

Protokoll

Dialogforum Ulm–Augsburg

4. Sitzung

Online

17.02.2022

Ort: Online
Dauer: 16:00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok
Co-Moderation: Kristina Goldacker, ifok
Ergebnisprotokoll: Johanna Merthan, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Rückblick und Vorschau: Kommunikation und Formatanpassung

TOP 3 Deutschlandtakt kurz erklärt: Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu Besuch

TOP 4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

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

Anlage 2 [Presseinformation des 4. Dialogforums](#)

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur vierten Sitzung des Dialogforums und übergibt an den Projektleiter 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 die Sitzung und dass die Deutsche Bahn auch heute wieder mit den Mitgliedern ins Gespräch kommen könne. Herr Baumann weist darauf hin, dass anders als beim letzten Dialogforum angekündigt, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) heute nicht teilnehmen kann, da die langfristigen Fahrplankonzepte aufgrund neuer Entwicklungen für den Bereich Ulm–Augsburg noch nicht abgeschlossen seien. Die BEG werde aber im Laufe des Jahres 2022 diese Arbeiten abschließen und dann im Dialogforum vorstellen.

Anschließend begrüßt Herr Baumann als Gast Herrn Dr. Christian Loos, Vorsitzender im Landesvorstand Bayern des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Er werde als zentrales Thema des heutigen Treffens den Deutschlandtakt erklären und Fragen dazu beantworten.

Begrüßung Moderation

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Er bedauert, dass es die anhaltende Pandemie derzeit nicht zulässt, sich wieder vor Ort zu treffen. Sobald sich die Lage bessere, sollen die Sitzungen aber wieder persönlich in der Region stattfinden.

Vorstellung der Tagesordnung

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

- Rückblick und Vorschau: Kommunikation und Formatanpassung
- Deutschlandtakt kurz erklärt: Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu Besuch
- Ausblick und weiteres Vorgehen

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

Neue Mitglieder

Herr Wachter weist darauf hin, dass es heute neue Teilnehmende in der Runde gibt, die bereits in der Einladungsmail angekündigt worden sind:

- Interkommunale Bürgerinitiative
- Bürgerinitiative Limbach
- Bürgerinitiative Bahnausbau 2.1
- Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW)

Da vorab und auch während der Sitzung keine Anmerkungen eingegangen sind, gelten die vier neuen Mitglieder als bestätigt. Herr Wachter bittet die neuen Teilnehmenden, sich dem Forum kurz vorzustellen. Dem kommen sie nach. Der Vertreter des BVMW ist nicht anwesend und könne sich bei der nächsten Sitzung vorstellen.

Herr Wachter betont, dass es im Selbstverständnis die Regelung gibt, dass pro Institution nur eine Person an den Sitzungen des Dialogforums teilnehmen kann. Das sei besonders wichtig, damit das Gremium arbeitsfähig bleibe.

Ergebnisprotokoll

Zum Protokollentwurf des 3. Dialogforums ist vorab ein Änderungswunsch eingegangen (**Anlage 1**, Folie 6). Es werden keine Einwände erhoben.

Während der Sitzung gab es keine weiteren Anmerkungen zum Protokoll. Damit ist das Protokoll inklusive der dargestellten Änderung verabschiedet und wird in finaler Version auf der Projektwebsite <https://www.ulm-augsburg.de> veröffentlicht.

Kontaktliste für Mitglieder des Dialogforums

Die Kontaktliste wurde am 14. Januar 2022 an die Personen versendet, die der Weitergabe ihrer Kontaktdaten an Mitglieder des Dialogforums zugestimmt haben. Weitere Mitglieder können das DSGVO-Formular jederzeit anfragen und ausfüllen über moderation-ula@ifok.de.

Herr Wachter weist darauf hin, dass die Kontaktliste zur Vernetzung der Mitglieder untereinander gedacht ist. Er bittet darum, vom Versand von Rundmails abzusehen. Die Daten seien nur für die Mitglieder und nicht zur Weitergabe bestimmt.

Anmerkung

Ein Mitglied fragt, ob die Unterlagen zu den Schutzgütern aus dem letztem Vertiefungsworkshop noch verschickt werden. Laut Herrn Baumann können die Unterlagen mit dem Protokoll der letzten Forumssitzung zeitnah an die Mitglieder des Dialogforums versendet werden.

TOP 2 Rückblick und Vorschau: Kommunikation und Formatanpassung

Herr Baumann erläutert, dass das Projekt immer noch ganz am Anfang steht – am Beginn der Vorplanung. Letztes Jahr seien die Grobtrassierungen vorgestellt worden, die zeigen, wo die neuen Trassen liegen könnten. Anschließend geht er auf aktuelle Arbeitsschritte für das Jahr 2022 ein (**Anlage 1**, Folie 9).

Rückblick und Vorschau – Kommunikation

Herr Baumann gibt einen Überblick über die Dialogangebote der DB (**Anlage 1**, Folie 10).

Als Rückschau berichtet er, dass die Angebote im Jahr 2021 sehr gut angenommen worden sind (**Anlage 1**, Folie 11).

Herr Baumann nimmt Bezug auf die Presseberichterstattung und zeigt sich verwundert über Aussagen, dass die Deutsche Bahn sich Gesprächen verweigern würde. Er bittet darum, dass Mitglieder des Dialogforums, die diese Meinung vertreten, jetzt oder im Anschluss für einen Austausch auf ihn zukommen.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied weist darauf hin, dass es in den Dialogforen wenig Zeit für einen wirklichen Austausch gebe. Das Forum würde nicht den Raum bieten, tatsächlich zu diskutieren.

Darauf entgegnet ein anderes Mitglied, dass seiner Ansicht nach sehr gut und transparent mit diesem sensiblen Thema umgegangen wird und spricht der Bahn und dem Projektteam ein Kompliment aus. Vor diesem Hintergrund verstehe er die Presseberichterstattung teilweise nicht und wie man vom Verweigern von Gesprächen von Seiten der Bahn sprechen könne. Er betont, dass man immer auf Herrn Baumann zugehen kann.

Auf Nachfrage eines weiteren Mitglieds erklärt der Moderator, dass die heutige Präsentation auf der Website veröffentlicht wird.

Im Anschluss weist Herr Baumann auf neue, digitale Formate hin: Einmal pro Monat werde es Digitale Gesprächsrunden mit dem Projektteam live über YouTube geben. Eine Anmeldung sei nicht nötig und die Termine würden auf der Homepage veröffentlicht (**Anlage 1**, Folie 12).

Das Dialogforum im Jahr 2022

Herr Baumann erläutert, dass künftig die einzelnen Termine zeitlich gestrafft werden und insgesamt mehr Termine stattfinden, um die Informationen konzentriert behalten zu können (**Anlage 1**, Folie 14). Weiteren Klärungsbedarf könne man gerne in Workshops unterbringen. Herr Baumann gibt einen Ausblick auf die nächsten Dialogforen und die geplanten Themen (**Anlage 1**, Folie 15). Es sei ein Vorschlag der Bahn, der gern nach den Bedürfnissen des Dialogforums angepasst werden könne. Zum Thema Schall und Erschütterungsschutz für das Dialogforum im April/Mai solle ein Gutachter hinzukommen.

Zudem weist Herr Baumann darauf hin, dass zusätzlich Vertiefungsworkshops je nach Interessenslage möglich sind.

Umfrage zu Themen und Erwartungen

Die Mitglieder des Dialogforums nehmen an einer kurzen Umfrage teil, in der sie präferierte Themen für künftige Sitzungen und Workshops auswählen sowie ihre eigenen Vorschläge einbringen können (**Anlage 1**, Folie 16).

Der Moderator betont, dass auch jederzeit Vorschläge per E-Mail geschickt werden können. Anschließend gibt Herr Wachter einen Überblick über die Ergebnisse (**Anlage 1**, Folie 17). Das Stimmungsbild deute darauf hin, dass die derzeitigen Themenplanungen in die richtige Richtung gehen. Herr Wachter erklärt, dass die Ergebnisse der Umfrage im Nachgang der Sitzung versendet werden.

*Hinweis: Alle weiteren Ergebnisse wurden nachträglich in die Präsentation eingefügt (**Anlage 1**, Folien 18, 19).*

Herr Baumann ergänzt, dass es womöglich im September noch ein weiteres Dialogforum geben könnte, zum Beispiel zum Thema Umweltfachplanung. Er hole dazu zu gegebener Zeit ein weiteres Stimmungsbild ein.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied begrüßt die Vielfalt an Themen. Er merkt aber an, dass es im Rahmen von Workshops gut wäre, bestimmte Themen auf die jeweiligen Regionen herunterzubrechen.

Der Moderator nimmt die Anmerkung entgegen und ergänzt die Frage, ab wann es möglich sein wird, über regionale Betrachtungen zu sprechen. Schallschutz für die einzelnen Regionen sei zum Beispiel ein solches Thema. Herr Baumann erwidert, dass er die Erwartungen an dieser Stelle dämpfen muss. Derzeit könne nur die Methodik vorgestellt und allgemeine Hinweise – auch von neutralen Gutachtern – gegeben werden. Erst Anfang nächsten Jahres könne man mehr sagen, weil erst dann die Varianten konkreter würden, was das Herunterbrechen auf die Orte ermögliche. Sobald die erforderlichen Ergebnisse vorliegen, würden diese selbstverständlich diskutiert werden.

Anschließend stellt ein Mitglied die Frage, ob es wirklich notwendig sei zwei neue Gleise zu bauen. Es solle nochmals grundsätzlich über den Bedarf des Projektes gesprochen werden. Dazu gehöre auch das Thema Deutschlandtakt.

Die Moderation nimmt dies zum Anlass, das Wort an den Gastreferenten Herrn Dr. Loos, Vorsitzender im Landesvorstand Bayern des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), zu übergeben. Er werde heute zum Deutschlandtakt sprechen.

TOP 3 Deutschlandtakt kurz erklärt: Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu Besuch

Herr Dr. Loos begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er freue sich, dass er heute präsentieren darf. Anschließend hält er seinen Vortrag zum Thema „Der integrale Fahrplan“ (**Anlage 1**, Folien 21-29).

Herr Baumann ergänzt nach dem Vortrag von Herrn Dr. Loos die Anforderungen aus dem Deutschlandtakt für Bayerisch-Schwaben (**Anlage 1**, Folie 30). Zudem weist er auf die Bedeutung des integralen Taktfahrplans hin: Wenn ein Stück der Strecke zwischen zwei Knotenpunkten wegfallen würde, dann fiel die gesamte Strecke für den Fernverkehr aus dem Taktfahrplan heraus.

Anschließend zeigt er die Verantwortlichkeiten im Schienenverkehr auf (**Anlage 1**, Folie 31) und verdeutlicht, dass Änderungen an der Bundesgesetzgebung nur der Bund selbst erwirken könne.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied merkt an, dass die Umsteigezeiten zu knapp sind.

Herr Dr. Loos betont, dass die Umsteigezeiten selbstverständlich realistisch für alle Menschen sein sollten und zum Beispiel auch Wege über Rolltreppen etc. berücksichtigen müssen. Er weist darauf hin, dass die von ihm genannten Umsteigezeiten zunächst der theoretischen Darstellung dienen (**Anlage 1**, Folie 27).

Ein weiteres Mitglied berichtet, Kontakt mit Herrn König zu haben. Dieser habe sich in der Presse bereits zum Bahnprojekt geäußert und sei der Meinung, dass für den Knotenpunkt Augsburg der Deutschlandtakt nicht nötig ist. Das Mitglied fragt, ob es einen Austausch zwischen Herrn König und dem VCD gebe und inwiefern solche Fachmeinungen gewürdigt werden.

Herr Baumann antwortet, dass die Nichteinhaltung der Fahrzeiten in einem Streckenabschnitt zur Folge habe, dass sämtliche Knotenpunkte ebenfalls aus dem Deutschland-Takt herausfallen würden. Aber man wolle ja ein wichtiges Ziel des Deutschlandtaktes erreichen: attraktive Fahrzeiten. Dabei weist er auf Vorbildländer wie die Schweiz hin. Dort funktioniere es mit vertakteten Knoten.

Herr Dr. Loos schließt sich dem an und betont, dass man sich gute Inspiration zu verkehrlichen Themen aus dem Ausland, wie der Schweiz, holen kann. Zu Herrn König bestehe kein Kontakt. Herr Dr. Loos kenne Herr König vorrangig als Experte für Straßenbahnen.

Ein Mitglied zweifelt den Bedarf des Projektes an, da die Planungsbasis des Projektes nicht mehr der Realität entsprechen und die Prognosen die aktuellen Veränderungen nicht abbilden würden.

Herr Baumann erklärt, dass man mit den aktuellen Prognosezahlen für 2030 aus dem Bundesverkehrswegeplan 2016 arbeite. Diese Zugzahlen werden regelmäßig überprüft und von unabhängigen Gutachtern des Bundes erhoben. Die Bundesregierung gehe auch unter der neuen Regierung weiterhin davon aus, dass Verkehr auf der Schiene wachsen wird. Neue Zahlen vom Bund würden selbstverständlich laufend in die Planungen einfließen. Herr Baumann erwarte in den nächsten ein bis zwei Jahren eine neue Prognose des Bundes. Er weist zudem auf das Beispiel Italien hin. Dort gebe es keine Inlandsflüge mehr, weil der Zugverkehr so attraktiv und schnell sei.

Ein weiteres Mitglied betont, den Deutschlandtakt nicht prinzipiell in Frage zu stellen, sich aber zu fragen, ob man wirklich alles damit abwickeln könne: Güterverkehr, Nah- und Fernverkehr. Schließlich wolle man vor allem verlässliche Reiseketten und erreichbare Anschlüsse mit genug Umsteigezeit.

Das Mitglied bittet darum, in einem Workshop mit Experten die Vorgaben des Bundes zu hinterfragen. Herr Baumann erwidert, dass man die Verflechtung von Güterverkehr, Nah- und Fernverkehr aufheben müsse. Dafür brauche man aber auch mehr Gleise. Derzeit würde sowohl der Fernverkehr als auch der Nah- und Güterverkehr über die bestehenden Gleise fahren. Er nimmt zudem Bezug auf die Anmerkungen zur Umsteigezeit: Das sei gerade ein Argument für die vorgegebenen 26 Minuten. Man brauche schnelle Züge, damit die Bahnhöfe schnell erreicht werden könnten. Einen Workshop zum Deutschlandtakt könne man machen, aber man müsse sich bewusst sein, dass man in diesem Gremium die Vorgaben des Deutschlandtaktes nicht ändern kann.

Ein Mitglied ergänzt, dass man den Deutschlandtakt nicht in Frage stellen sollte. Als Region würde man damit nur verlieren.

Ein weiteres Mitglied fände es gefährlich, den Deutschlandtakt nochmals in Frage zu stellen. Es werde ihn in jedem Fall geben und man solle ihn als Grundbedingung akzeptieren. Wenn die Region nicht mitmache, sei die Region der Verlierer im Zugverkehr. Sie würde dann u.a. bei Umsteigezeiten nicht mehr berücksichtigt werden.

Daran anschließend betont ein Teilnehmender, dass die Bürgerinitiative die Menschen im Land vertritt. Diese hätten kein Interesse an schnellen Verbindungen. Sie hätten nur den Lärm und die Trasse vor der Nase. Das Mitglied verstehe die andere Seite auch, wirbt aber gleichzeitig für Verständnis der eigenen Position.

Zuletzt bittet ein Mitglied darum, die Vorgabe von 8 Promille Längsneigung für den Güterverkehr nochmals zu erklären. Die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm habe eine größere Steigung und sei nicht güterverkehrstauglich, sondern nur fernverkehrstauglich. Wie passe das mit den Grundbedingungen für das Projekt Ulm–Augsburg zusammen.

Herr Baumann erläutert, dass das mehrere Gründe habe. Zum einen gebe es Güterverkehr zwischen Ulm und Augsburg – teilweise über 60 Güterzüge pro Tag. Man wolle die Bestandsstrecke entlasten und mehr Kapazität schaffen, um attraktiven Nahverkehr möglich zu machen. Auch die BEG brauche entsprechende Kapazitäten für den Nahverkehr. Man müsse also die Möglichkeiten schaffen, den Güterverkehr zukunftstauglich auf die neuen Gleise zu legen. Darüber hinaus sei es auch das Ziel des Bundes, den Güterverkehr zu stärken. Auch für die Strecke Stuttgart–Ulm könnten noch Verbesserungen für den Güterverkehr kommen. Deswegen sei es nicht sinnvoll, bei den jetzigen Planungen bereits Nutzungsmöglichkeiten (für den Güterverkehr) auszuschließen.

Der Moderator reagiert auf einen Beitrag im Chat und weist darauf hin, dass das Thema Schall allgemein großes Interesse im Dialogforum erfährt. Das Thema Schall- und Erschütterungsschutz sei für die nächste Sitzung geplant. Anschließend fasst Herr Wachter die Ergebnisse der Sitzung zusammen. Zudem weist er darauf hin, dass es bei Bedarf in nächster Zeit einen Vertiefungstermin geben wird. Die Mitglieder des Dialogforums würden dann darüber informiert werden.

Abschließend äußert sich Herr Dr. Loos nochmals zur Bedeutung des Projektes für die Region. Die Region könne enorm von der Schnellfahrstrecke profitieren: Man könne sich stark machen für bessere Anbindung für den Nahverkehr, womöglich sogar einen neuen Regionalhalt oder Buszubringer und Park + Ride. Die Bahn sei umweltfreundlich und verursache im Vergleich zur Straße weniger Schall.

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

TOP 4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Herr Baumann bedankt sich bei dem Moderationsteam, seinen Kolleg:innen und bei den Mitgliedern des Dialogforums. Er betont nochmals, dass es auch wirklich ein Dialog sein soll und kein Monolog der Deutschen Bahn. Er verdeutlicht, dass der Sinn des neuen Formats sein soll, sich immer nur mit einem Thema zu befassen. So könne man intensiver diskutieren. Zudem hoffe er, dass es in Zukunft wieder mehr Präsenzveranstaltungen geben wird. Aber online sei besser als gar kein Dialog. Anschließend gibt er einen Ausblick zu den nächsten Schritten im Projekt (**Anlage 1**, Folie 33). Die Auswahl der Vorzugsvariante werde erst nach dem Raumordnungsverfahren erfolgen. Diese werde dann voraussichtlich im Jahr 2024 an den Bundestag zur parlamentarischen Befassung gegeben. Der Bundestag werde dann die endgültige Entscheidung treffen. Er freue sich auf alle weiteren Gespräche und bittet darum, die verfügbaren Kontaktmöglichkeiten zu nutzen.

Abschließend erläutert Herr Wachter hinsichtlich der weiteren Planungen, dass zwar schon viel passiert ist, aber immer noch ein langer Weg vor dem Projekt liegt. Es bleibe noch viel Zeit, alle Fragen zu klären. Das Moderationsteam erreiche man unter der Mailadresse moderation-ula@ifok.de.

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