

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm-Augsburg“  
Zweite Sitzung  
Besprechungsprotokoll vom 08.07.2021**

DB Netz AG  
I.NI-S-P-U  
Bahnhofstraße 12 1/2  
86150 Augsburg  
www.dbnetze.com/fahrweg

**Erstellt am: 08.07.2021 / Frederike Geyer I.NI-S-T 4**

**Teilnehmende:**

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

**Ort/Zeit:**

Sitzungssaal Landratsamt Günzburg, 08.  
Juli 2021, 10.30-12.30 Uhr

Stefan Schell, StMB  
KatrIn Albsteiger, OBin Neu-Ulm  
Hansjörg Durz, MdB  
Thorsten Freudenberger, Landrat Neu-Ulm  
Gerhard Jauernig, OB Günzburg  
Dr. Hans Reichhart, Landrat Günzburg  
Eberhard Rotter, MdL a.D.  
Stephanie Schuhknecht, MdL  
Dr. Volker Ullrich, MdB

**Protokollumfang:**

7 Seite(n)

Thomas Frey, BUND  
Markus Müller, BBV  
Peter Stöferle, IHK

**Gäste:**

Martin Wachter, Ifok GmbH  
Hubert Kraus, stellv. Landrat Augsburg

**Entschuldigt:**

Markus Ferber, MdEP  
Eva Weber, OBin Augsburg  
Martin Sailer, Landrat Augsburg  
Dr. Fabian Mehring, MdL  
Edgar Kalb, Bürgermeister Dinkelscherben  
Alfred Schmitt, DB Netz AG

**Anhang:**

Präsentation der zweiten Sitzung  
Geänderte Satzung des Projektkoordinierungsrates

**Agenda:**

TOP 1 - Begrüßung, Verabschiedung des Protokolls, Bericht aus dem Dialogforum  
TOP 2 - Planungsprozesse  
TOP 3 - Geotechnik und Umwelt  
TOP 4 - Dialog mit der Region  
TOP 5 - Abschluss

...

## **Inhalte/Maßnahmen**

---

**TOP 1 - Begrüßung und Vorstellung:** Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, begrüßt die Mitglieder des Projektkoordinierungsrats zur zweiten Sitzung im Sitzungssaal des Landratsamtes in Günzburg und bedankt sich für ihre Teilnahme. Er bedankt sich bei Herrn Landrat Dr. Reichhart dafür, dass der Raum für die Sitzung genutzt werden darf. Die erste Handlung der zweiten Sitzung ist die Verabschiedung des Protokolls. Da keine Anmerkungen aus dem Plenum folgen, ist das Protokoll offiziell verabschiedet. Außerdem begrüßt Herr Josel ein neues Mitglied im Projektkoordinierungsrat. Herrn Eberhard Rotter MdL a.D. wurde auf Vorschlag der Landräte drei Landkreise Augsburg, Günzburg und Neu-Ulm im Gremium aufgenommen.

### **Änderung der Satzung**

Auf vielfachen Wunsch weist Herr Josel darauf hin, dass die Satzung des Projektkoordinierungsrates geändert wird. Bisher galt der Grundsatz, keine Vertreter:innen für die Teilnahme am Projektkoordinierungsrat zuzulassen. Dieser Paragraph wird geändert in:

„Die berufenen Mitglieder des Projektkoordinierungsrates können sich durch namentlich benannte Vertreter:innen bei den Sitzungen vertreten lassen.

Hierzu können die Mitglieder eine:n ständige:n Vertreter:in gegenüber dem Vorsitzenden benennen.

Die benannten Vertreter werden mit Namen und Kontaktdaten in Anlage 1 der Satzung geführt.“

### **Offene Punkte und Anmerkungen aus der ersten Sitzung**

Herr Josel greift die offenen Punkte aus der letzten Sitzung auf:

- Anbindung der Bestandsstrecke an die Neubaustrecke
- Visualisierung mit BIM-Technologie
- Bewertung der Trassierungsräume
- Lärmentwicklung und Barrierefreiheit entlang der Bestandsstrecke

Herr Josel verweist darauf, dass Herr Baumann diese offenen Punkte während seines Vortrags (TOP 2) erläutern wird.

### **Vorstellung des Dialogforums durch Herrn Wachter (ifok GmbH)**

Herr Wachter stellt seine und die Rolle von ifok beim Dialogforum sowie das Gremium selbst vor. Das Dialogforum setzt sich zusammen aus den (Ober-)Bürgermeister:innen, Landräten aus der Region sowie Vertreter:innen auf Kreisebene von Wirtschafts-, Fahrgast- und Umweltverbänden. Er weist darauf hin, dass das Gremium kein geschlossenes sei und neue Mitglieder:innen nach Abstimmung aufgenommen werden können. Die erste Sitzung des Dialogforums fand am 16. März per Teams statt und enthielt folgende Agendapunkte:

- **1 Begrüßung und Einführung**
  - **2 Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung**
  - **3 Konstituierung des Forums**
  - **4 Vorstellung des Projektes**
    - Bedeutung für die Region und Europa
    - Anforderungen aus dem Bundesverkehrswegeplan
    - Entwicklung des Nahverkehrs
    - Schutz von Anwohnern und Natur
    - Verantwortlichkeiten im Schienenverkehr
    - Aktueller Planungsstand und nächste Schritte
    - Herleitung der Trassierungsräume
    - Ausblick auf die Vorgehensweise bei der Feintrassierung
    - Dialog mit der Region
-

- **5 Ausblick**

Beim ersten Dialogforum wurde eine Umfrage unter den Teilnehmenden durchgeführt, dessen Ergebnisse Herr Wachter vorstellt. Demnach ist das Projekt für die Mitglieder:innen des Gremiums von hoher Bedeutung, weshalb sie sich auch schon intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt haben. Die Themen, die das Gremium beschäftigen, sind unter anderem: Planungsprozesse und Feintrassierung, Flächenverbrauch, Nahverkehr und Einigkeit in der Region (siehe Präsentation). Auf Nachfrage erklärt Herr Wachter, dass zwischen Dialogforum und Projektkoordinierungsrat kein Informationsgefälle herrscht. Es ist geplant, die Sitzungen zeitnah aufeinander folgen zu lassen und ähnliche Themen zu behandeln. Das Dialogforum behandelt allerdings je nach Sitzung auch Schwerpunktthemen, die im Projektkoordinierungsrat eventuell nicht behandelt werden. In jeder Sitzung jedes Gremiums wird aber über die vergangene Sitzung des jeweils anderen Gremiums berichtet, sodass kein Informationsverlust zu befürchten ist.

---

## **TOP 2 – Planungsprozesse**

### **Methodik Feintrassierung**

Herr Baumann stellt zunächst die Methoden der Feintrassierung vor. Dabei ist es wichtig, drei Grundsätze einzuhalten:

- **Technische Grundsätze**
- **Wirtschaftliche Grundsätze**
- **Umweltfachliche Grundsätze**

Nur wenn diese Grundsätze eingehalten werden, könne eine gute Trasse entstehen (siehe Präsentation). Eine Änderung ergab sich während der bisherigen Planungen in den technischen Grundsätzen. Aus Komfortgründen plant das Bahnprojekt Ulm-Augsburg nicht mehr mit einem Bogenradius von etwa 3000 Metern, sondern nun von 4000 Metern.

Weiterhin stellt Herr Baumann den Sachstand „Überholbahnhöfe“ vor. Bei einer Neubaustrecke, auf der Güterverkehr fährt, sind etwa alle 20 Kilometer Betriebsbahnhöfe zu errichten. Herr Baumann stellt eine Planskizze eines Überholbahnhofes vor und welche technischen Bedingungen sie erfüllen muss. Ebenfalls erläutert er, wieviele Überholbahnhöfe je Trassierung vorgesehen sind (siehe Präsentation).

Herr Baumann erklärt, dass diese Überholbahnhöfe auch für Regionalhaltestellen umgebaut werden könnten. Allerdings müsse hierzu der Auftrag der BEG erfolgen. Baumann zeigt außerdem ein Beispiel einer Feintrassierung westlich von Dinkelscherben. Die blaue Variante zweigt in diesem Bereich von der Bestandsstrecke ab und fährt Richtung Westen relativ geradeaus weiter. Ein weiteres Beispiel stellte ein Querschnitt der Autobahn im Vergleich zur violetten Trassierung dar. Hier sollten vor allem die Höhenunterschiede und die Tunnellage der violetten Trassierung deutlich gemacht werden (siehe Präsentation). Herr Baumann erklärt auf Nachfrage, dass Mischverkehre auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (Güterverkehr und Fernverkehr) zu einer höchstmöglichen Steigung von 12.5 Promille führen. Strecken, auf denen nur Schienenpersonenfernverkehr verkehrt, haben eine Neigung von bis zu 4 Prozent.

### **Digitales Planen mit BIM**

Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg verwendet die Planungsmethode Building Information Modelling (BIM), das Herr Baumann dem Plenum vorstellt. Ein großer Vorteil dieser Planungsmethode ist eine deutliche Beschleunigung der Planungsprozesse, u.a. da in den Visualisierungen der ersten Planungen Hindernisse und Planungsfehler schon sehr früh erkannt werden (siehe Präsentation). Aber BIM ist nicht nur eine 3-D Planung, sondern ein ganzheitlicher Planungsansatz, der auf partnerschaftliches Zusammenarbeiten aller Beteiligten setzt. Hier sind z.B. eine gemeinsame Datenplattform zu nennen, auf der der Auftraggeber, aber auch alle

---

Auftragnehmer und sonstige Planungsbeteiligte projektrelevante Informationen und Modelle ablegen. Somit ist sichergestellt, dass alle immer mit den aktuellen Unterlagen arbeiten können. Für den Dialog mit der Region sind die Visualisierungen der Planungen ein großer Vorteil, weil sich auch Laien in Echtzeit und unter realen Bedingungen die Planungsergebnisse anschauen können.

Herr Baumann zeigt ein Visualisierungsbeispiel. Das Video zeigt Ausschnitte der vier Trassierungsräume, in denen beispielhaft anhand der Mittellinie im Trassierungsraum eine Visualisierung einer möglichen Variante erstellt wurde. Herr Baumann erklärt auf Nachfrage hin, dass zu einem späteren Zeitpunkt, sobald die einzelnen Trassierungen feststehen, Visualisierungen geplant sind, um diese im Infomobil und auf der Homepage der Bevölkerung zu zeigen.

### **Kombinierte Trassierungsräume**

Nach Vorstellung der Trassierungsräume wurde von verschiedener Seite gefordert weitere Trassierungsraumkombinationen zu untersuchen. Aus diesem Grund werden im Weiteren zwei zusätzliche Kombinationen geprüft.

- Eine Verbindung zwischen der grünen Strecke im Westen und der blauen Variante im Osten (Abzweigungen bei Jettingen und Dinkelscherben)  
Hintergrund hierfür ist, dass die blauen Trassierungsräume die längste Verbindung zwischen Ulm und Augsburg darstellen sowie den größten Ausbauabschnitt (Höchstgeschwindigkeit 200 km/h) beinhalten. Ein Erreichen des Fahrzeitziels 26 Minuten könnte dadurch evtl. gefährdet sein. Mit der Kombination mit dem Trassierungsraum grün verkürzt sich die mögliche Streckenlänge erheblich und lässt erwarten, dass das Fahrzeitziel 26 Minuten erreicht wird.
- Eine Verbindung zwischen der violetten Strecke im Westen und der türkisen Variante im Osten (Abzweigung westlich von Zusmarshausen auf die türkise Variante) mit Berücksichtigung einer Lage an der Autobahn bei Zusmarshausen als autobahnahe Variante. Hierbei wird im Bereich Zusmarshausen die Trassierung der BAB 8 aufgenommen. Dies hat allerdings zur Folge, dass die Projektauftrag geforderte Streckengeschwindigkeit von 300 km/h nicht möglich ist. Nach ersten Untersuchungen ist (mit gewissen) Komforteinschränkungen eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h erreichbar.

Diese Kombinationen werden nachlaufend zur Feintrassierung anhand der Kriterien des Projektauftrags sowie unter Betrachtung der Raumwiderstände  $t$  und Erfüllung der technischen Voraussetzungen untersucht (siehe Präsentation).

### **Überholbahnhöfe**

Herr Baumann erklärt, dass bei allen Varianten auf Grund der Anforderung "Güterverkehrstauglichkeit" bei allen Trassierungsräumen Überholbahnhöfe notwendig werden. Diese sind in einem Abstand von etwa 20 km anzuordnen, um Überholungen von Güterverkehrszügen durch den schnellen Fernverkehr zu ermöglichen. Eine Skizze mit Darstellung eines Überholbahnhofs wird vorgestellt (siehe Präsentation). Es ist davon auszugehen, dass bei den Trassierungsräumen violett, türkis und grün jeweils zwei Überholbahnhöfe notwendig werden. bei dem Trassierungsraum blau eigentlich drei, wobei einer im westlichen Bereich des Trassierungsraums liegt wird, während im östlichen Teil die vorhandene Infrastruktur in Dinkelscherben und Gessertshausen genutzt werden soll. Wo die Überholbahnhöfe genau situiert werden steht bis dato nicht fest. Dies zeige sich erst in den kommenden Planungen. Das liege auch daran, dass noch nicht bekannt ist, wo Tunnel oder Brücken liegen werden.

So dürfen die Überholbahnhöfe weder in Tunnelabschnitten noch auf Brücken liegen. Auch sei eine Lage im starken Gefälle ausgeschlossen.

---

Auf Nachfrage erklärt Herr Baumann, dass bisher keine Aussagen zu Durchquerungen oder Untertunnelungen von Gewerbegebieten gemacht werden können. Selbstverständlich werde aber – wie bei allen anderen Gebieten auch – darauf geachtet, hier möglichst schonend und bestandsschützend vorzugehen.

---

**TOP 3: Geotechnik und Umwelt:****Geotechnische Voruntersuchungen**

Es sollen erste Einschätzungen des vorliegenden Baugrunds je Trassierungsraum erfolgen. Damit können auch die vorhandenen Daten mit der Lage vor Ort verifiziert und kartiert werden. Dazu müssen Baugrunduntersuchungen anhand diverser Bohrungen durchgeführt werden. Herr Baumann stellt die verschiedenen Bohrungen sowie den Zeitplan der Bohrungen vor (siehe Präsentation). Er führt aus, dass der Boden in Bayerisch Schwaben sehr schwierig sei und es viele Moor- und Torflandschaften gebe. Es könne aber noch keine Aussage dazu getroffen werden, wo exakt die schwierigen Böden liegen.

**Ausschreibung Umweltplaner Raumordnungsverfahren**

Das Bahnprojekt übergibt für das geplante Raumordnungsverfahren Anfang 2023 die Trassierungen an die Regierung von Schwaben. Deshalb schreibt das Projekt derzeit einen Umweltplaner aus, damit das Verfahren in Abstimmung mit der Regierung von Schwaben vorbereitet werden kann. Herr Baumann stellt kurz die Prozesse des Raumordnungsverfahrens vor (siehe Präsentation) und erläutert auf Nachfrage, dass die Regierung von Schwaben keine Trasse anhand der besten Umsetzbarkeit auswählt, sondern nur Empfehlungen abgibt, welche Trasse raumverträglich ist und welche nicht. Es sei außerdem wenig wahrscheinlich, dass die Regierung von Schwaben alle Trassen als raumunverträglich einstuft, denn das Raumordnungsverfahren wird auf Seiten der Bahn sehr detailliert und fachkompetent vorbereitet.

**Geringe Flächenversiegelung**

Zwei neue Gleise beanspruchen Flächen. Herr Baumann zeigt auf, dass die Flächenversiegelung bei etwa 140 ha liegen wird. Dabei sind allerdings weder die Reduzierung der Flächenversiegelung durch Tunnelstrecken noch Brückenabschnitte berücksichtigt. Tunnelstrecken verringern die Flächenversiegelung, während Brückenbauten die Versiegelung tendenziell erhöhen könnten (siehe Präsentation).

Herr Baumann betont, dass dem gesamten Projektteam die Problematik der Flächenversiegelung und auch des -verbrauchs sehr bewusst ist. Hier wird von Beginn an versucht möglichst sparsam zu planen. Auch die Zerschneidung von Flächen mit dann unwirtschaftlichen Flächenzuschnitten hat das Projektteam im Fokus und wird versuchen, solche Restflächen zu vermeiden.

**Verringerung des Ausgleichsflächenbedarf**

Herr Baumann stellt das Prinzip des Ökopunktekaufs vor. Mit dem Kauf von Ökopunkten könne der Bedarf an Ausgleichsflächen minimiert werden. Ein vorgelagerter Kauf ergibt bereits Sinn, da die Ökopunkte mit 3% verzinst werden (siehe Präsentation). Es ist geplant, nach der Zusage des BMVI bereits zur jetzigen Leistungsphase Ökopunkte zu erwerben. Aus dem Gremium kommt der Hinweis, keine unbedachten Ökopunkte zu kaufen, sondern speziell für die Art der Flächen Ökopunkte zu erwerben, die durch den Bau der zwei Gleise auch tatsächlich gebraucht werden.

Der BBV begrüßt den frühzeitigen Kauf von Ökopunkten, da damit der Bedarf an notwendigen Ausgleichsflächen erheblich verringert werden kann.

---

**Statement Herr Frey BUND**

Herr Frey betont, dass der BUND das Projekt grundsätzlich begrüße, denn nur mit einem Ausbau der Infrastruktur könne die Verkehrsverlagerung und somit Umweltschutz betrieben werden. Er berichtet, dass der BUND neuralgische Flächen im Projektraum zwischen Augsburg

---

und Ulm untersucht hat. Deshalb kommt für den BUND nur eine Variante möglichst nahe an die Autobahn für den BUND in Frage. Gründe sind vor allem die Umweltverträglichkeit, der Artenschutz und die Verknüpfungen der Biotope.

Herr Frey bittet zu prüfen, ob eine Neubaustrecke ohne Güterverkehrstauglichkeit nicht erhebliche Vorteile einbringen würde (Planung mit einer Steigung von 4%), da die Hochgeschwindigkeitsstrecke somit viel näher an die Autobahn gebaut werden könne. In den Regionen, in denen Neubaustrecken geplant sind, ist bisher keine Schieneninfrastruktur vorhanden. Herr Frey schlägt vor, die Akzeptanz in der Bevölkerung durch den Bau von Regionalhaltestellen und mit neuen Nahverkehrsverbindungen zu erhöhen. Dies würde auch der Verkehrsverlagerung zu Gute kommen, weshalb er an die Politik appelliert, die Verkehrsverlagerung umfassend umzusetzen. Dazu gehöre nicht nur der Bau zwei neuer Gleise, sondern auch die Verbesserung der Wettbewerbssituation im Schienenverkehr sowie der Ausbau des gesamten ÖPNV.

Herr Josel bedankt sich bei Herrn Frey für den konstruktiven Beitrag und eröffnet die Diskussion im Plenum.

---

### **Themen aus der anschließenden Diskussion**

#### **Regionalhalte bei Neubauabschnitten**

Es besteht Konsens darin, dass die Akzeptanz in der Region steigen würde, gäbe es neue Bahnhöfe für den Regionalverkehr in Neubauabschnitten. Die Überholbahnhöfe, die aus betrieblichen Gründen errichtet werden müssen, eignen sich gut, um Haltestellen zu errichten. Allerdings kann das Bahnprojekt dazu keine Aussagen geben, denn der Schienennahverkehr wird durch das Land Bayern mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft geregelt. Diese müsse auch einen Nahverkehr bestellen.

#### **Akzeptanz in der Bevölkerung**

Es wird darauf hingewiesen, dass im Landkreis Augsburg zum Teil die Meinung vertreten wird, dass der Bau von Regionalhaltestellen nur ein Köder sei, um die Akzeptanz für das Bahnprojekt zu steigern. Auch der gesamte bestehende Nahverkehr müsse in der Region verbessert werden. Herr Josel wird das Thema Regionalverkehr auf der NBS und mögliche Haltestellen mit Frau Schreyer, Verkehrsministerin für das Land Bayern, besprechen und bittet auch die Abgeordneten und die Vertreter der Kommunen, das Thema mitzunehmen.

#### **Konsens und Einstimmigkeit in Region**

Im Gremium wird darauf hingewiesen, dass die Diskussion um die Zuständigkeiten im Schienennahverkehr bereits seit über 30 Jahren bestehen. Man sollte jetzt nicht den Fehler machen und nur um Zuständigkeiten diskutieren. Das Gremium ist sich einig, dass die Region zusammenarbeiten sollte, um so eine gute Trasse zu finden.

#### **Güterverkehrstauglichkeit**

Ein wichtiger Parameter in der Planung der Trasse ist die Güterverkehrstauglichkeit. Da Güterverkehr auf der neuen Strecke fahren dürfen sollte, beträgt die maximale Steigung nur 12,5 Promille. Damit ist es kaum möglich, die Trasse direkt an der Autobahn zu verfolgen und somit die Trassen zu bündeln. Es wird darüber diskutiert, ob der Parameter aus dem Planungsauftrag gestrichen werden kann. Allerdings kann nur der Auftraggeber, also das BMVI, darüber entscheiden. Hier werden auf Basis von Prognosen die zu beachtenden Zugzahlen festgelegt. Weiterhin stellt sich die Frage, wie sich der Güterverkehr zwischen neuer und bestehender Strecke aufteile. Dies könne man jetzt noch nicht genau sagen. Ein Kriterium bei der Entscheidung sei auch die Preispolitik, da Neubaustrecke in der Regel eine höhere Trassenentgelt aufweisen als Bestandsstrecken. Herr Josel weist jedoch darauf hin, dass der Bund zur Attraktivierung der Schienengüterverkehre die Trassenpreise stark gesenkt hat; das Trassenentgelt ist um 50% gesunken.

---

### **Realisierung der blauen Variante bei 40 Minuten Fahrzeit über Günzburg**

Es wird gefragt, ob alle Varianten – auch die blaue als die längste Variante – die 26 Minuten Fahrzeit erreichen könnten. Herr Baumann erklärte daraufhin, dass nach jetziger Erkenntnis auch die blaue Variante die vorgegebene Fahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm um Augsburg gerade schafft – wenn auch knapp. Allerdings gibt es vom Bund die weitere Vorgabe, dass die Fahrzeit mit Halt in Günzburg nur 40 Minuten betragen darf (statt heute 49 Minuten). Es ist noch unklar, ob die blaue Variante diese Fahrzeit erfüllen kann, da der Fernverkehr in diesem Fall hauptsächlich die alte Strecke befährt und keine oder kaum Neubauabschnitte nutzen kann. Die Frage kommt auf, was denn mit der blauen Variante passiert, wenn sie die Zielfahrzeiten nicht erreichen werden. Daraufhin antwortet Herr Baumann, dass entweder die Vorgabe der 40 Minuten fallengelassen werden müsse oder die blaue Variante wird nicht mehr weiterverfolgt. Diese Entscheidung müsse das BMVI treffen.

### **Lärmschutz**

Aus dem Gremium wird die Frage gestellt, ob die Vorgaben für Lärmschutz bei bestehenden Strecken andere als die für Neubaustrecken seien. Markus Baumann antwortet, dass hier gesetzlich unterschieden wird. An bestehenden Strecken besteht per se keinen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz. Allerdings hat der Bund ein freiwilliges Programm zur Lärmsanierung an Bahnstrecken aufgelegt, um hier Abhilfe schaffen zu können. Auch an der bestehenden Strecke Ulm-Augsburg wurden entsprechende Untersuchungen vorgenommen und erste Maßnahmen, z.B. Schallschutzwand bis Augsburg-Bärenkeller vorgenommen. Im weiteren Verlauf der Strecke wurde die Maßnahmenplanung und -umsetzung mit Hinweis auf das Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg zurückgestellt. Dies sei sinnvoll, weil dadurch verlorene Investitionen vermieden werden können. Bei Neubaumaßnahmen (unabhängig davon wo die neuen Gleise liegen) müssen die Richtwerte und Vorgaben zum umfassenden gesetzlichen Schallschutz vollumfänglich eingehalten werden.

### **Knotenbahnhof Augsburg**

Nachdem laut Deutschlandtakt mehr Schienenverkehr zwischen Ulm und Augsburg fahren soll, kommt die Frage auf, ob der Knoten Augsburg diese Mehrung bewältigen könne. Herr Baumann zeigt zunächst die vom Bund gesetzten Grenzen des Projekts auf. Diese liegen bei Neu-Ulm und Augsburg-Oberhausen. Ein Ausbau der Knotenbahnhöfe Ulm und Augsburg ist nicht Gegenstand des Auftrags. Herr Josel ergänzt, dass die mögliche Kapazitätsthematik für den Augsburger Bahnhof bekannt ist und dass dazu eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zum Knoten Augsburg durchgeführt werde. Auch der Deutschlandtakt wird noch genauer auf die Möglichkeiten der Realisierung in den unterschiedlichen Knotenbahnhöfen untersucht. Mit den Ergebnissen ist Ende des Jahres – vermutlich nach der Bundestagswahl – zu rechnen.

### **3. Gleis Donauwörth**

In der Region besteht die Sorge, dass das Projekt „3. Gleis Donauwörth-Augsburg“ aus der Wahrnehmung verschwindet. Deshalb sehen die Mitglieder des Projektkoordinierungsrates die Notwendigkeit, das Projekt weiterhin im BMVI anzusprechen, um den Planungsauftrag auszulösen.

### **Bericht aus landwirtschaftlichen Betrieben**

Herr Müller vom BBV berichtet, dass der Bayerische Bauernverband den Mitgliedern eine Vorlage zur Verfügung gestellt hat, in der sie ihre Situation in Verbindung mit den Betroffenheiten durch das Bahnprojekt klarstellen können. Er bitte das Projekt darum, sich rechtzeitig mit den Betroffenen in Verbindung zu setzen.

---

**TOP4: Dialog mit der Region**

Herr Baumann stellt die umfassenden Dialogangebote des Bahnprojekts Ulm-Augsburg vor. Nach wie vor bleibt das Projekt in Kontakt mit der Bevölkerung und der Politik. Dazu wird regelmäßig die Homepage aktualisiert, Broschüren herausgegeben und jetzt neu: Ein Newsletter erscheint 4-mal pro Jahr, der über alle Neuigkeiten zum Bahnprojekt berichtet. Zudem finden regelmäßig Sitzungen des Dialogforums und des Projektkoordinierungsrates statt. Das nächste Dialogforum tagt am 21. Juli 2021. Der nächste Projektkoordinierungsrat findet im 4. Quartal 2021 statt und stellt voraussichtlich die Ergebnisse der Feintrassierung vor.

Markus Baumann berichtet ebenso vom Infomobil, das seit dem 15. Juni 2021 in der Region unterwegs ist. Start war in Günzburg und seitdem fährt das Infomobil jede Woche eine andere Ortschaft an. Das Gesprächsangebot im Infomobil wird sehr gut angenommen, sodass es bereits über 200 Besucher:innen begrüßen durfte.

---

**TOP5: Abschluss und Ausblick**

Herr Josel bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive und positive Diskussion und lädt herzlich dazu ein, das Infomobil zu besichtigen. Es steht für den Anlass auf dem Parkplatz des Günzburger Landratsamtes.

---

**Dokumente:**

Die Teilnehmer erhalten im Nachgang die Präsentation, die geänderte Satzung und das freigegebene Protokoll der ersten Sitzung.

---