

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum Ulm–Augsburg

1. Sitzung

Online

16.03.2021

Ort: Online
Dauer: 16:00 Uhr – 18:20 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok
Co-Moderation: Denise Ellwein, ifok
Protokoll: Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Einführung

TOP 2 Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung

TOP 3 Konstituierung des Forums

TOP 4 Vorstellung des Projektes

TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation zum Dialogforum
Anlage 2 Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur ersten Sitzung des Dialogforums. Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog und bedauert, dass aufgrund der Rahmenbedingungen leider kein persönliches Treffen vor Ort in der Region möglich ist. Daher findet die heutige Sitzung als reines Online-Format statt. Zudem weist Herr Wachter auf die Möglichkeit zur Teilnahme an einer kurzen Kennenlern-Umfrage hin. Er stellt sich und das Moderationsteam der ifok GmbH vor und erläutert, wie sich die Teilnehmenden über die Handhe-funktion an der Diskussion beteiligen können.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Deutsche Bahn und bedankt sich für ihre Teilnahme. Bereits im Vorfeld des offiziellen Beginns des Dialogforums seien zahlreiche Gespräche zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg mit unterschiedlichen Akteur:innen geführt worden. Zudem sei auch der Dialog mit den Bürger:innen aufgenommen worden, u.a. mit einer Online-Informationsveranstaltung mit mehr als 600 Teilnehmenden im Dezember 2020. Das Interesse an dem Bahnprojekt Ulm-Augsburg sei groß. Das bestätige die Deutsche Bahn in ihrem Ziel, bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Planung transparent in den Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der Region zu treten. Herr Josel betont, dass die Deutsche Bahn mit dem Dialogforum einen Ort schaffen möchte, in dem die Mitglieder Informationen aus erster Hand zum Projekt erhalten und die Deutsche Bahn wertvolle Hinweise von den Teilnehmenden für die Planung einholen kann. Er unterstreicht die Bedeutung des Projekts für die Region, da mehr Kapazitäten für den Nahverkehr geschaffen und der Fernverkehrshalt in Günzburg erhalten und gestärkt werde. Das Projekt würde das regionale und bundesweite Verkehrsangebot verbessern und leiste einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die Gespräche im Vorfeld hätten gezeigt, dass viele Menschen in der Region das Bahnprojekt unterstützten. Das Projekt befinde sich noch in einem frühen Planungsstadium in einer dicht besiedelten Region mit sensiblen Schutzgebieten und landwirtschaftlichen Flächen, was eine detaillierte Untersuchung und Planung erfordere. Der Dialog sei dabei ein zentraler Baustein in der Planung. Auch wenn die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin eine besondere Verantwortung für die Planung trage, sei der Austausch auf Augenhöhe wichtig. Daher habe sich die Deutsche Bahn entschieden, das Dialogforum extern moderieren zu lassen.

Vorstellung der Tagesordnung

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Zusammenarbeit im Dialogforum und Vorstellung eines Entwurfs für ein Selbstverständnis
- Vorstellung des Projekts
- Ausblick und nächste Schritte

Vorstellung erster Umfrageergebnisse

Die Co-Moderatorin, Denise Ellwein, stellt die ersten Ergebnisse der Umfrage vor, an der die Teilnehmenden sich zu Beginn der Sitzung beteiligen konnten (Anlage 1, Folien 4-8). Bei der Frage nach den Erwartungen der Mitglieder an die Zusammenarbeit im Dialogforum betonten die Teilnehmenden insbesondere die Punkte Information, Transparenz und Austausch. Zudem wurden unter anderem das Einbringen von Anregungen, die Abwägung der Interessen sowie eine vernünftige Entscheidung zum Wohle aller genannt.

TOP 2 Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Herr Wachter stellt die Leitlinien und die Gremien der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vor (**Anlage 1**, Folien 11-14).

TOP 3 Konstituierung des Forums

Herr Wachter präsentiert einen Vorschlag für ein Selbstverständnis, Grundsätze der Zusammenarbeit, die Arbeitsweise sowie Kommunikation mit der Presse und der Öffentlichkeit (**Anlage 1**, Folien 17-24). Er kündigt an, dass sich die Teilnehmenden das Selbstverständnis nochmals anschauen könnten und eine Verabschiedung in der nächsten Sitzung des Dialogforums geplant sei. Von den Mitgliedern gibt es keine Anmerkungen zum Selbstverständnis.

Protokoll

Herr Wachter erläutert das Vorgehen zum Protokoll: ifok erstellt ein Ergebnisprotokoll im Nachgang der Sitzung und versendet dieses etwa zwei Wochen nach der Sitzung an die Mitglieder des Dialogforums. Diese könnten innerhalb von zwei Wochen Änderungswünsche einbringen. ifok arbeitet die Änderungswünsche ein und stellt anschließend das Protokoll als Entwurf auf die Projektwebsite. Die formale Verabschiedung des Protokolls folgt im nächsten Dialogforum.

Herr Wachter bittet um Rückmeldungen zu Wochentag und Uhrzeit der Sitzungstermine. Die Mitglieder signalisieren Zustimmung zu einem Beginn um 16 Uhr bzw. gelegentlich ist ein Beginn um 17 Uhr gewünscht. Bei den Wochentagen sollen Freitage und Samstage vermieden werden.

Workshops

Ein Mitglied möchte wissen, welcher Personenkreis für die Workshops vorgesehen ist.

Herr Wachter erklärt, dass die Teilnahme an den Workshops grundsätzlich allen Mitgliedern des Dialogforums offenstehe. Er betont, dass das Dialogforum als Gremium arbeitsfähig bleiben müsse. Abhängig vom behandelten Schwerpunktthema könnten zudem externe Personen hinzugezogen werden, z.B. bei regionalspezifischen Besonderheiten oder fachspezifischen Themen.

TOP 4 Vorstellung des Projekts

Markus Baumann, Projektleiter des Bahnprojekts Ulm-Augsburg, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er stellt den aktuellen Stand des Projekts vor (**Anlage 1**, Folien 26-44). Herr Baumann ergänzt, dass die vier Trassierungsräume auch untereinander kombinierbar seien (**Anlage 1**, Folie 41).

Anmerkungen/Diskussion

Kurvenradius

Ein Mitglied erkundigt sich, wie groß die Kurvenradien sein müssten, wenn die maximale Geschwindigkeit auf der Strecke 250 km/h betragen würde.

Herr Baumann erläutert, dass auf der Strecke möglicherweise Geschwindigkeiten von 300 km/h notwendig würden, um zum Beispiel die vorgegebene Fahrzeit zu erreichen. Der erforderliche Kurvenradius bei maximalen Geschwindigkeiten von 250 km/h läge bei etwa 2.800 Metern und demnach nur gering unterhalb der für 300 km/h benötigten 3.000 Meter.

Trassenbreite

Ein Mitglied möchte wissen, ob die angegebene Trassenbreite von 20 Metern auch bei einer maximalen Längsneigung von 12,5‰ aufgrund der Böschungen realistisch sei.

Herr Baumann merkt an, dass die genannte Trassenbreite von 20 Metern ein Durchschnittswert sei und es breitere sowie schmalere Bereiche geben werde. Er erklärt, dass diese Trassenbreite auch bei einer Längsneigung von 12,5‰ realistisch sei. Aufgrund der erforderlichen maximalen Längsneigung sei zudem eine abschnittsweise Führung der Strecke im Tunnel ab einer Tiefe von etwa 10 Metern wahrscheinlich.

Ein Mitglied fragt daraufhin, wie weit der Einschnitt bei 10 Metern Tiefe sei. Herr Baumann erklärt, dass die Deutsche Bahn diese Frage prüfen und im nächsten Dialogforum beantworten werde.

Tunnel

Ein Mitglied merkt an, dass eine Übersicht der Strecke mit vorgesehenen Tunnelbereichen hilfreich wäre.

Herr Baumann erklärt, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zu Tunnelbereichen gemacht werden könnten. Im Rahmen der Feintrassierung werde geprüft, wo Tunnelabschnitte vorzusehen seien. Herr Baumann ergänzt, dass bei der Planung versucht werde, den Streckenverlauf in Tälern zu halten. In Abschnitten mit 4-4,5% Steigung/Gefälle seien voraussichtlich Tunnelbereiche nötig.

Visualisierungen von Streckenverläufen

Ein Mitglied schlägt der Deutschen Bahn vor, eine dreidimensionale Visualisierung der Trassierungsräume zu zeigen.

Herr Baumann führt aus, dass die Deutsche Bahn mit dem Planungsprogramm *Building Information Modeling (BIM)* arbeite. Damit sei grundsätzlich möglich, zu gegebenem Zeitpunkt einzelne

Streckenabschnitte dreidimensional darzustellen. Herr Baumann sagt zu, diesen Punkt nochmals auf der kommenden Sitzung des Dialogforums näher zu erläutern.

Nahverkehr

Ein Mitglied möchte wissen, ob ein Zughalt bei Wörleschwang kommen könnte, falls die Vorzugsvariante nahe der Autobahn 8 verlaufe. Ein weiteres Mitglied fragt, ob weitere Haltestellen im Nahverkehr angedacht seien, wenn der Fern- und der Nahverkehr auf unterschiedlichen Gleisen verkehren werde. Herr Baumann antwortet, dass regionale Zughalte an der Neubaustrecke denkbar seien. Die Verantwortlichkeit für den Nahverkehr liege jedoch beim Freistaat, mit seiner Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Auftraggeber der Deutschen Bahn sei der Bund. Er führt weiter aus, dass der Großteil der Kosten für Bahnhöfe für deren Errichtung und Betrieb anfallen würde. Die Wirtschaftlichkeit eines Bahnhofs hänge daher entscheidend von betrieblichen Aspekten ab.

Ein Mitglied merkt an, dass nach seinem Kenntnisstand der Bund für Regionalbahnhöfe an einer Neubaustrecke zuständig sei. Bei Personenbahnhöfen wären auch die dazugehörigen Anlagen Sache des Bundes und damit Sache des Neubauprojektes. Ein Mitglied merkt an, dass es nur wenige Regionalbahnhöfe zwischen Ulm und Augsburg gebe. Daher würde der Nahverkehr und die Landbevölkerung nur bedingt von einer Neubaustrecke profitieren.

Herr Baumann erklärt, dass die Bestandsstrecke für den Nahverkehr erhalten bleibe, wodurch mehr und pünktlicherer Nahverkehr möglich wäre, was mit großen Vorteilen für die Region verbunden sei.

Güterverkehr

Ein Mitglied fragt, ob der Güterverkehr weiter auf der Bestandsstrecke fahren werde.

Herr Baumann erwidert, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage zur Aufteilung der Streckennutzung gemacht werden könne. Grundsätzlich könne der Güterverkehr sowohl die Bestandsstrecke als auch die Aus-/Neubaustrecke nutzen. Der Bund gehe davon aus, dass der Güterverkehr in der Region nicht stark zunehmen werde. Zudem würden die Güterverkehrszüge länger werden und könnten somit pro Zug mehr transportieren.

Durchfahrtsgeschwindigkeiten

Ein Mitglied fragt nach den maximalen Geschwindigkeiten bei der Durchfahrt von Bahnhöfen.

Herr Baumann erwidert, dass nach den Vorgaben des Bundes bei einer Ausbaustrecke Geschwindigkeiten von maximal 200 km/h möglich seien.

Überschwemmungsschutz

Ein Mitglied fragt, ob Dammbauten als Schutz vor Überschwemmungen erforderlich seien, wenn die Trassenführung in den Flusstalniederungen erfolgen soll.

Herr Baumann erklärt, dass bekannt sei, dass bei Burgau Hochwasserschutzmaßnahmen in Planung bzw. im Bau seien, was bei der Planung berücksichtigt werde. Er könne derzeit noch keine Angaben machen, ob zusätzliche Schutzmaßnahmen notwendig würden.

Kompensationsmaßnahmen und Flächenversiegelung

Ein Mitglied merkt an, dass bei der Betrachtung der Raumwiderstände das Schutzgut Landwirtschaft fehle. Die Belastung für landwirtschaftliche Flächen durch die Summe der Maßnahmen, wie Bahnausbau, Autobahnausbau, Umgehungsstraßen, Gewerbeentwicklung, Wohnungsbau und Hochwasserschutz, sei unverhältnismäßig hoch. Es dürfe für das Bahnprojekt keine Kompensation geben, da das Projekt selbst ökologisch sei und durch die Kompensationsmaßnahmen weitere landwirtschaftliche Flächen verloren gingen.

Ein anderer Teilnehmer erwidert, dass Ausgleichsflächen aus seiner Sicht nicht als Flächenverbrauch zu betrachten seien, da sie dem Schutz der Umwelt dienen.

Herr Baumann erklärt, dass die Landwirtschaft – besonders im Punkt Flächenverbrauch – bei der Planung berücksichtigt werde. Durch den Bau zusätzlicher Gleise müssten zwangsläufig Flächen, auch landwirtschaftliche, in Anspruch genommen werden. Für deren ortsnahen Ausgleich werde die Deutsche Bahn aufkommen. Der Deutschen Bahn sei es dabei ein Anliegen, dass mit den Ressourcen schonend umgegangen werde. Daher würden die erforderlichen Kompensationsflächen detailliert berechnet und geprüft werden.

Herr Baumann ergänzt, dass die Ausgestaltung von potenziellen Kompensationsmaßnahmen im Laufe der Planung erarbeitet werden würden. Die Deutsche Bahn sei dabei offen für Hinweise und Ideen. Das Thema könne daher zum gegebenen Zeitpunkt gerne nochmals vertiefend besprochen werden.

Herr Wachter fügt hinzu, dass der Umgang mit und die Berücksichtigung von landwirtschaftlichen Flächen in der Planung auf den kommenden Sitzungen des Dialogforums nochmals behandelt werden könne.

Durchbindung Staudenbahn

Ein Mitglied fragt, ob eine Durchbindung der Staudenbahn möglich sei, wenn eine Vorzugsvariante innerhalb des Trassierungsraums „Blau“ realisiert würde und ob in diesem Fall zwei Fernverkehrs- und zwei Nahverkehrsgleise zwischen Dinkelscherben und Augsburg zur Verfügung stehen würden.

Herr Baumann erwidert, dass beim Trassierungsraum „Blau“ die Strecke zwischen Augsburg und Dinkelscherben viergleisig geplant würde und die Staudenbahn berücksichtigt werde.

Vorstellung der Dialogmaßnahmen

Frederike Geyer, Kommunikatorin des Bahnprojekts Ulm-Augsburg, stellt den Dialog mit der Region vor (**Anlage 1**, Folien 45-49). Auf Nachfrage erklärt Frau Geyer, dass es bisher – auch aufgrund der Pandemie – noch keine konkreten Termine und Orte für das Infomobil gebe. Vorschläge für mögliche Stationen des Infomobils nehme die Deutsche Bahn gerne entgegen.

TOP 5 Ausblick

Frau Ellwein stellt die Antworten aus der Umfrage, an der ein Teil der Mitglieder zu Beginn der Sitzung teilgenommen hat, zu den besonders wichtigen Themen im Projekt vor (**Anlage 1**, Folie 52).

Herr Wachter weist darauf hin, dass die Mitglieder die Sitzungsunterlagen sowie die Protokollentwürfe im Nachgang der Sitzungen erhalten werden. Bei Anmerkungen zu den Protokollentwürfen, zum Dialogforum oder weiteren Themen könnten die Mitglieder sich an die Mailadresse moderation-ula@ifok.de wenden. Für inhaltliche und fachliche Themen stehe die Deutsche Bahn zur Verfügung.

Anschließend stimmen die Mitglieder des Dialogforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 2**).

Herr Baumann bedankt sich bei den Mitgliedern für ihre Teilnahme. Er freut sich auf das nächste Dialogforum und ein persönliches Treffen. Er lädt die Mitglieder ein, die Informationskanäle und das Infomobil zu nutzen und erklärt, dass die Deutsche Bahn offen für Hinweise sei.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.