

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm-Augsburg“  
Besprechungsprotokoll vom 16.10.2020**

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

**Erstellt am: 16.10.2020 / Frederike Geyer I.NI-S-T 4**

**Teilnehmende:**

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

Stefan Schell, StMB

Katrin Albsteiger, OBin Neu-Ulm  
Hansjörg Durz, MdB  
Markus Ferber, MdEP  
Thorsten Freudenberger, Landrat Neu-Ulm  
Edgar Kalb, Bürgermeister Dinkelscherben  
Dr. Fabian Mehring, MdL  
Dr. Hans Reichhart, Landrat Günzburg  
Dr. Volker Ullrich, MdB  
Eva Weber, OBin Augsburg

Thomas Frey, BUND  
Peter Stöferle, IHK

**Gäste:**

Philipp Blümel, BMVI,  
Sabine Beck, Regierung von Schwaben  
Hubert Kraus, stellv. Landrat Augsburg

**Entschuldigt:**

Martin Sailer, Landrat Augsburg  
Gerhard Jauernig, OB Günzburg  
Stephanie Schuhl  
Stephanie Schuhknecht, MdL  
Markus Müller, BBV

**Anhang:**

Präsentation der ersten Sitzung  
Satzung des Projektkoordinierungsrates

**Agenda:**

TOP 1 - Begrüßung  
TOP 2 - Zielsetzung des Gremiums  
TOP 3 - Satzung  
TOP 4 - 3. Entwurf Deutschlandtakt  
TOP 5 - Bahnprojekt Ulm-Augsburg  
TOP 6 - Im Dialog mit der Region  
TOP 7 - Aktueller Stand des Projekts

**Ort/Zeit:**

Rokokosaal in der Regierung von  
Schwaben, 16. Oktober 2020, 12:30 -  
15:00 Uhr

**Protokollumfang:**

6Seite(n)

### **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 ersten Sitzung im Rokoko-Saal der Regierung Schwaben und bedankt sich für ihre Teilnahme. Er bedankt sich bei der Regierung Schwaben dafür, dass der Raum für die Sitzung genutzt werden darf. Er weist darauf hin, dass aufgrund der aktuellen Corona-Fallzahlen während der ganzen Sitzung eine Mund-Nase-Bedeckung getragen werden muss.

Sabine Beck, Abteilungsleiterin "Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehrs" bei der Regierung von Schwaben, begrüßt in Vertretung des Regierungspräsidenten der Regierung Schwaben, Dr. Erwin Lohner, alle Mitglieder des Projektkoordinierungsrats. Sie freut sich, dass die Sitzung in den Räumlichkeiten der Regierung Schwaben stattfindet und dass sie selbst teilnehmen könne. Sie betont die Wichtigkeit des Projekts für die ganze Region und wünscht der Veranstaltung einen guten Verlauf.

---

**TOP 2 – Zielsetzung:** Klaus-Dieter Josel geht auf den offiziellen Projektauftritt vor einem Jahr ein. Er betont, dass der Bund den Auftrag für das Bahnprojekt zwischen Ulm und Augsburg erteilt habe. Das Projekt sei in der Region schon seit vielen Jahren Thema. Die Region habe lange darauf hingearbeitet, denn das Projekt bedeute mehr Züge für bessere Verbindungen. Seit dem letzten Treffen habe sich das Projektteam um Projektleiter Markus Baumann auf zehn Personen erweitert und das Büro in der Bahnhofsstraße in Augsburg bezogen. Der Projektkoordinierungsrat soll im weiteren Projektverlauf den Austausch zum Projekt auf den Ebenen der Landkreise, des Landes und des Bundes fördern und bei der Koordination der Projektkommunikation unterstützen. Dem Projektkoordinierungsrat hat dabei keine Entscheidungsgewalt.

---

**TOP 3: Satzung:** Die Mitglieder haben die Satzung bereits erhalten. Die Informationen aus den jeweiligen Treffen erhalten alle Mitglieder nach den Treffen. Die Satzung wird ohne Änderungen angenommen.

---

**TOP4: 3. Entwurf Deutschlandtakt / Vortrag Phillip Blümel (BMVI):**

Philipp Blümel, Referent beim Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ist virtuell zugeschaltet. Philipp Blümel stellt die Meilensteine des Deutschlandtakts vor. Ende Juni 2020 sei der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts veröffentlicht worden.

Er betont in seinem Vortrag über den „dritten Entwurf zum Deutschlandtakt“ die Bedeutung von Ulm und Augsburg als Knotenbahnhöfe. Eine zentrale Rolle spiele dabei das Bahnprojekt Ulm-Augsburg, denn ohne die Beschleunigung im Fernverkehr zwischen den beiden Städten sei es nicht möglich, den Deutschlandtakt sinnvoll umzusetzen. Daher ergibt sich auch eine Zielfahrzeit zwischen Ulm und Augsburg von 26 Minuten ohne Halt in Günzburg. Details können der Präsentation zur ersten Sitzung entnommen werden sowie auf der Website [www.deutschlandtakt.de](http://www.deutschlandtakt.de).

Auf Nachfrage erklärt Herr Blümel, dass die Planungen des Deutschlandtakts noch sehr neu sind. Mit dem Deutschlandtakt wurde erstmals ein integraler Taktfahrplan für ganz Deutschland erarbeitet. Es besteht im Einzelnen sicherlich noch Optimierungspotenzial. Der Zielfahrplan ist nicht in Stein gemeißelt und soll in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden, die Umsteigezeiten können z.B. angepasst werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Gutachterentwurf jedoch final. Es ist wichtig, mit der Umsetzung zu beginnen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird es wieder die Möglichkeit geben, den Deutschlandtakt weiter zu verbessern.

Klar sei jedoch jetzt schon, dass der Deutschlandtakt erhebliche Verbesserungen für den zukünftigen Knotenbahnhof Augsburg mit sich bringt. Bislang war der Hauptbahnhof Augsburg nicht als Verkehrsknoten definiert. Welche Verbindungen in Augsburg zu welchem Zeitpunkt halten, war in erster Linie von der verkehrlichen Ausgestaltung anderer Knotenpunkte abhängig. Im aktuellen Entwurf des Deutschlandtakts hat Augsburg nun den Rang eines Knotens erhalten, sodass nun auch die Umsteigebeziehungen in Augsburg systematischer betrachtet werden könnten. Details zu den vorgesehenen Änderungen für Augsburg sind dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes zu entnehmen.

---

**TOP5: Bahnprojekt Ulm-Augsburg:**

Erklärung Projektauftrag: Projektleiter Markus Baumann erklärt den Projektauftrag durch den Bundesverkehrswegeplan 2030. Unter anderem lautet der Auftrag, ergebnisoffen zu planen, also ohne Vorfestlegung. Aufbauend auf den Vortrag von Herrn Blümel erläuterte Baumann die verkehrliche Zielsetzung laut angehängter Präsentation. Wichtig sei die verkehrliche Zielsetzung, die sich durch Deutschlandtakt nochmal geändert hat: Bisher waren 27 Minuten Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Ulm-Augsburg die Zielvorgabe, nun sind es 26 Minuten. Herr Baumann betont, dass es sich um ein Bundesprojekt handelt. Durch den Deutschlandtakt sei vorgegeben, dass es zwei zusätzliche Gleise geben werde.

Das Projekt sei für die Region sehr wichtig. Dadurch könnten Nah- und Fernverkehr getrennt werden, wodurch der Nahverkehr der gesamten Region zuverlässiger und schneller wird. Die neu freiwerdenden Kapazitäten auf der Bestandsstrecke durch die Abtrennung des Fernverkehrs können vom Nahverkehr genutzt werden. Die Stärkung des Nahverkehrs ist der große Nutzen für die Region! Hierfür ist aber die Trennung vom Fernverkehr die Grundvoraussetzung.

---

**TOP 6: Im Dialog mit der Region:** Markus Baumann erläuterte den Dialog mit der Region im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Dialogverfahren fußt auf drei Säulen: Bürgerinformation, Dialog mit kommunaler Politik und Verbänden, Gremienarbeit. Details siehe Präsentation.

Zudem ist seit Freitag, 16. Oktober, 15.30 Uhr ein virtueller Infomarkt auf der Homepage. Weitere Online-Dialogformate sind geplant.

**TOP 7: Aktueller Stand des Projekts:** Markus Baumann erläutert den aktuellen Projektstand. Die Grundlagenermittlung sei abgeschlossen, sodass sich das Projekt nun in Phase 2, der „Vorplanung“, befindet. Danach werde es eine Parlamentarische Befassung im Bundestag geben, an die sich die Entwurfs-/Genehmigungsplanung mit der ausgewählten Vorzugsvariante anschließt. Die derzeitige Planung sieht vor, mit der parlamentarischen Befassung Anfang 2024 zu starten. Eine genauere zeitliche Einordnung sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Vorstellung der Trassierungsräume: Markus Baumann stellt die Raumwiderstandskarte vor. Aus ihr wird deutlich, dass die Region von vielen hohen Widerständen durchzogen ist. Gemeinsam mit den in der Präsentation genannten Anforderungen und Vorgaben, ergeben sich nur eine Handvoll möglicher Streckenverläufe für den Bahnausbau zwischen Ulm und Augsburg. Baumann stellte vier Trassierungsräume vor, in denen die spätere Strecke liegen könnte. Diese haben eine Breite von 500 Metern. Details zur Raumwiderstandskarte sowie den Trassierungsräumen siehe Präsentation.

Es folgte eine kurze Pause, in der sich die Teilnehmer die Trassierungsräume im Detail anschauen konnten.

---

#### **Weitere Punkte aus der nachfolgenden Diskussion:**

##### Erreichbarkeit von 26 Minuten Fahrzeit:

Heute lässt sich noch nicht genau sagen, wieviel Kilometer Gleise man benötigt, um Ulm und Augsburg im Fernverkehr in 26 Minuten verbinden zu können. Dabei sind verschiedene Parameter wichtig, die erst in der Feintrassierung zu einer Aussage führen können. Neubaustreckenanteile sind für eine Beschleunigung aber notwendig. Die Trassierungsräume müssen die Vorgaben aus dem BVWP und Deutschlandtakt einhalten sowie genehmigungsfähig sein.

##### Trassenbündelung mit Autobahn A8:

Die Strecke zwischen Ulm und Augsburg soll für Güterverkehr und Hochgeschwindigkeitszüge zugelassen werden. Daraus ergeben sich die Vorgaben, dass die neue Strecke keine Steigung über 12,5 Promille aufweisen darf, die Kurvenradien müssen ungefähr 3 Kilometer betragen. Daher ist eine Neubaustrecke direkt neben der Autobahn nicht möglich, da die Höhenunterschiede zu groß sind.

##### Verschiebung der Trassierungsräume:

Sollten Erkenntnisse in den Planungen eine kleinräumige Anpassung des Trassierungsraumes notwendig erscheinen lassen, ist dies möglich.

##### Kombination verschiedener Varianten:

Eine Kombination von verschiedenen Varianten ist an Punkten, an denen sich die Trassierungsräume treffen, möglich. An weiteren Stellen können keine Verbindungen zwischen

---

den Trassierungsräumen hergestellt werden, da die Abstände zwischen den Trassierungsräumen zu groß sind bzw. hohe Raumwiderstände kreuzen müssten.

#### Bereits ausgeschiedene Varianten:

Ein Ausbau entlang der gesamten Bestandsstrecke wurde untersucht. Jedoch war die vorgegebene Fahrzeit klar nicht erreichbar. Eine Streckenführung nördlich von Günzburg wurde ebenfalls ausgeschlossen, da hier zu hohe Raumwiderstände vorhanden sind.

#### Tunnelanteile:

In den Ausbaubereichen entlang der Bestandsstrecke sollen die neuen Gleise möglichst neben die bestehenden Gleise oberirdisch gelegt werden. Längere Tunnelstrecken bei Neubauanteilen sind angesichts der Topografie voraussichtlich nötig und vor dem Hintergrund des guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses auch finanziell denkbar.

#### Vorteile für den Nahverkehr:

Die jetzige Strecke zwischen Ulm und Augsburg bleibt bestehen und wird nicht zurückgebaut. Sie steht dem Nahverkehr nahezu vollumfänglich zur Verfügung. Durch die Trennung von Fern- und Nahverkehr werden die Verbindungen im Regionalverkehr pünktlicher und zuverlässiger. Baumann erklärte weiter, dass laut BVWP Güterverkehr auf der neuen Verbindung fahren soll. Ein signifikantes Wachstum des Güterverkehrs wird Stand jedoch nicht zu erwarten, weil zwischen Ulm und Stuttgart eine schwierige Topografie (Albaufstieg) vorherrscht.

#### Detaillierte Höhenprofile:

Es gibt Höhenprofile, allerdings müssen diese im Zuge der Feintrassierung noch detaillierter ausgearbeitet werden. Aktuell sind die Trassierungsräume etwa 500 Meter breit, so dass auch innerhalb dieser Bereiche Höhenunterschiede bestehen. Die Höhenprofile sind derzeit noch nicht aussagekräftig.

#### Anbindung Bestandsstrecke an Neubaustrecke:

Grundsätzlich wäre mit der Anbindung von der Bestandsstrecke an die Neubaustrecke eine höhere betriebliche Flexibilität verbunden, sodass eine Verbindung vorteilhaft sein könnte. Bei Wartungsarbeiten oder liegengebliebenen Zügen könnte man zudem auf die andere Strecke wechseln. Das würde die gesamte Leistungsfähigkeit steigern. Dies hat der Bund bislang aber noch nicht in der Form beauftragt. Dies könne aber eine Rolle spielen, falls vom Bund Fahrzeitleistungen für den Verkehr über Günzburg vorgegeben werden. Der Vorschlag wird im Planungsverlauf weiter betrachtet.

#### Regionalhalte entlang einer Neubaustrecke:

Da es sich um ein Bundesprojekt handelt, sind bisher keine neuen Stationen geplant. Wenn das ein Wunsch der Region ist, kann das gerne an den Freistaat Bayern artikuliert werden. Jedoch sollte bedacht werden, dass zusätzliche Nahverkehrszüge auf der Neubaustrecke wieder in Konkurrenz zu den Fernverkehrsverbindungen stehen. Bisher ist geplant, dass der Nahverkehr über die Bestandsstrecke verläuft und die Neubaustrecke für den Fernverkehr ausgelegt ist.

---

#### Bestandssanierung:

Die Problematik der Lärmsanierung und des barrierefreien Ausbaus der Stationen ist der Bahn bekannt. Jedoch ist dies nicht Auftrag für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg. Das Lärmsanierungsprogramm das Bundes läuft bereits an der Bestandsstrecke und wird auch hier Verbesserungen bringen.

In Ausbauabschnitten des Bahnprojekts Ulm-Augsburg werden die aktuellen Anforderungen an den Schallschutz wie bei Neubauabschnitten anzulegen sein.

Weder die Planungen noch der Bau von barrierefreien Stationen entlang der Bestandsstrecke sind Auftrag des Bahnprojekts. Es kann sein, dass in Ausbauabschnitten Stationen so betroffen sind, dass die Planungen und die bauliche Umsetzung für Barrierefreiheit im Bundesprojekt inkludiert sind. Es kann aber auch bei Ausbauabschnitten entlang der Bestandsstrecke passieren, dass die neuen Gleise so geplant werden, dass die bestehenden Stationen nicht betroffen sind. Dann werden auch keine Planungen an der Bestandsstation stattfinden.

Das Thema Barrierefreiheit an allen Stationen der Bestandsstrecke voranzubringen, bedarf einen Einsatz aller Mitglieder des Projektkoordinierungsrates auf verschiedenen politischen Ebenen.

---

#### **Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden:**

- Die Bewertung der Trassierungsräume sollten möglichst schnell erfolgen, um frühzeitig Klarheit für die Region zu schaffen. Das bedeutet, es sollten möglichst schnell viele Trassierungsräume ausgeschlossen werden.
- Mit den Planungen zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg kann das Problem der Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken sowie der barrierefreie Ausbau der Bahnstationen entlang der Bestandsstrecken nicht gelöst werden. Diese Themen sind voneinander zu trennen, sollten aber beide gleichermaßen weiterverfolgt werden.
- Es wird betont, dass ein einheitliches Auftreten der Region förderlich für eine schnelle Umsetzung des Projekts ist. Wichtig ist zudem, den großen Nutzen des Vorhabens für die Region zu vermitteln. Ebenso sollte deutlich werden, dass der Schutz der Anwohner und der Natur von hoher Bedeutung bei der Planung sei. Es besteht Einigkeit darüber, dass das Projekt eine hohe Bedeutung für die gesamte Region hat.
- Für die Öffentlichkeitsarbeit ist es wichtig, klar den Bedarf und den Nutzen der Strecke zu vermitteln. Sowohl die Entwicklung des Fernverkehrs als auch des Nahverkehrs ist dabei wichtig. Es wird vorgeschlagen, bei den geplanten Informationsmaßnahmen mit Visualisierungen zu arbeiten. Dies kann durch den Einsatz der BIM-Technologie mit vergleichbar geringem Ressourceneinsatz erfolgen.

---

#### **Abschluss und Verabschiedung:**

Zum Abschluss betont der Vorsitzende Herr Josel die Bedeutung des Projekts und freut sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit im Projektkoordinierungsrat.

---

Der nächste Termin wird rechtzeitig mit den Teilnehmern abgestimmt. Der Veranstaltungsort wird im Landkreis Günzburg oder Neu-Ulm gesucht. Für Vorschläge ist das Projektteam als Organisator dankbar.

Herr Josel informiert die Mitglieder noch, dass es im Anschluss an die Veranstaltung weitere Termine gibt:

- Pressekonferenz mit Herrn Josel zu den Inhalten des Projektkoordinierungsrates
- Informationsveranstaltungen für die Bürgermeister der Region zu den Ergebnissen der Grundlagenermittlung. Wegen den Vorgaben zu Covid-19 finden hierzu hintereinander zwei Veranstaltungen statt. Zuerst die Bürgermeister der Landkreise Neu-Ulm und Günzburg sowie anschließend die Bürgermeister des Landkreises Augsburg.

Ebenso wird auf der Homepage ein virtueller Infomarkt freigeschaltet, um auch während der Corona-Pandemie so viele Menschen wie möglich zu erreichen.

---

**Dokumente:**

Die Teilnehmer erhalten im Nachgang die Dokumente, die der Presse zugesandt worden sowie die Präsentation, die Satzung und das Protokoll der ersten Sitzung.

---

