrung Diedorf gilt, da das Vorhaben bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten ist.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass die Ortsumfahrung sowohl im Raumordnungsverfahren als auch im Teilkriterium 2-2-1 Raumentwicklung mit den Indikatoren „Übereinstimmung mit Regionalplänen, Flächennutzungsplänen und Bauleitplänen“ und „Bündelungspotenziale mit übergeordneter Infrastruktur“ berücksichtigt wird, sofern sie in den angesprochenen Plänen enthalten ist. Es sei wahrscheinlich, dass das Projekt dort genannt werde, da es bereits im BVWP enthalten sei.

#### **1-2 Betriebsführung (Anlage 1, Folie 9)**

*Ein Mitglied erklärt, dass die Anmerkung „Nachnutzung von Baustraßen (z. B. Ortsverbindung Zusamtal - Streithelm)“ so gemeint war, dass die Nachnutzung von Baustraßen unabhängig von der Trassenauswahl berücksichtigt werden sollte.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass dies zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich ist, da die Nachnutzungspotenziale erst in der nächsten Planungsphase ermittelt werden. Im Trassenauswahlverfahren würden Kriterien gesucht, welche Unterschiede bzw. Unterscheidungsmerkmale zwischen den Trassen aufzeigen. Das Projektteam werde aber versuchen, den Vorschlag in der weiterführenden Planung zu berücksichtigen.

*Ein Mitglied fragt, welche Aspekte sich besonders auf den Energiebedarf auswirken.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass die Steigung der Strecke wesentlich ist. Abschnitte mit Tunneln und Beschleunigungen sowie die Art und das Gewicht des Zuges bzw. die Länge würden ebenfalls eine Rolle spielen, seien aber nicht so zentral wie die Steigung der Strecke.

*Ein Mitglied erläutert, dass bei der Anmerkung „Möglichkeit der Produktion von erneuerbaren Energien entlang des Streckenverlaufs“ gemeint ist, dass Potenziale von Totstreifen neben der Strecke für Photovoltaik-/Solaranlagen genutzt und für die Planung berücksichtigt werden sollten.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass dieser Aspekt variantenunabhängig ist, da das Potenzial grundsätzlich bei allen Trassen gegeben ist. Dies könne in der nächsten Planungsphase berücksichtigt werden.

## **2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden (Anlage 1, Folie 13)**

*Ein Mitglied möchte wissen, wo Belastungen durch Erschütterungen beim Bau und beim Betrieb berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass sich die beiden Teilkriterien 2-1-1 Lärm und 2-1-2 Erschütterungen auf die Betriebsphase beziehen. Damit werden die Schall- und Erschütterungsemissionen im Regelbetrieb erfasst. Die Bauphase sei im Teilkriterium 1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung enthalten (**Anlage 1**, Folie 11). Dort werde die Umgebungssensitivität bewertet, also der Nahbereich von Umgebungen, die sensibel auf Erschütterungen reagieren, beispielsweise Siedlungsgebiete oder Betriebe mit sensiblen Maschinen.

*Ein Mitglied bittet darum, dass eine längere Bauzeit insbesondere in Siedlungsgebieten als Kriterium berücksichtigt wird.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass dieses Thema im kommenden Workshop nochmals vertieft werden kann.

## **2-2 Mensch - Raumentwicklung (Anlage 1, Folie 14)**

*Ein Mitglied möchte wissen, wie das mögliche Teilkriterium 2-2-2 Regionale Erschließung gemessen werden könnte.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass mit dem Teilkriterium Regionale Erschließung die Erschließungswirkung einer Trasse für die Region abgebildet werden würde. Daraus könnten Unterschiede abgeleitet werden. Beispielsweise könnten Haltestelleneinzugsbereiche durch die Anzahl der Anwohnenden, die Park and Ride-Anbindung oder die Anbindung an das hochrangige Straßennetz ermittelt werden.

*Ein Mitglied fragt, ob dabei nur Erschließungen berücksichtigt werden, die bereits zur Diskussion stehen.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass entlang der Neubaustrecke ein Punkt ausgewählt und mit dem Planungstool GIS verschnitten werden würde. Anschließend müssten die Streckenplaner:innen beurteilen, ob die Erschließung grundsätzlich geeignet sei.

Herr Baumann ergänzt, dass vermutlich einer der Standorte der betrieblichen Bahnhöfe berücksichtigt werden würde.

*Ein Mitglied möchte wissen, ob weitere Analysen oder Gutachten durchgeführt werden, die beispielsweise die Auswirkungen eines Regionalhaltes auf die Bestandsstrecke untersuchen. Auch die Knotenbahnhöfe und deren Kapazitäten bzw. Leistungsfähigkeiten sollten einbezogen werden.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass die Grundlage der Bewertung eine grobe Abschätzung der Fahrgastpotenziale ohne mögliche Rebound-Effekte (Verlagerungen zwischen Strecken) wäre. Eine detailliertere Untersuchung könnte im Nachgang erstellt werden. Nach dem Trassenauswahlverfahren werde im Detail untersucht, wie groß das Potenzial eines Regionalhaltes wäre und wie ein möglicher Fahrplan aussehen könnte, falls diese Trasse ausgewählt werde.

Grundsätzlich sei zwischen zwei Aspekten zu unterscheiden: Das Teilkriterium Raumentwicklung betrachte den Nutzen für die Region durch den zusätzlichen Halt. Der angesprochene Punkt zu den Kapazitäten sei im Fachbereich Verkehr/ Technik zu verorten.

Herr Wachter unterstreicht, dass Ziel des Workshops sei, Vorschläge dahingehend zu prüfen, ob sie grundsätzlich als Kriterium geeignet sein könnten. Über die tatsächliche Aufnahme werde auf dem Workshop hingegen noch nicht entschieden.

Herr Baumann ergänzt, dass eine Potenzialanalyse durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) durchgeführt werden müsse. Zum aktuellen Zeitpunkt könnten die Potenziale lediglich abgeschätzt werden.

*Ein Mitglied erklärt, dass sich der Nutzen der Strecke durch einen zusätzlichen Regionalhalt verändert. Dabei müsse gegengerechnet werden, wie sich das Kriterium auf die Bestandsstrecke auswirkt. Das Kriterium der Regionalen Erschließung sollte aus Sicht des Mitglieds zwingend in den Kriterienkatalog aufgenommen werden. Bei den angesprochenen Regionalhalten handele es sich nicht um einen Ersatz für einen Fernverkehrshalt, da dieser weit über die Region hinaus verbinde.*

*Ein Mitglied fragt nach den Auswirkungen einer möglichen Aufnahme des Kriteriums „Regionale Erschließung“ auf den Fernverkehrshalt in Günzburg.*

Herr Baumann erklärt, dass eine Aufnahme des Teilkriteriums 2-2-2 Regionale Erschließung in den Kriterienkatalog keine Auswirkungen auf den Halt in Günzburg hat. Der Fernverkehrshalt in Günzburg stehe im BVWP. Andere mögliche Halte hätten darauf keine Auswirkungen.

*Ein Mitglied erläutert, dass aus seiner Sicht keine Gefahr für Verlagerungen von der Bestandsstrecke bestehe. Die BEG bestelle die Verkehre nach bestehenden Zahlen. Ein möglicher Regionalhalt könne positive Effekte auf die Bestandsstrecke haben, da beispielsweise die Attraktivität der Staudenbahn erhöht werden könnte.*

*Ein Mitglied betont, dass es wichtig ist, die Regionale Erschließung zu beachten. Die Region sei nicht einheitlich, sondern sei in den Landkreisen Ulm und Augsburg von Großstädten und in Günzburg eher ländlich geprägt. Es sei wichtig, die BEG in das Verfahren einzubeziehen, weil ein Regionalbahnhof ohne dort fahrenden Nahverkehr nicht sinnvoll sei. Das Mitglied plädiert für die Ergänzung des Kriteriums unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten.*

Herr Dr. Tischler bedankt sich für die Anmerkung.

*Ein Mitglied erläutert, dass es bei diesem Aspekt um die Raumentwicklung und nicht um die Fahrgastplanung und das mögliche Angebot gehe. Ein Regionalhalt sei eine grundlegende und langfristige Entscheidung. Unabhängig vom Angebot sollte das Teilkriterium als Raumwirkung und Entwicklungschance für den Raum aufgenommen werden. Der Ausbau des Nahverkehrs scheitere oft an Kapazitäten, diese würden durch das Projekt erhöht. Das Mitglied appelliert an die größeren Städte: Wenn mehr Pendler:innen die Bahn nutzen würden, entstünden zusätzliche Nutzen für die Städte, beispielsweise weniger Autos und eine Minderung des Parkplatzmangels sowie weniger Verkehr in der Stadt.*

*Ein Mitglied erklärt, dass das Teilkriterium 2-2-2 Regionale Erschließung aus seiner Sicht aufgenommen werden soll, da die Diskussion über den Mehrwert in der Region schon lange geführt werde. Es sei wichtig, dass nicht nur die Hauptpunkte Ulm und Augsburg, sondern auch der Raum zwischen den beiden Städten betrachtet werde. Die BEG müsse prüfen, wie sich die Fahrgastzahlen durch einen Regionalhalt verändern.*

*Ein Mitglied merkt an, dass das Kriterium schwer greifbar ist. Die BEG müsse die Bereitschaft signalisieren. Wenn aufgrund der Entscheidung der BEG kein Nahverkehr zu dem Regionalhalt fahren würde, dann müsse das Teilkriterium wieder herausgenommen werden können. Sollte dieses Kriterium die Entscheidung auslösen, sei es schwierig, falls der Bahnhof doch nicht gebaut werden könne.*

*Ein Mitglied erklärt, dass die Frage nach Fahrgastzahlen zum aktuellen Zeitpunkt keine endgültigen Antworten hervorbringen kann. Das Mitglied verweist auf [das 6. Dialogforum](#) in dem Bärbel Fuchs von der BEG den Prozess für einen Regionalhalt erläutert habe. Zuerst müssten die Kommune und die Träger des ÖPNV eine Willensbekundung beschließen, dann werde von der BEG eine Potenzialanalyse durchgeführt. Diese Analyse müsse zeigen, ob der Halt wirtschaftlich wäre. Erst dann würden Züge bestellt. Es gebe demnach viele Hürden zu nehmen, die Fahrgastzahlen an den Anfang zu stellen sei nicht die Lösung.*

*Ein weiteres Mitglied schließt sich den Ausführungen an.*

Herr Wachter fasst zusammen, dass ein großes Interesse an dem vorgeschlagenen Teilkriterium der Regionalen Erschließung besteht. Auch der Nutzen des Projekts für die Region sei ein wichtiges

Thema. Ein mögliches Kriterium müsse für jede Variante messbar sein und ein Unterscheidungsmerkmal darstellen. Daraus sei der Vorschlag für das Teilkriterium der Regionalen Erschließung entstanden. Die mögliche Aufnahme in den Kriterienkatalog bedeute hingegen nicht automatisch eine Finanzierungs- oder Genehmigungsfähigkeit eines solchen Regionalhaltes bei den betreffenden Varianten.

## **2-4 biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Anlage 1, Folie 16)**

*Ein Mitglied möchte wissen, wie Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbe-  
reiche berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass diese Gebiete nicht extra enthalten sind. Es sei für die Bewertung nicht entscheidend, ob ein Gebiet einen Schutzstatus habe oder nicht. Dieses Thema könne im kommenden Workshop nochmals vertieft werden.

*Ein Mitglied fragt, ob potenzielle Wiesenbrütergebiete berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass potenzielle Habitate von Wiesenbrütern im Teilkriterium 2-4-2 Tierlebensräume enthalten seien.

*Ein Mitglied fragt, ob eigene Kartierungen durchgeführt werden.*

Herr Dr. Tischler antwortet, dass für das Trassenauswahlverfahren keine eigenen Kartierungen durchgeführt werden, da dies zeitlich nicht möglich wäre. In den weiteren Projektphasen, u. a. im Planfeststellungsverfahren, seien eigene Kartierungen vorgesehen.

*Ein Mitglied bekundet seine Freude darüber, dass bei der ökologischen Bewertung genau auf die Bestimmungen von Natura 2000 geachtet wird. Die Planer:innen würden sich nicht auf ausgewiesene Gebiete beschränken.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass sich das Kriterium aus diesem Grund nicht nur auf unter Schutz gestellte Gebiete, sondern generell auf Tier- und Pflanzenlebensräume unabhängig vom Schutzstatus bezieht.

*Ein Mitglied fragt, ob Zerschneidung generell vermieden werden soll – unabhängig von der Wertigkeit einer Fläche und möchte wissen, ob alle Flächen gleichwertig sind, wenn es sich nicht um FFH-Gebiete handelt.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass für jeden Lebensraum eine Zerschneidung nicht optimal ist. Daher sei die Bündelung eine zentrale Zielsetzung v. a. im Freilandbereich. Zerschneidungen könnten vermutlich nicht überall vermieden werden, eine Vermeidung sei jedoch das Ziel. Wenn ein Lebensraum zerschnitten werden müsse, werde geprüft, ob die Zerschneidungswirkungen abgemindert werden können.



**2-5 Wasser (Anlage 1, Folie 17)**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob die Troglösungen im Mindeltal und deren Bedeutung für das Grundwasser bzw. die damit verbundenen Änderungen am Oberflächenwasser in dem Kriterium 2-5 Wasser berücksichtigt werden.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass dies in den beiden Teilkriterien 2-5-1 Grundwasser (inkl. Trinkwasser) und 2-5-2 Oberflächenwasser enthalten ist. Die angesprochenen Aspekte seien nicht nur bei Troglösungen, sondern auch bei Dammlagen zu berücksichtigen.

**2-6-1 Landschaftsbild (Anlage 1, Folie 18)**

*Ein Mitglied merkt an, dass das Hauptkriterium Landschaftsbild schwer fassbar ist.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass die Planer:innen verschiedene Methoden nutzen und Literatur zur objektiven Beurteilung des Landschaftsbilds (Schönheit, Vielfalt, Eigenart) vorliegt. Beispielsweise würden Landschaftsstrukturelemente wie Hecken berücksichtigt. Je vielfältiger solche Elemente auf kleinem Raum vorhanden seien, desto günstiger falle die Bewertung aus. Auch Sichtachsen, die beibehalten werden sollen, würden berücksichtigt. Dieses Thema könne im kommenden Workshop nochmals vertieft werden.

**2-7 Fläche, Boden, Land- und Forstwirtschaft (Anlage 1, Folie 19)**

*Ein Mitglied fragt, ob die jagdliche Nutzung als Wert der Jagdgenossenschaften aufgenommen werden kann, da diese Nutzung bisher nicht explizit genannt wird.*

*Weitere Mitglieder schließen sich diesem Vorschlag an.*

Herr Dr. Tischler erläutert, dass dieser Aspekt bislang nicht enthalten ist. Wenn die jagdliche Nutzung abbildbar sei, könnte sie als Teilkriterium potenziell aufgenommen werden. Herr Dr. Tischler wird sich mit seinen Kolleg:innen zu diesem Thema abstimmen und im nächsten Workshop eine fachliche Beurteilung vorstellen. Eine Entscheidung zur Aufnahme werde dann im Dialogforum erfolgen.

*Ein Mitglied möchte wissen, ob bei Böden auch die CO<sub>2</sub>-Speicherung berücksichtigt wird, da beispielsweise Moore große Mengen an CO<sub>2</sub> speichern und daher eine hohe Bedeutung für den Klimaschutz haben. Falls es nicht enthalten sei, bittet das Mitglied um Prüfung, ob die CO<sub>2</sub>-Speicherung in Böden als Kriterium aufgenommen werden kann.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass geprüft werden kann, ob eine Betroffenheit von Moorböden schlechter bewertet werden kann. Dieses Thema könne im kommenden Workshop nochmals vertieft werden.

*Ein Mitglied fragt, ob die Zerschneidung von Infrastruktur insbesondere bei Feldwegen oder Zufahrtswegen berücksichtigt wird.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass dieser Aspekt im Teilkriterium 2-7-2 Land- und Forstwirtschaft enthalten ist. Sowohl die Restflächen als auch die Zufahrt würden damit abgebildet.

**2-8 Luft und Klima (Anlage 1, Folie 20)**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob zusätzlich zu dem möglichen neuen Teilkriterium 2-8-2 CO<sub>2</sub>-Betrachtung eine Klimaverträglichkeitsstudie erstellt wird.*

Herr Baumann antwortet, dass die Aufnahme als Teilkriterium besser ist als die bisher angedachte reine Information zur CO<sub>2</sub>-Betrachtung, weil so eine Bewertung möglich ist. Im Zuge der Vorplanung würden zudem Klimaverträglichkeitsberechnungen durchgeführt. Dabei sei nicht die Rechnung aus dem BVWP vorgesehen. Es werde stattdessen beispielsweise mit Massenbilanzen aus der Literatur versucht, realistische Werte zu ermitteln.

Herr Dr. Tischler ergänzt, dass es beim Kriterienkatalog um die Unterschiede zwischen den Trassen geht. Die Bauphase könne zwar nur grob betrachtet werden, aber es gebe in der Literatur Richtwerte, um Unterschiede in der CO<sub>2</sub>-Emissionsbetrachtung während der Bauphase abbilden zu können.

**2-9 Sachgüter und kulturelles Erbe (Anlage 1, Folie 21)**

*Ein Mitglied erläutert, dass im Stadtrat von Neusäß die Kreisheimatpflegerin zum Thema „Schwäbische Krautgärten“ berichtet hat. Dabei handele es sich um eine besondere Form von Heimgärten. Außerhalb von Neusäß sei auch auf der potenziellen Trasse an der Straße in Gessertshausen ein Bereich mit „Schwäbischen Krautgärten“. Dies sollte berücksichtigt werden. Das Mitglied erklärt sich bereit, Informationen zu den Krautgärten an das Team zu senden.*

**TOP 3 Weiterer Austausch zum Kriterienkatalog**

*Ein Mitglied möchte wissen, wie mit Trassenkombinationen und Teilabschnitten umgegangen wird, da manche Varianten einen barrierefreien Ausbau an der Bestandsstrecke mit sich bringen. Das Mitglied schlägt vor, einen neuen Fachbereich „Nutzen für die Region“ aufzunehmen.*

Die Moderation bittet das Mitglied darum, seine Vorschläge per E-Mail an das Moderationsteam zu schicken. Diese könnten dann auf dem Folgeworkshop vertiefend besprochen werden.

*Ein Mitglied möchte wissen, inwiefern die Zerschneidung von Naherholungsgebieten in die Bewertung einfließt.*

Herr Dr. Tischler erklärt, dass bei 2-1-3 Freizeit- und Erholungsnutzung nicht nur Spielplätze, sondern beispielsweise auch Spazierwege und Naherholungsgebiete berücksichtigt werden.

*Ein Mitglied merkt an, dass Ausgleichsflächen vor Ort aus Sicht der Landwirtschaft eine doppelte Belastung darstellen – einmal für die Trasse selbst und einmal für die notwendigen Ausgleichsflächen. Das Mitglied bittet darum, Ökopunkte zu nutzen und damit die Flächeninanspruchnahme vor Ort zu verringern – wie es bereits durch das Projektteam getan werde.*

## **TOP 4      Ausblick und weiteres Vorgehen**

Herr Wachter gibt einen Ausblick auf die kommenden Veranstaltungen im Jahr 2023 und erläutert das weitere Vorgehen (**Anlage 1**, Folie 27).

Herr Dr. Tischler erläutert, dass im Oktober 2023 eine Gewichtung der Teilkriterien durch die Mitglieder des Dialogforums und des Projektkoordinierungsrates vorgesehen ist.

### **Verabschiedung**

Herr Wachter bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktiven Anmerkungen zu diesem komplexen Thema. Er lädt die Mitglieder von Dialogforum und Projektkoordinierungsrat weiterhin zu einer aktiven Teilnahme an den kommenden Sitzungen ein. Herr Wachter bedankt sich bei Herrn Dr. Tischler für die fachliche Beurteilung der Anmerkungen zum Kriterienkatalog.

Herr Dr. Tischler bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit. Er versichert, dass das Team die Anmerkungen fachgutachterlich prüft und offen für Anmerkungen ist. Herr Dr. Tischler freue sich auf den Termin in Präsenz am 15. Juni 2023.

Herr Wachter schließt die Sitzung.