
Dialogforum Ulm–Augsburg

5. Sitzung

Gemeindehalle Nersingen
03.05.2022

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

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Grundlagen zur Ermittlung des Schallschutzes

TOP 3 Schallschutzmaßnahmen

TOP 4 Erschütterungen

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Präsentation zum 5. Dialogforum](#)
Anlage 2 [Präsentation zum Vortrag der Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V.](#)
Anlage 3 [Presseinformation zum 5. Dialogforum](#)

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur fünften Sitzung des Dialogforums und übergibt an den Bürgermeister der Gemeinde Nersingen, Erich Winkler.

Begrüßung Gemeinde Nersingen

Erich Winkler begrüßt die Anwesenden. Er freue sich, dass Nersingen Gastgeber sein darf und vertraut auf die Deutsche Bahn und das Projektteam, dass die richtigen Maßnahmen zum Thema ergriffen werden. Er selbst präferiere eine Strecke, die in unmittelbarer Nähe zu seinem Haus verlaufe. Das Ziel solle sein, dass am Ende alle mit der Lösung leben können, es dürfe keine Verlierer geben. Er lobt die Transparenz im Projekt und appelliert an alle, miteinander zu sprechen und nicht über die Presse zu kommunizieren. Herr Winkler wünscht eine spannende Veranstaltung.

Der Moderator 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 kann. Das Thema Schall- und Erschütterungsschutz sei sicherlich spannend für viele Mitglieder des Dialogforums. Er habe zuletzt vermehrt gehört, dass die Deutsche Bahn in den Sitzungen des Dialogforums viel reden würde und dass man auf die Vorschläge der Teilnehmenden keine Rückmeldung erhalten würde. Herr Baumann erklärt, dass die Deutsche Bahn viele Hinweise erhalten hat. Zur Vorstellung aller Hinweise inklusive Erläuterungen werde aktuell ein Format ausgearbeitet. Er versicherte, dass Diskussionspunkte nicht verloren gehen und Ergebnisse vorgestellt werden, sobald diese vorliegen. Herr Baumann wünscht eine interessante und konstruktive Sitzung.

Begrüßung Moderation

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Er freue sich, dass ein Treffen vor Ort wieder möglich ist.

Vorstellung der Tagesordnung

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor. Zentrales Thema der Sitzung sei Schall- und Erschütterungsschutz.

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

Neue Mitglieder

Herr Wachter weist darauf hin, dass es heute Teilnehmende in der Runde gibt, die bereits in der Einladungsmail angekündigt worden sind und sich im vergangenen Workshop vorgestellt haben:

- Initiative „Bahnprojekt Jettingen-Scheppach“
- ProNatur Günztal e.V.
- Diedorfer Initiative zum Bahnausbau
- Siedlergemeinschaft Bärenkeller Nord e.V.
- Interessengemeinschaft Bahntrassen Bibertal

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. Auch bittet er um eine rechtzeitige Anmeldung zu den Veranstaltungen, da dies besonders bei Präsenzveranstaltungen wichtig für die Planungen sei.

Ergebnisprotokoll

Zum Protokollentwurf des 4. Dialogforums sind vorab keine wesentlichen Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folie 4). Während der Sitzung gibt es ebenfalls keine Anmerkungen zum Protokoll. Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird in finaler Version auf der Projektwebsite <https://www.ulm-augsburg.de> veröffentlicht.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob es kein Protokoll des Workshops vom 7. April 2022 geben wird.

Herr Wachter antwortet, dass - wie auf dem vorausgegangenen Workshop auch - kein Protokoll erstellt worden sei. Dies sei zu Beginn des Workshops angekündigt worden. Er weist darauf hin, dass für die Teilnehmenden die Möglichkeit bestand, Hinweise an einer Stellwand zu dokumentieren. Da dies von den Teilnehmenden nicht genutzt wurde, habe man auf den Versand einer Fotodokumentation verzichtet. Sollten die Teilnehmenden jenseits des Workshops noch weitere Hinweise haben, könnten diese gerne auf der Sitzung oder im Nachgang direkt an die Deutsche Bahn gegeben werden.

Vortrag Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V.

Ein Vertreter stellt Folien der Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. und ihres Netzwerks vor (**Anlage 2**, Folien 1-7).

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied merkt an, dass der in dem Vortrag verwendete Begriff Lärmterror unangemessen ist. Das Wort Terror beschreibe eine Absicht zu schädigen und sei daher in Bezug auf Schall im Schienenverkehr nicht angemessen.

Herr Baumann bietet der Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. ein persönliches Gespräch zu den angesprochenen Themen an. Bei vielen genannten Themen gebe es gesetzliche Grundlagen auf Bundesebene, die das Projekt nicht beeinflussen könne.

Anschließend begrüßt Herr Wachter Herrn Manfred Liepert, Schallgutachter von Möhler + Partner. Er werde als zentrales Thema des heutigen Treffens die Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz erklären und Fragen dazu beantworten.

TOP 2 Grundlagen zur Ermittlung des Schallschutzes

Manfred Liepert, Schallschutzgutachter Möhler + Partner Ingenieure AG, stellt sich und sein Team vor. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vergleiche das Büro die unterschiedlichen Varianten. Er erläutert zentrale Begriffe, das Vorgehen zur Ermittlung des Schallschutzes, wie die Immissionen von Schall methodisch ermittelt werden und welche gesetzlichen Vorschriften und Grenzwerte zu beachten sind (**Anlage 1**, Folien 7-35).

Begriffe und gesetzliche Grundlagen

Herr Liepert erklärt, dass Emissionen die Schallausbreitung am Entstehungsort bezeichnen. Immissionsorte seien wiederum Bereiche wie z.B. Gebäude, an denen der Schall ankommt. Körperschallausbreitung erfolge über den Boden (**Anlage 1**, Folie 10). Am Beispiel eines Messergebnisses erklärt Herr Liepert verschiedene Pegel. Der Spitzenpegel sei das Geräusch während der Vorbeifahrt eines Zuges. Bei der Schallberechnung werde der Mittelungspegel zugrunde gelegt. Dieser beziehe neben der Lautstärke eines einzelnen Schallereignisses auch die Häufigkeit der Schallbelastung mit ein. Der Mittelungspegel werde mit den Grenzwerten verglichen. Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) mache das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit Grenzwerten und Rechenverfahren konkret (**Anlage 1**, Folien 15-16). Bei Neubau oder baulichen Erweiterungen bestehe bei Überschreitung der Grenzwerte grundsätzlich Anspruch auf Schutzmaßnahmen (**Anlage 1**, Folie 17).

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied erkundigt sich, ob der Schienenbonus noch angewendet werde.

Herr Liepert erklärt, dass es den sogenannten Schienenbonus seit 1990 gab. Dabei seien bei den Schallimmissionen im Schienenverkehr 5 dB(A) im Vergleich zu den ermittelten Werten abgezogen worden. Bei Verfahren, die seit dem 01.01.2015 eingeleitet wurden, gelte diese Regelung nicht mehr.

Auf Nachfrage eines Mitglieds erklärt Herr Liepert, dass der Bundestag alle fünf Jahre unter Einbeziehung von Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung entscheidet, ob die entsprechenden Immissionsgrenzwerte noch angemessen sind.

Bei der Lärmsanierung wurde der Auslösewert 2016 um 3 dB(A) abgesenkt. Dies sei positiv, da geringere Auslösewerte zu mehr Schallschutz führten.

Herr Liepert erklärt, dass die verschiedenen Grenzwerte der Lärmvorsorge bei der Lärmsanierung nicht gelten.

Bei der Lärmvorsorge bestehe keine Beschränkung der Schallschutzwandhöhe auf bis zu 3 m.

Nachreichung der Auslösewerte bei der Lärmsanierung: Gebietskategorie Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A), Gebietskategorie Kern-, Dorf- und Mischgebiete am Tag 66 dB(A) und in der Nacht 56 dB(A) und Gebietskategorie Gewerbegebiete am Tag 72 dB(A) und in der Nacht 62 dB(A).

Herr Liepert erklärt auf Nachfrage, dass bei beispielsweise Zusmarshausen eine Gesamtlärbetrachtung zusammen mit der Autobahn erfolge. Falls die Schallbelastung mehr als 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht betrage, müssten Maßnahmen zur Schallminderung durchgeführt werden, wenn der Schallpegel durch die neue Strecke erhöht würde.

Ein Mitglied möchte wissen, welche Verkehrszahlen zur Ermittlung des Autobahnschalls zugrunde gelegt werden.

Herr Liepert antwortet, dass die Werte möglichst aktuell sein sollten. Bei der Autobahn gebe es keinen Fahrplan, der Verkehr sei nicht gesteuert. Es würden immer die aktuellen Prognosewerte zugrunde gelegt. Dies seien aktuell die Werte für den Prognosezeitraum 2030 und damit nicht die Werte, welche zur Ermittlung des Schalls im Rahmen des damaligen Neubaus der Autobahn verwendet wurden.

Ein Mitglied fragt, ob die freiwilligen Mittel des Bundes für die Lärmsanierung nicht vollständig abgerufen werden.

Herr Liepert erwidert, dass eine 100-prozentige Ausschöpfung kaum möglich ist, da der größte Teil der Mittel für Baukosten eingeplant ist, welche nicht immer exakt kalkuliert werden können. Die Kapazitäten und das Budget würden jedes Jahr gesteigert. Eine Evaluierung der Lärmsanierung vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt wird in den kommenden Monaten veröffentlicht.

Ein Mitglied möchte wissen, wann die 16. BImSchV bei Bestandsstrecken angewendet wird.

Herr Liepert erklärt, dass ein durchgehendes neues Streckengleis die 16. BImSchV auslöst. Dann werde nicht nur das zusätzliche Gleis betrachtet, sondern es werden alle Gleise in die Ermittlung des Schalls einbezogen.

Herr Liepert erklärt die Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union. Diese besage, dass alle fünf Jahre kartiert und Lärmaktionspläne erstellt werden sollen (z.B. an Bundesstraßen). Daraus entstehe aber kein Rechtsanspruch. An Bahnstrecken erstelle das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Lärmaktionspläne.

Berechnungen und Messungen

Herr Liepert geht auf die Unterschiede zwischen Schallberechnung und -messung ein. Er erläutert, dass Schallmessungen Unsicherheiten haben und stark von den örtlichen Begebenheiten zum Zeitpunkt der Messung abhängen; Berechnungen hingegen seien kontrollierbar (**Anlage 1**, Folien 23-24). Es gebe beim Schienenverkehr einen Fahrplan, während bei Autobahnen Zählungen zugrunde gelegt werden müssten (**Anlage 1**, Folie 25).

Das Rollgeräusch sei häufig der größte Faktor bei Schall im Schienenverkehr. Es sei abhängig von der Rauigkeit des Rads, der Schiene sowie dem Oberbau (**Anlage 1**, Folien 27-28). Bei der Formel würde ein Korrektursatz auch für Brücken verwendet und unterschiedliche Materialien würden berücksichtigt werden (**Anlage 1**, Folie 29). Bei Brücken spiele die Bodendämpfung keine Rolle (**Anlage 1**, Folie 31). Bei Berechnungen mit Geländemodellen sei es möglich, über jedes Gebäude Aussagen zum Schall zu treffen, was bei Messungen praktisch nicht umsetzbar wäre. (**Anlage 1**, Folie 32).

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied merkt an, dass eine große Anzahl an Messungen die Messfehler reduzieren. Das Mitglied fragt, warum keine automatisierten Messungen eingesetzt werden. Der Aufwand werde dadurch geringer.

Herr Liepert erwidert, dass Messungen grundsätzlich ihre Berechtigung haben. Der Aufwand dafür sei allerdings unverhältnismäßig groß, da die Schallausbreitung an jedem Gebäude gemessen werden müsse. Zudem könne der Schall bei einer noch nicht gebauten Strecke nicht gemessen werden.

Ein Mitglied merkt an, dass Bürger:innen in Leibi in der Vergangenheit die Berechnungen angezweifelt haben; die Messungen jedoch dann die Berechnungen bestätigt haben. Berechnungen scheinen seiner Erfahrung nach also zuverlässig zu sein.

Ein Mitglied merkt an, dass Überprüfungen der Berechnungen auf Basis von Messungen wichtig sind und fragt, ob es einen Rechtsanspruch auf Nachmessungen gebe bzw. was passiert, falls die Berechnungen nicht korrekt sind.

Ein weiteres Mitglied fragt, wer feststellen könne, dass Berechnung falsch sind und wer diesen Prozess bezahlt.

Herr Liepert antwortet, dass es keinen rechtlichen Anspruch auf Nachmessungen gebe. Er erläutert, dass eine fehlerhafte Berechnung selten vorkomme. Wenn ein Verdacht bestehe, müsse die Kommune nachweisen, dass die Berechnungen falsch seien. Hierzu könnten Gutachter beauftragt werden.

Ein Mitglied fragt, ob bei den Berechnungen berücksichtigt wird, ob es sich um leere oder beladene Waggons handelt.

Herr Liepert erklärt, dass nicht berücksichtigt wird, ob die Züge beladen oder leer sind. Er weist darauf hin, dass nur ein geringer Anteil der Züge leer fährt.

Laut Schienenlärmschutzgesetz dürften laute Güterwagen, d.h. Güterwagen mit Bremsklötzen aus Grauguss, nicht mehr auf deutschen Gleisen fahren. Stattdessen würden bei Güterwagen nun Verbundstoffbremsen (Flüsterbremsen) eingesetzt. Dies liege nicht in der Verantwortung der Infrastrukturbauer, sondern der Betreiber.

Herr Wachter weist darauf hin, dass die Berechnungen – sobald vorliegend – im Dialogforum detailliert angeschaut und erklärt werden.

Exkurs: Schallemissionen Straße

Herr Liepert erläutert das Vorgehen bei der Berechnung von Schallemissionen an Straßen (**Anlage 1**, Folien 33-34). Die Neufassung der Richtlinie für Schallschutz an Straßen gelte erst seit 2019. Das Gesamtgeräusch werde bei Straßen durch das Rollgeräusch bestimmt. Der Antrieb bei PKWs sei kaum relevant. Die Reifen würden tendenziell breiter und damit lauter. Die Berechnung auf Grundlage der Richtlinie aus 2019 führe zu höheren Emissionswerten als jene, die das Verfahren aus dem Jahr 1990 nutzten.

TOP 3 Schallschutzmaßnahmen

Herr Liepert erklärt, wie Schall im Schienenverkehr entsteht und welche aktiven Schallschutzmaßnahmen es gibt (**Anlage 1**, Folien 36-45). Er erläutert, dass nur, wenn Grenzwerte trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen (wie Wände) weiterhin überschritten werden, passiver Schallschutz, beispielsweise ein Schallschutzfenster, zum Tragen kommt.

Herr Liepert erläutert, dass Lärmschutzwände den Schall am besten abschirmen und innovative Methoden nicht an diese Wirksamkeit heranreichen (**Anlage 1**, Folie 37). Lärmschutzwände hätten eine stärkere Wirksamkeit im Schallschatten, wobei die Wandhöhe entscheidend sei. Bei niedrigen Lärmschutzwänden sei die Höhe begrenzt, dafür könnten sie näher an die Quelle heranrücken und der Eingriff ins Landschafts- oder Stadtbild sei geringer (**Anlage 1**, Folie 38). Je glatter das Gleis, desto geringer sei das Geräusch; daher gebe es Instandhaltungsschleifen und akustisches Schleifen, welches das Rollgeräusch deutlich reduziere (**Anlage 1**, Folie 39). Die Systemtechnik der Deutschen Bahn überprüfe bei einem besonders überwachten Gleis (BüG), ob das Gleis noch glatt genug ist. Falls nicht, erfolge eine erneute Schleifung. Herr Liepert erklärt, dass Maßnahmen an der Quelle, d.h. am Gleis, unabhängig vom Einwirkort sind. Schienenstegdämpfer seien dabei nur für bestimmte Geschwindigkeiten zugelassen (**Anlage 1**, Folie 40).

Eine Lärmschutzwand beuge den Schall und schirme Geräusche ab. Je höher die Wand dabei ist, desto mehr Abschirmung sei möglich (**Anlage 1**, Folie 41). Eine Kombination aus Lärmschutzwänden und Maßnahmen an der Quelle könne in Abhängigkeit von den örtlichen Begebenheiten sinnvoll sein (**Anlage 1**, Folie 41).

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied möchte wissen, wie viel Schall durch eine Schallschutzwand aufgenommen wird. Das Mitglied schlägt Maßnahmen wie Absorber vor. Es fragt, warum es keine Lärmschutzwand gibt, die den Schall komplett absorbiert.

Herr Liepert erklärt, dass zwar der Schall, der direkt auf die Lärmschutzwand trifft, absorbiert werden kann, aber es immer auch Schall gibt, der über die Lärmschutzwand geht.

Ein Mitglied merkt an, dass je nach Art der Brücke der Schall nach oben oder unten abgehen kann und fragt, ob dies berücksichtigt wird.

Herr Liepert antwortet, dass es berücksichtigt wird. Das Abfallen des Schalls mache den größten Anteil der Schallemissionen bei Brücken aus. Bei Brückenbauwerken gebe es praktisch keine Bodendämpfung.

Ein Mitglied fragt, ob es bei Geschwindigkeiten von 300 km/h keine Maßnahmen zum Schallschutz gibt.

Herr Liepert erklärt, dass bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h eine Lärmschutzwand idealerweise so hoch sein sollte, dass die Fahrstromabnehmer abgeschirmt werden. Die notwendige Höhe der Schallschutzwand ergebe sich aus den Schallberechnungen.

Ein Mitglied fragt, weshalb nicht generell Simulationen für die Schallausbreitungen erstellt werden.

Herr Liepert erklärt, dass die Modelle auf BIM-Planungen basieren und es sich um vergleichbare dreidimensionale Modelle handle. Die Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften berücksichtige den Mittelungspegel. Einen gesetzlichen Anspruch auf die Durchführung einer Schallsimulation gebe es hingegen nicht.

TOP 4 Erschütterungen

Herr Liepert erläutert, wie betriebliche Erschütterungen entstehen und welche erschütterungstechnischen Maßnahmen es gibt (**Anlage 1**, Folien 46-51).

Bei Erschütterungen gebe es keine Verordnung wie die 16. BImSchV, aber DIN-Normen, die in der Praxis wie Gesetze angewendet würden (**Anlage 1**, Folie 47). Die Beschaffenheit des Bodens spiele eine große Rolle für die Ausbreitung von Erschütterungen (**Anlage 1**, Folie 49).

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied merkt an, dass die genannten Punkte eine positive Perspektive sein können: Ein Ausbau der Bestandsstrecke bedeute, dass neue Möglichkeiten greifen, um den Schallschutz dort zu verbessern.

Ein weiteres Mitglied widerspricht dem und erklärt, dass die Anwohnenden der Bestandsstrecke keine meterhohen Schallschutzwände möchten.

Herr Liepert ergänzt, dass als Voraussetzung für Schallschutzmaßnahmen gemäß der Lärmvorsorge ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein müsse.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es möglich ist, dass keine Güterzüge auf der Neubaustrecke fahren.

Herr Baumann erklärt, dass die Verkehrsprognose nachts 18 Güterzüge auf der Neubaustrecke vorsieht. Die weiteren knapp 40 Züge würden tagsüber auf der Bestandsstrecke fahren.

Auf Nachfrage erklärt Herr Baumann, dass tagsüber auf der Neubaustrecke der schnelle Fernverkehr und nachts der langsamere Güterverkehr verkehren soll, um eine Behinderung der Züge zu verhindern. Das Geschwindigkeitsgefälle zwischen Nah- und Güterverkehr sei wiederum nicht so groß, so dass tagsüber beide Verkehrsarten auf der Bestandsstrecke fahren könnten.

Ein Mitglied fragt, ob nur bei der einer Bündelung der Schiene mit der Autobahn eine Gesamtlärmbeurteilung vorgenommen wird.

Herr Liepert antwortet, dass dies generell vorgenommen wird, wenn mehrere Verkehrsträger gebündelt werden. Bei der Betrachtung des Gesamtlärms gebe es keine gesetzlichen Grenzwerte, sondern Urteile des Bundesverwaltungsgerichts. Im Bereich der Gesundheitsgefährdung durch Schall dürfe nicht mehr nur der neue Verkehrsträger betrachtet werden.

Herr Baumann ergänzt, dass wenn die Werte einer Gesundheitsgefährdung in der Kombination überschritten werden, zum Beispiel die Autobahn im weiteren Schallschutzverfahren einbezogen wird.

Ein Mitglied fragt, was bei Veränderungen der Schall- oder Erschütterungsemissionen passiert und welche rechtlichen Möglichkeiten betroffene Bürger:innen auf Nachbesserungen haben.

Herr Liepert erwidert, dass bei deutlich erkennbaren Abweichungen, die nicht auf Fehler zurückzuführen sind, die Möglichkeit auf Nachbesserungen besteht (fehlgeschlagene Prognose). Dann müsse von der Kommune bzw. den betroffenen Personen nachgewiesen werden, dass ein Verkehrsträger lauter als prognostiziert sei.

Herr Baumann sichert zu, dass er zu diesem Thema und den Möglichkeiten rechtliche Informationen einholen und die Ergebnisse in einer nächsten Sitzung vorstellen wird.

Ein Mitglied fragt, ob es ein Beweissicherungsverfahren für Erschütterungen gibt.

Herr Liepert antwortet, dass es bei Erschütterungen kein standardisiertes Verfahren zur Berechnung gebe, das vom Gesetzgeber vorgeschrieben ist. Das Eisenbahn-Bundesamt formuliere vorbehaltliche Auflagen, dass nach der Inbetriebnahme nachgemessen wird, ob die Prognose korrekt war.

Ein Mitglied fragt nach der Breite der Trasse inklusive Schutzmaßnahmen wie beispielsweise einer Schallschutzwand.

Herr Baumann antwortet, dass der Abstand von der Mitte des äußeren Gleises berechnet wird. In Neusäß sei beispielsweise insgesamt mit einer Breite der Trasse von 12 m zu rechnen – inklusive möglicher Schallschutzwände.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Wachter erklärt, dass für die Exkursion nach Allersberg und Kinding eine Umfrage stattfand und stellt als Ergebnis der Terminabfrage den 07. Juli 2022, 14–21 Uhr vor.

Jakob Neumann, Kommunikation Bahnprojekt Ulm–Augsburg, erläutert die weiteren Kommunikations- und Dialogangebote (**Anlage 1**, Folien 54-57).

Die nächste Sitzung des Dialogforums ist für den 29. Juni 2022 vorgesehen. Als Inhalte sind ein Vortrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie das Thema Nahverkehr geplant.

Nächste Schritte

Herr Baumann erklärt, dass ab Juni Baugrundbohrungen stattfinden und die Umweltfachingenieure ab Mai/Juni für Begehungen und Kartierungen für das Raumordnungsverfahren unterwegs sind.

Herr Wachter fasst zusammen, dass es sich bei Schall- und Erschütterungsschutz um ein relevantes Thema handelt. Das Verlangen nach Transparenz sei deutlich geworden und das Thema werde das Dialogforum in den kommenden Monaten und Jahren begleiten.

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 3**).

Herr Baumann bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums sowie bei Herrn Liepert für die ausführlichen Informationen.

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