

Protokoll

Dialogforum Ulm–Augsburg

2. Sitzung

Kapuziner-Halle, Burgau

21.07.2021

Ort: Kapuziner-Halle, Burgau
Dauer: 16:00 Uhr – 18:30 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok
Co-Moderation: Denise Ellwein, ifok
Protokoll: Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Rückblick

TOP 3 Dialog mit der Region

TOP 4 Aktueller Planungsstand

TOP 5 Grundlagen Building Information Modelling (BIM)

TOP 6 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation zum Dialogforum

Anlage 2 Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung des Dialogforums und übergibt an den Bürgermeister der Stadt Burgau.

Begrüßung Stadt Burgau

Martin Brenner, Bürgermeister der Stadt Burgau, begrüßt das Dialogforum in der Kapuziner-Halle. Er betont, dass die Halle gerne für das Bahnprojekt zur Verfügung gestellt wurde und freut sich, dass die Sitzung nun in Präsenz stattfinden kann. Herr Brenner wünscht eine informative Veranstaltung und einen angenehmen Aufenthalt in Burgau.

Begrüßung Deutsche Bahn

Markus Baumann, Projektleiter des Bahnprojektes Ulm–Augsburg bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er freut sich auf die Sitzung und dass die Deutsche Bahn über den aktuellen Stand berichten könne. Herr Baumann wünscht ein gutes Gelingen der Veranstaltung.

Begrüßung Moderation

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog und ist erfreut, dass nun ein persönliches Treffen vor Ort in der Region möglich ist. Er weist darauf hin, die geltenden Corona- und Hygieneregeln einzuhalten. Zudem weist Herr Wachter auf die Möglichkeit hin, dass Teilnehmende Orte für zukünftige Dialogveranstaltungen in der Region vorschlagen könnten.

Herr Wachter erläutert, dass gemäß dem Selbstverständnis vorgesehen ist, dass mögliche neue Teilnehmende mit Einverständnis des Forums in das Dialogforum aufgenommen werden. Er schlägt vor, dass die Interessierten vor der jeweiligen Sitzung per Mail durch das Moderationsteam angekündigt werden. Sollte es Anmerkungen zur Aufnahme aus dem Forum geben, würde sich das Team um eine Klärung vorab bemühen. Sollte dies nicht möglich sein, würde die Teilnahme im gesamten Forum besprochen, sodass die interessierte Person dann in der übernächsten Sitzung gegebenenfalls teilnehmen könnte. Da vorab und auch während der Sitzung keine Anmerkungen eingegangen sind, gelten die beiden neuen Mitglieder als bestätigt. Herr Wachter bittet die beiden neuen Teilnehmenden, sich dem Forum kurz vorzustellen.

Vorstellung der Tagesordnung

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

- Rückblick
- Dialog mit der Region
- Aktueller Planungsstand

- Grundlagen Building Information Modelling (BIM)

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen.

TOP 2 Rückblick

Protokoll

Zum Protokollentwurf des 1. Dialogforums sind vorab keine Änderungswünsche eingegangen. Auch während Sitzung gibt es keine Anmerkungen zum Protokoll. Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird in finaler Version auf der Projektwebsite <https://www.ulm-augsburg.de> veröffentlicht.

Herr Wachter beschreibt 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.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob das Protokoll auch den neuen Mitgliedern zugänglich gemacht werde.

Herr Wachter antwortet, dass die Protokolle und Entwürfe transparent auf der Projektwebsite veröffentlicht werden und damit allen Interessierten zugänglich sind.

Ein Mitglied möchte wissen, ob eine Liste der Teilnehmenden mit Kontaktdaten mit dem Protokoll versendet wurde oder noch veröffentlicht wird.

Herr Wachter erwidert, dass eine Weitergabe von personenbezogenen Daten aus datenschutzrechtlichen Gründen kritisch sei. Er schlägt vor, beim nächsten Treffen eine Einwilligung für das Versenden einer Kontaktliste an die Mitglieder auszuhändigen. Im Nachgang könnten so die Kontaktdaten der Personen untereinander versendet werden, die der Weitergabe ihrer Daten eingewilligt haben.

Verabschiedung Selbstverständnis

In der ersten Sitzung des Forums wurde ein Entwurf für Grundsätze der Zusammenarbeit und die Arbeitsweise in Form eines Selbstverständnisses besprochen.

Zum Entwurf des Selbstverständnisses sind vorab keine Hinweise eingegangen. Auch während der Sitzung gehen keine Anmerkungen ein. Damit ist das Selbstverständnis verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Bericht aus dem Projektkoordinierungsrat

Herr Wachter wiederholt die Zusammensetzung und das Rollenverständnis der Gremien zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg und berichtet aus der 2. Sitzung des Projektkoordinierungsrates vom 8. Juli 2021. Als Moderation nehme Herr Wachter die Rolle des Berichterstatters in den beiden Gremien

wahr. Themen der Sitzung seien insbesondere der Ausbau des Nahverkehrs am Bestand, Flächeninanspruchnahme und Kompensationsmaßnahmen sowie der Gebrauch von Building Information Modelling für weiterführende Planungen gewesen. Der BUND habe sich zudem für das Bahnprojekt ausgesprochen und dafür plädiert, Varianten, die eine Bündelung mit vorhandener Infrastruktur vorsehen, näher zu betrachten. Herr Wachter beschreibt den Austausch im Projektkoordinierungsrat als gut und konstruktiv. Bei den Teilnehmenden sei ein klarer Wille, das Projekt umzusetzen, erkennbar – bei gleichzeitiger Gewissheit, dass die Abwägung zwischen den vielen unterschiedlichen Belangen anspruchsvoll sein werde.

Offene Fragen/ Themen aus der 1. Sitzung

In der 1. Sitzung des Dialogforums versicherte die Deutsche Bahn, die Antwort auf die Frage eines Mitglieds zu prüfen und nachzureichen (**Anlage 1**, Folie 7): „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.“

Herr Baumann erklärt, dass eine exakte Antwort nicht möglich sei und von vielen Faktoren abhängen. Als Richtwert sei mit Einschnitten von 10 Metern Tiefe in der Größenordnung von 45 bis 50 Metern zu rechnen.

TOP 3 Dialog mit der Region

Frederike Geyer, Kommunikatorin des Bahnprojekts Ulm–Augsburg bei der DB Netz AG, stellt die Maßnahmen für den Dialog mit der Region vor (**Anlage 1**, Folien 10-18).

Anmerkungen/Diskussion

Infomobil

Ein Mitglied möchte wissen, ob die Deutsche Bahn Besucherzahlen des Infomobils an einzelnen Stationen veröffentlichen werde, zum Beispiel für den Ort Jettingen-Scheppach.

Frau Geyer erwidert, dass die Deutsche Bahn diese Auswertungen intern erstellt und über eine Veröffentlichung auf der Website nachdenken könne. Sie ergänzt, dass in Jettingen-Scheppach etwa 50 Personen das Infomobil besucht hätten.

Ein Mitglied möchte wissen, wie das Infomobil gebucht werden könne.

Frau Geyer erläutert, dass das Infomobil bis Ende des Jahres ausgebucht sei. Gerne könnten über das Kontaktformular oder direkt per E-Mail an ulm-augsburg@deutschebahn.com Orte und Termine vorgeschlagen werden, die anschließend von der Deutschen Bahn geprüft würden.

Ein Mitglied fragt, ob immer zwei Tage an einem Standort des Infomobils geplant würden oder auch einzelne Tage möglich seien.

Frau Geyer erklärt, dass prinzipiell auch ein Tag möglich sei. Der Auf- und Abbau sei aber sehr zeitintensiv und ein Tag daher ungünstig.

Informationsaustausch

Ein Mitglied fragt, ob politische Vertreter:innen wie der Stadtrat direkt von der Deutschen Bahn informiert würden.

Herr Baumann antwortet, dass die Deutsche Bahn bereits häufig an Sitzungen, wie die von Stadträten oder Bauausschüssen, teilgenommen und zum Bahnprojekt informiert habe. Auch zukünftig werden solche Einladungen gerne angenommen. Interessierte Vertreter:innen könnten sich dazu an die Deutsche Bahn wenden.

TOP 4 Aktueller Planungsstand

Herr Baumann stellt den aktuellen Stand des Projekts vor (**Anlage 1**, Folien 19-50). Er betont, dass die Flächeninanspruchnahme bereits während des Baus minimiert werden solle (**Anlage 1**, Folie 21). Anschließend erläutert er die Methodik, wie die 500 Meter breiten Trassierungsräume im aktuellen Planungsschritt auf 20 Meter breite Linienkorridore reduziert werden (**Anlage 1**, Folien 21-43).

Herr Baumann erklärt, dass es sehr hohe Raumwiderstände, insbesondere im Bereich der Donau bei Ulm, sowie geschützte Flusstäler gebe. Daher sei es nicht auszuschließen, dass Linienkorridore Raumwiderstände berühren (**Anlage 1**, Folie 24). Er ergänzt, dass ein Wechsel von einem Trassierungsraum in einen anderen grundsätzlich möglich ist, wenn sich zwei Trassierungsräume treffen.

Herr Baumann erläutert, dass bei den Trassierungsräumen Violett, Grün und Türkis zwei Überholbahnhöfe vorgesehen seien – jeweils ein Überholbahnhof im Landkreis Augsburg und ein Überholbahnhof im Landkreis Günzburg (**Anlage 1**, Folie 37). Schließlich erläutert Herr Baumann das Vorgehen bezüglich der geotechnischen Voruntersuchungen (Bohrprogramm) (**Anlage 1**, Folien 44-46) und stellt das geplante Vorgehen bei Umweltplanung, Raumordnungsverfahren und Ausgleichsflächen vor (**Anlage 1**, Folien 47-50).

Anmerkungen/Diskussion

Überholbahnhöfe

Ein Mitglied fragt, ob ein Überholbahnhof bedeute, dass die Bahnstrecke in diesem Bereich eine doppelte Breite hat.

Herr Baumann erwidert, dass an dieser Stelle in etwa von der doppelten Breite ausgegangen werden könne (**Anlage 1**, Folie 37).

Ein Mitglied möchte wissen, ob es sich um Überholbahnhöfe oder Überholgleise handele und ob dadurch weitere Ausgleichsflächen beispielsweise durch Gebäude nötig würden.

Herr Baumann antwortet, dass es sich um betriebliche Überholbahnhöfe handele. Weitere Ausgleichsflächen, neben denen für die Schienenbereiche, seien nicht nötig, da für die betrieblichen Überholbahnhöfe keine Gebäude geplant seien und die Ausstattung mit dem European Train Control System (ETCS) Level 2 ohne Signale erfolge. Die Betriebsstandorte für das ETCS seien in Augsburg und Ulm vorgesehen.

Zielfahrzeit

Ein Mitglied fragt, ob die Zielfahrzeit von 26 Minuten mit einem ICE 4 und damit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreicht werden müsse.

Herr Baumann erklärt, dass die Zielfahrzeit laut Deutschlandtakt mit einem ICE 3 und einer Geschwindigkeit von 300 km/h erreicht werden soll. Die Zielfahrzeit von 26 Minuten komme aus dem Deutschlandtakt und sei erforderlich, um sowohl Ulm als auch Augsburg als Knotenpunkte im Deutschlandtakt behalten zu können. Die Zielfahrzeit von 40 Minuten mit Halt in Günzburg sei auch wichtig für den Deutschlandtakt, da sonst die Fernverkehrszüge mit Halt in Günzburg andere Taktknoten nicht einhalten können.

Herr Baumann ergänzt, dass gemäß dem Deutschlandtakt alle Züge des Nah- und Fernverkehrs kurz vor einer bestimmten Zeit in einem Bahnhof ankommen würden und kurz nach dieser Zeit alle Züge wieder abfahren würden. Somit werden Umsteigezeiten in den Knotenbahnhöfen stark minimiert.

Abwägungsprozess

Ein Mitglied fragt, wie die Abwägung zwischen Technik, Wirtschaft und Umwelt zustande komme und ob bei den Abwägungsentscheidungen die Bürgerbeteiligung eine Rolle spiele.

Herr Baumann erklärt, dass der Abwägungsprozess ausführlich im Dialogforum und in einem Workshop besprochen werde. Die Grundsätze seien grundsätzlich alle gleichwertig, wobei die Projektziele eingehalten werden müssten. Solange die Projektziele eingehalten werden, gebe es eine Abwägung zwischen anderen Belangen, auch der Bürgerbeteiligung. Der Prozess werde transparent gemacht und im Dialogforum vorgestellt.

Herr Wachter ergänzt, dass nach dem Dialogforum zum aktuellen Status der Feinrassierung im Herbst ein Workshop zur Vertiefung mit den Planer:innen und dem DB-Team angedacht sei, um einzelne Bereiche näher zu betrachten. So könne ein Raum geschaffen werden, um Hinweise aus der Region aufzunehmen.

Herr Baumann fügt hinzu, dass im Workshop gezeigt werden solle, wie die Ergebnisse zustande kommen. Zudem sollten Hinweise aufgenommen und im Nachgang geprüft werden.

Planungsdokumente

Ein Mitglied möchte wissen, ob die Planungsdokumente mit Informationen zu ausgeschiedenen Trassen zugänglich gemacht werden.

Herr Baumann erläutert, dass die Planungsdokumente im Rahmen des Workshops erklärt und gemeinsam mit den Planer:innen besprochen werden.

Regionalplan Donau-Iller

Ein Mitglied merkt an, dass derzeit der Regionalplan Donau-Iller fortgeschrieben werde. Darin könnten nicht alle Trassierungsräume für das Bahnprojekt Ulm–Augsburg freigehalten werden. Er bittet die Deutsche Bahn mit Nachdruck darum, frühzeitig die Planungen mit dem Regionalverband Donau-Iller abzustimmen.

Herr Baumann versichert, dass die Deutsche Bahn im Herbst, wenn die Feintrassierungen bekannt werden würden, auf den Regionalverband zukommen werde.

Lärmschutz

Ein Mitglied möchte wissen, inwieweit Überlegungen zu Lärmschutzmaßnahmen in der aktuellen Planungsphase einfließen.

Herr Baumann erläutert, dass sich das Projekt bisher in der Vorbereitung auf die Vorplanung befinde. Für das Raumordnungsverfahren werde es eine erste Einschätzung durch ein Schallschutzgutachten geben. Der Schallschutz sei bundesgesetzlich geregelt, an diese Vorgaben werde sich die Deutsche Bahn halten.

Zielfahrzeit

Ein Mitglied fragt, ob die Zielfahrzeit von 40 Minuten mit Halt in Günzburg ebenso eingehalten werden müsse wie die Zielfahrzeit von 26 Minuten auf der Strecke zwischen Ulm und Augsburg, oder es bei den Fahrzeitvorgaben Spielraum gebe.

Herr Baumann erklärt, dass beide Zielfahrzeiten im Deutschlandtakt verankert und damit zwingend einzuhalten seien.

Geschwindigkeiten

Ein Mitglied fragt, warum bei der Verknüpfung der Trassierungsräume Violett westlich und Türkis östlich (**Anlage 1**, Folie 43) eine maximale Geschwindigkeit von 250 km/h möglich sei.

Herr Baumann erklärt, dass es bei dem Verbindungsstück entlang der A 8 drei Bereiche mit engen Kurven der Autobahn gebe. Dort seien die Kurvenradien zu klein für eine Trassierung der Bahnstrecke für die erforderliche Geschwindigkeit von 300 km/h. Die Verknüpfung werde geprüft, aber mit dem Hinweis, dass keine Trassierung für Geschwindigkeiten von 300 km/h möglich sei und damit eines der Projektziele nicht erreicht werde. Wenn die Fahrzeit trotzdem erreicht werden könne, liege die Entscheidung über den Verzicht auf das Projektziel der Trassierung für Geschwindigkeiten von 300 km/h beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Ein Mitglied bietet an, Kontakt zu den jeweiligen Anrainer:innen im Projektgebiet herzustellen beziehungsweise dabei zu unterstützen, sollte eine mögliche Trasse auf dem Gebiet der Kommune verlaufen.

Herr Baumann bedankt sich für das Angebot. Die Unterstützung der Bürgermeister:innen sei willkommen und sehr wichtig für das Projekt.

Ein Mitglied fragt nach der ermittelten Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strecke für die Zielfahrzeit von 26 Minuten.

Herr Koubaa, DB Netz AG, erläutert, dass die rechnerische Durchschnittsgeschwindigkeit für die Gesamtstrecke bei etwa 170 km/h liege. Herr Baumann fügt hinzu, dass aus dem Bahnhof Augsburg heraus sowie im Stadtgebiet von Ulm und Neu-Ulm nur deutlich geringere Geschwindigkeiten möglich seien. Die Strecke, auf welcher der Zug mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h fahren könne, sei kurz, da der ICE sowohl zum Beschleunigen als auch zum Abbremsen etwa 20 Kilometer benötige. Derzeit werde untersucht, ob eine Geschwindigkeit von 300 km/h nötig ist, um die Zielfahrzeiten zu erreichen.

Herr Baumann ergänzt, dass es sich bei den 26 Minuten nicht um die Nettofahrzeit handele. Die Nettofahrzeit sei etwas kürzer, da auf gesetzlicher Grundlage Zuschläge eingerechnet werden müssten. Dies könne auch gerne als Thema für eines der nächsten Dialogforen aufgenommen werden.

Ein Mitglied merkt an, dass in diesem Zusammenhang auch die Umsteigezeiten interessant seien.

Ein Mitglied fragt, ob ein Geschwindigkeitseinbruch in der Mitte der Strecke besonders nachteilig sei, sowohl für die Fahrzeiten als auch aus energetischer Sicht, da der Zug lange zum Beschleunigen brauche.

Herr Baumann erklärt, dass eine pauschale Antwort hierauf nicht möglich sei, da zum jetzigen Zeitpunkt unklar sei, was ein Geschwindigkeitseinbruch für die Fahrzeit bedeute. Vom Auftraggeber sei grundsätzlich eine Trassierung für Geschwindigkeiten von 300 km/h gefordert. Herr Baumann erläutert, dass die Geschwindigkeits- und Bremskurve bei Fernverkehrszügen exponentiell sei. Demnach sei die Zeit, um von einer Geschwindigkeit von 250 km/h auf 300 km/h zu beschleunigen, deutlich länger als von einer Geschwindigkeit von 200 km/h auf 250 km/h. Zu untersuchen sei daher, ob es bei einem Geschwindigkeitseinbruch auf 250 km/h an einer bestimmten Stelle trotzdem noch sinnvoll ist, auf der Strecke 300 km/h zu fahren. Die vorgestellten Kombinationen würden geprüft, wenn die anderen Trassierungsräume ausgeplant sind.

Bohrprogramm

Ein Mitglied merkt an, dass zurzeit viele Bohrungen auf landwirtschaftlichen Flächen stattfänden und fragt, wo die Bohrungen durchgeführt werden.

Herr Baumann antwortet, dass fast alle Bohrungen auf Waldwegen oder am Rand von Grundstücken geplant seien. So werde versucht, möglichst geringe Beeinträchtigungen zu verursachen. Auch der Zeitraum im ersten Quartal sei dementsprechend ausgewählt worden.

Nahverkehr

Ein Mitglied regt frühzeitige Abstimmungen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft an und fragt, ob diese bereits zum aktuellen jetzigen Zeitpunkt sinnvoll sein könnten.

Herr Baumann antwortet, dass frühzeitige Abstimmungen grundsätzlich besser seien. Er gehe davon aus, dass es für die Raumordnung interessant sei, ob eine Verkehrsstation für Personenverkehr hinzukomme oder nicht. Daher wäre es für das Projekt und das gesamte Verfahren von Vorteil, wenn frühzeitige Abstimmungen stattfänden. Herr Baumann ergänzt, dass in diesem Jahr zum Thema Nahverkehr ein Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zum Dialogforum eingeladen werde.

Ein Mitglied merkt an, dass es Schnittstellen zum Nahverkehr gebe und eine Behandlung des Themas im Dialogforum sinnvoll sei. Teilweise sei nicht klar, wann der richtige Zeitpunkt sei, um mit verschiedenen Themen auf die zuständigen Träger zuzugehen.

Herr Baumann betont, dass frühzeitige Abstimmungen grundsätzlich besser seien. Grundsätzlich plane die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundes eine Strecke für Fern- und Güterverkehr mit positiven Effekten für den Nahverkehr in der Region. Der Nahverkehr sei ein wichtiges Thema und das Projekt bringe in diesem Bereich die meisten Vorteile für die Region mit sich. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft habe angekündigt, den Nahverkehr zu verdoppeln, wenn es zusätzliche Gleise auf der Strecke gebe. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft werde eingeladen und könne sich im Dialogforum entsprechend äußern.

Ein Mitglied merkt an, dass die Einbindung des Regionalverkehrs bisher keine große Beachtung finde. Herr Baumann erklärt, dass die Deutsche Bahn von ihrem Auftraggeber, dem Bund, keinen Auftrag für den Nahverkehr erhalten habe. Diesen Auftrag könne der Bund auch nicht erteilen, da dies Sache der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sei. Diese müsse festlegen, ob Nahverkehr auf den neuen Gleisen fahren soll.

Ein anderes Mitglied ergänzt, dass es beim Nahverkehr auch um das Mitnehmen der Bürger:innen gehe. Dies sei auch im Interesse der Deutschen Bahn, da gemeinsam einfachere Lösungen entstehen könnten.

Herr Wacher erwidert, dass es aus Nutzungsperspektive unerheblich sei, wer für einen Zug verantwortlich sei. Im Dialogprozess gehe es auch darum, über die Rahmenbedingungen bei der Planung aufzuklären. Zu Themen, über die die Deutsche Bahn nicht entscheidet, könne im Rahmen des Dialogforums informiert werden und zuständige Stellen könnten eingeladen werden. Themen, welche die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundes plant, wie die Bahnstrecke für den Fern- und Güterverkehr, könnten im Dialogforum in größerer Detailtiefe besprochen werden. Dies stehe im Zentrum des Forums und dazu könnten Hinweise aufgenommen werden.

Ein Mitglied erwidert, dass dies verständlich sei und Einladungen an die entsprechend zuständigen Stellen begrüßt würden.

Ein Mitglied fragt, ob im Vorfeld Anregungen und Fragen für den Besuch des Vertreters der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gesammelt werden könnten.

Herr Baumann antwortet, dass Anregungen gerne über die E-Mail-Adresse moderation-ula@ifok.de gesammelt werden könnten.

Herr Wachter ergänzt, dass die Mitglieder gerne frühzeitig mit Fragen und Hinweisen zur Agenda und zum Dialogforum auf das Moderationsteam zukommen könnten.

Ein Mitglied regt an, dass neben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft auch eine Vertretung der DB Fernverkehr AG zum Dialogforum eingeladen werden könne. Dann könne sich die DB Fernverkehr AG unter anderem zu der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 300 km/h äußern.

Herr Baumann erklärt, dass die Geschwindigkeit von 300 km/h durch den Planungsauftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan vorgeschrieben und keine Vorgabe der Deutschen Bahn sei.

Es werde in drei Verkehrsarten unterschieden: Der Nahverkehr werde von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bestellt. Im Bereich des Güterverkehrs könnten fast 400 Unternehmen die Trassen gegen Bezahlung der sogenannten Schienenmaut nutzen. Im Fernverkehr werde die Strecke nicht zwingend von DB Fernverkehr genutzt. Es gebe neben der DB Fernverkehr AG auch andere Unternehmen im Fernverkehr, welche die Strecke nutzen würden. Vor diesem Hintergrund erachte Herr Baumann die Einladung der DB Fernverkehr AG im Rahmen des Dialogforums für nicht zielführend.

ETCS im Nahverkehr

Ein Mitglied erkundigt sich, ob Züge aus dem Nahverkehr auf der neuen Strecke auf das ETCS Level 2 umgerüstet sein müssten.

Herr Baumann erwidert, dass es auf den neuen Gleisen keine Signale geben werde und daher alle Züge auf ETCS Level 2 umgestellt sein müssten.

Flächeninanspruchnahme

Ein Mitglied merkt an, dass die für die Bahnstrecke 140 Hektar Flächenverbrauch alleine betrachtet auf eine Strecke von 70 Kilometer wenig erscheinen, man müsse jedoch den gesamten Flächenverbrauch für Gewerbeflächen, Wohnbauland und Straßenbaumaßnahmen sehen. So verringere sich die landwirtschaftliche Nutzfläche doch erheblich und das Bahnprojekt steigere diesen Flächenverbrauch somit noch stärker. Auch sei die Flächenversiegelung mit Hinblick auf Niederschläge zu sehen. Zudem kämen noch die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsflächen hinzu. Daher möchte das Mitglied wissen, ob es bereits Berechnungen für die Größe der Ausgleichsflächen gebe und ob die Ausgleichsflächen durch Tunnel verringert werden könnten.

Herr Baumann erläutert, dass generell auch Tunnelstrecken ausgeglichen werden müssten, die Ausgleichsflächen allerdings deutlich geringer seien als bei oberflächlicher Strecke, da die naturschutzfachlichen Eingriffe deutlich geringer seien. Das bedeute, dass Tunnel den Bedarf an Ausgleichsflächen verringern würden.

Ein Mitglied merkt an, dass die Flächeninanspruchnahme mit 140 Hektar sehr knapp bemessen sei. Bei Überholbahnhöfen oder Einschnitten sei nach seiner Einschätzung von einer doppelten Fläche auszugehen. Dies werde die Landwirtschaft in der Region stark betreffen. Das Mitglied fragt, ob eine ICE-Strecke betoniert werde und daher der Boden komplett versiegelt ist. Zudem erkundigt sich das Mitglied, inwiefern Naturkatastrophen, wie Hochwasser, extreme Niederschläge oder Überflutungen, in die Berechnungen einfließen.

Herr Baumann erklärt, dass es in Bereichen, die mit Geschwindigkeiten von mehr als 250 km/h befahren werden, eine sogenannte feste Fahrbahn gebe, die aus Beton sei. Das Oberflächenwasser könne trotzdem ablaufen und werde abgeführt.

Herr Baumann weist auf entsprechende Gutachten für die Bahnstrecke hin. Die Strecke verlaufe entlang von Oberflächengewässern, weshalb unter anderem Grundwassermessungen durchgeführt werden. Die Informationen zu Fließrichtungen des Grund- und Oberflächenwassers würden berücksichtigt. Die Deutsche Bahn müsse dafür Sorge tragen, dass Wasser, welches im Rahmen der Bahnstrecke durch Versiegelung und Absperren erzeugt werde, gefahrenlos abgeleitet werden könne.

Ein Mitglied merkt an, dass die Minimierung von Flächeninanspruchnahmen ebenso wichtig sei wie die Minimierung von Zerschneidungen. Daher sei eine Bündelung sinnvoll. Das Mitglied erkundigt sich, ob produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (zum Beispiel, dass landwirtschaftliche Flächen weiter unter Auflagen bewirtschaftet werden) vorgesehen seien.

Herr Baumann antwortet, dass dies zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden könne, da dies von der Trasse abhängen würde.

Ein Mitglied ergänzt, dass produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen als Ökopunkte erworben werden könnten. Herr Baumann versichert, dass die Deutsche Bahn Ökopunkte erwerben werde.

TOP 5 Grundlagen Building Information Modelling (BIM)

Amine Koubaa, BIM-Koordinator des Bahnprojekts Ulm–Augsburg, DB Netz AG, stellt die Planungsmethode des Building Information Modelling (Gebäude-Informationen-Modellierung) vor (**Anlage 1**, Folien 51-74).

Anmerkungen/Diskussion

BIM-Visualisierungen

Ein Mitglied merkt an, dass eine 4-dimensionale Darstellung mit Lärm interessant wäre.

Herr Koubaa erklärt, dass die Lärmthematik berücksichtigt werde. Zudem würden Kosten und andere Aspekte beachtet, damit sei die Methode quasi 5-dimensional.

Ein Mitglied möchte wissen, ob die BIM-Visualisierungen für alle zwölf Kombinationsmöglichkeiten der Trassierungsräume erstellt werden.

Herr Baumann erläutert, dass die Visualisierungen für alle vier Trassierungsräume erstellt würden. Die zwölf Möglichkeiten seien die Kombinationen der vier Trassierungsräume. Er ergänzt, dass für die Gelenkpunkte keine eigene Visualisierung nötig sei.

TOP 6 Ausblick

Herr Baumann wiederholt das Angebot, dass die Deutsche Bahn weiterhin gerne die Gemeinde- sowie Stadträte in der Region besuche und zum Projekt informiere. Herr Baumann kündigt an, dass er mit seinem Team im Herbst wieder die Bürgermeister:innen besuchen werde.

Herr Baumann teilt den Teilnehmenden mit, dass die dritte Sitzung des Dialogforums sowie ein Workshop zum aktuellen Status der Feintrassierung für das vierte Quartal 2021 geplant werden. Er bedankt sich für die Teilnahme und die Bereitstellung der Halle durch die Stadt Burgau sowie bei seinen Kolleg:innen und dem Moderationsteam. Er freue sich auf weiteren konstruktiven Austausch sowie interessante Diskussionen im nächsten Dialogforum.

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

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.

Herr Wachter bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.