

Protokoll

Dialogforum Ulm–Augsburg 13. Sitzung

Edwin-Scharff-Haus
Silcherstraße 40, 89231 Neu-Ulm

Ort: Edwin-Scharff-Haus, Silcherstraße 40, 89231 Neu-Ulm
Dauer: 16:00 Uhr – 17:40 Uhr
Moderation: Martin Wachter, ifok
Co-Moderation: Sandrina Gaebel, ifok
Ergebnisprotokoll: Tobias Gruhn, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Aktuelles aus dem Projekt

TOP 3 Hochleistungskorridor Ulm–Augsburg

TOP 4 Zeit für Ihre Fragen

TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Präsentation zum 13. Dialogforum](#)

Anlage 2 [Presseinformation zum 13. Dialogforum](#)

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur 13. Sitzung des Dialogforums und übergibt an den Vertreter der Stadt Neu-Ulm.

Begrüßung Stadt Neu-Ulm

Herr Markus Krämer, Stadtbaudirektor der Stadt Neu-Ulm, begrüßt die Teilnehmenden zum Dialogforum. Er betont die Bedeutung Neu-Ulms als Startpunkt für die geplanten Bauarbeiten. Herr Krämer berichtet, dass die Verwaltung zunächst – aufgrund geringer Eingriffe und Flächenverbrauch – den Ausbau der Bestandsstrecke in Burlafingen favorisierte, sich dann jedoch in der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für keine Variante ausgesprochen hat. Einigkeit bestünde in der Auffassung, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur relevant ist. Er freue sich auf eine konstruktive Diskussion.

Herr Wachter bedankt sich im Namen des Dialogforums, dass die Veranstaltung in den Räumlichkeiten von Neu-Ulm stattfinden kann. Anschließend übergibt er das Wort an den Gesamtprojektleiter des Bahnprojektes Ulm–Augsburg bei der DB Netz AG, Markus Baumann.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Baumann begrüßt die Mitglieder des Dialogforums zum letzten Dialogforum im Jahr 2023. Er freue sich auf sachliche und konstruktive Diskussionen. Er bittet die Teilnehmenden, ihre offenen Fragen zu stellen.

Begrüßung und Einleitung Moderation

Herr Wachter gibt einen Rückblick auf die 12. Sitzung des Dialogforums, in der die Gewichtung der Kriterien im Fachbereich *Raum und Umwelt* des Kriterienkatalogs gemeinsam erarbeitet wurde. Er dankt für die engagierte und konstruktive Beteiligung der Teilnehmenden sowie ihre Bereitschaft, zu einer gesamtheitlich akzeptierten Gewichtung zu gelangen.

Er gibt den Hinweis, dass aufgrund des laufenden Raumordnungsverfahrens in der heutigen Sitzung keine inhaltlichen Neuigkeiten bekanntgegeben werden können. Daher sei der Fokus der Sitzung auf den Informationsaustausch sowie den aktuellen Stand des Projekts gerichtet.

Anschließend stellt er die Agenda des 13. Dialogforums vor. Von Seiten der Teilnehmenden bestehen keine Einwände gegen die Tagesordnung.

Ergebnisprotokolle der 11. und 12. Sitzung

Zu den Protokollentwürfen des 11. und 12. Dialogforums sind vorab keine Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folien 5-6). Während der Sitzung gibt es keine Anmerkungen zu den beiden Protokollentwürfen. Damit sind beide Protokolle verabschiedet und werden entsprechend in finaler Version auf der Projektwebsite www.ulm-augsburg.de veröffentlicht.

Herr Wachter erläutert, dass die Präsentation der heutigen Sitzung wie üblich im Nachgang der Sitzung an die Mitglieder des Dialogforums versendet und auf der Projektwebsite veröffentlicht wird. Es werde wie gewohnt ein Ergebnisprotokoll der Sitzung geben.

TOP 2 Aktuelles aus dem Projekt

Raumordnungsverfahren

Herr Baumann stellt den aktuellen Stand des Raumordnungsverfahrens vor. Das Raumordnungsverfahren befinde sich derzeit aufgrund einer Fristverlängerung bis zum 31.12.2023 in der Anhörungsphase. Hieraus resultiere ein späterer Abschluss des Raumordnungsverfahrens – voraussichtlich im Mai 2024. Er stellt klar, dass bis zu diesem Zeitpunkt keine Änderungen am Planungsstand oder Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens veröffentlicht werden dürfen. Auf das 12. Dialogforum rückblickend dankt er den Teilnehmenden für die gute Zusammenarbeit bei der Gewichtung der Kriterien im Fachbereich *Raum und Umwelt* des Kriterienkatalogs und berichtet, dass die darin eingebrachten Hinweise zur vorgestellten Gewichtung des Fachbereichs *Verkehr und Technik* derzeit von den Fachplaner:innen diskutiert werden (**Anlage 1**, Folie 8).

Anschließend stellt Herr Baumann die Arbeitsschritte des Verfahrens der Trassenauswahl hin zu einer Vorzugsvariante vor (**Anlage 1**, Folie 9). Er rechne nach derzeitigem Stand mit dem Beginn der parlamentarischen Befassung im Mai 2025.

Anmerkungen / Diskussion

Ein Mitglied erkundigt sich, ob es einen einheitlichen Vorschlag für die ganze Strecke oder eine Unterteilung in einen Ost- und einen Westabschnitt geben wird. Falls ja, möchte das Mitglied wissen, wo die Grenzen dieser Abschnitte liegen.

Herr Baumann erklärt, dass die Möglichkeit eines einheitlichen Vorschlags für die gesamte Strecke besteht. Es sei jedoch auch denkbar, dass eine Aufteilung in einen Ost- und einen Westabschnitt erfolgt. Im Mindeltal in der Nähe von Burgau, wo sich alle Trassen kreuzen, befinde sich die Grenze zwischen dem Ost- und Westbereich.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob die Einbringung in den Bundestag nicht unabhängig von der Fristverlängerung für Mai 2025 geplant war. Das Mitglied hinterfragt die Verlängerung der Frist von 6 Wochen auf 3 Monate und äußert Unverständnis hinsichtlich dieser Entscheidung.

Herr Baumann stellt klar, dass die Einbringung in die Parlamentarische Befassung zunächst für Februar 2025 terminiert war. Er betont, dass die Fristverlängerung von der Regierung von Schwaben entschieden worden sei und nicht von der Bahn. Die Einhaltung des Abgabetermins in die Parlamentarische Befassung Mitte Mai 2025 sei entscheidend, um den Planungsprozess nicht durch den Bundestagswahlkampf weiter zu verzögern. Die ursprüngliche Planung habe vorgesehen, dass das Raumordnungsverfahren bereits im September 2023 abgeschlossen sein sollte.

Das Mitglied erkundigt sich nach dem Einfluss, den die erarbeitete Gewichtung des Dialogforums hat und wie die DB Netz AG die Gewichtung der Region im Raumordnungsverfahren berücksichtigt.

Herr Baumann erwidert, dass das Raumordnungsverfahren und das Trassenauswahlverfahren eigenständige, parallellaufende Verfahren seien. Die Ergebnisse beider Verfahren müssten miteinander abgeglichen werden, wobei die Gewichtung eine wichtige Rolle spiele.

Herr Wachter schließt die Diskussion ab und fasst zusammen, dass das gemeinsame Ziel der Beteiligten ein zügiges Erreichen der nächsten Phase ist.

Ausgleichsmaßnahmen

Martin Dünzl, Umweltingenieur im Bahnprojekt Ulm–Augsburg, DB Netz AG, stellt den rechtlichen Rahmen von Eingriffen und Ausgleichsmaßnahmen vor. Gemäß diesen Vorgaben sind nach Möglichkeit alle Eingriffe zu vermeiden. Er erläutert, dass falls eine Vermeidung nicht möglich ist, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ergriffen werden müssen (**Anlage 1**, Folien 13-14). Er berichtet, dass im Naturraum D64 „Donau-Iller-Lech-Platten“, in dem sich das Projektgebiet Ulm–Augsburg befindet, bereits erste Grunderwerbe, vorwiegend in landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Bereichen, getätigt wurden (**Anlage 1**, Folie 15). Die detaillierte Planung würde nach der Entscheidung für die Vorzugstrasse intensiviert werden. Bis dahin setze die Deutsche Bahn auf den Ankauf von Ökopunkten.

Herr Dünzl präsentiert daraufhin das System der Ökopunkte und hebt hervor, dass die Erfahrungen der Ökopunktbetreiber die Qualität der Ausgleichsmaßnahmen erhöhen; demnach waren bis Stand April 2023 in Bayern 33 gewerbliche Ökokontobetriebe durch das Landesamt für Umwelt (LfU) gelistet (**Anlage 1**, Folien 17-22.). Das System trage dazu bei, in einigen Regionen Flächenkonflikte zu entschärfen. Es schaffe zudem Planungssicherheit durch bereits durchgeführte Kompensationsmaßnahmen. Im Jahr 2022 hat die Deutsche Bahn laut Herrn Dünzl rund 3,8 Millionen Ökopunkte durch diverse ökologische Ausgleichsmaßnahmen auf einer Bundesliegenschaft im Landkreis Augsburg erworben. Ergänzt werde dies um Ankäufe von Ökopunkten in den Landkreisen Neu-Ulm und Günzburg im Jahr 2023. Begleitet durch die Ökoagentur Bayern seien in Abstimmung mit den jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörden (uNB) Aufwertungsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen durchgeführt worden,

wodurch etwa 800.000 Ökopunkte generiert wurden. Abschließend stellt er eine Auswahl bereits durchgeführter Ausgleichsmaßnahmen der DB in Deutschland vor (**Anlage 1**, Folie 23) und bietet den Teilnehmenden an, auch eigene Ideen für Ausgleichsmaßnahmen einzubringen.

Anmerkungen / Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob je nach Variante eine unterschiedliche Anzahl an Ökopunkten notwendig ist und ob diese bereits kalkuliert wurden.

Herr Dünzl antwortet, dass für das Projekt bereits eine erste grobe Kalkulation vorgenommen wurde, eine detaillierte Berechnung der Ökopunkte werde jedoch erst nach Festlegung der Vorzugsvariante erfolgen. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens seien die Schutzgüter indes schon berücksichtigt worden und finden im Rahmen der laufenden umweltfachlichen Vorplanung Beachtung.

Ein Mitglied fragt, ob das ökologische Maßnahmenpaket der Regierung von Schwaben für den Bundesforst Deuringen berücksichtigt wurde.

Herr Dünzl antwortet, dass bereits ein Teil der Maßnahmen von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) vor Beginn des Bahnprojektes in Abstimmung mit der zuständigen uNB eingeleitet wurde und nun in Zusammenarbeit mit der DB fortgeführt wird. Die DB hätte Ökopunkte von der BImA erworben, um die Aufwertungsmaßnahmen zu verstärken. Insgesamt seien bereits rund 3,8 Millionen Ökopunkte durch die DB erworben worden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen liege in der Verantwortung der BImA.

*Ein Mitglied fragt, weshalb nach der Abbildung „Wildnis Bahn“ (**Anlage 1**, Folie 23) im Süden Deutschlands bisher verhältnismäßig wenig Maßnahmen durchgeführt wurden.*

Herr Dünzl antwortet, dass die Karte nur eine kleine Auswahl besonderer Maßnahmen darstellt, die das Potenzial haben, die Attraktivität von Regionen zusätzlich anzureichern. In anderen Projekten seien ebenfalls Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt worden.

Herr Wachter stellt klar, dass bei Bahnprojekten grundsätzlich Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden müssen. Die dargestellte Karte stelle vor allem Highlights dar und solle den Teilnehmenden als Denkanstoß für weitere Ideen dienen.

Ein Mitglied fragt, in welchem Verhältnis die erworbenen Ökopunkte zur tatsächlichen Ausgleichsfläche stehen und betont die aus landwirtschaftlicher Perspektive hohe Bedeutung einer schonenden Nutzung der Fläche.

Herr Dünzl antwortet, dass es grundlegend wichtig ist, einen effektiven Ausgleich zu etablieren. Er könne nachvollziehen, dass die Landwirt:innen bestrebt sind, den Flächendruck zu minimieren. Allerdings könne zum aktuellen Planungszeitpunkt keine definitive Aussage zum Verhältnis von Ökopunkten zu Ausgleichsflächen getroffen werden, da dieses von der Trassenauswahl abhängt. Daneben existiert die Notwendigkeit zu einem forstlichen Ausgleich, der real kompensiert werden müsse.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob eine Untersuchung bezüglich des Verhältnisses zwischen der Abholzung des Waldes und den eingesparten CO₂-Emissionen durch die neue Strecke durchgeführt wurde und wann eine Amortisation zu erwarten ist.

Herr Dünzl erklärt, dass es um einen naturschutzrechtlichen Ausgleich bezüglich Flora, Fauna, Lebensräume, Boden, Klima, Luft und Wasser geht. Die Kompensationsmaßnahmen müssten von der Planfeststellungsbehörde genehmigt werden und als gleichartiger oder gleichwertiger Ersatz dienen. Im Rahmen des aktuell laufenden Trassenauswahlverfahrens würden die Trassen auch hinsichtlich ihrer Klimawirkung bewertet. Er gehe davon aus, dass die Fachplanung im Bereich Klimaschutz zunehmend stärker an Bedeutung gewinnen wird, wobei Klima und Luft bereits in die aktuellen Überlegungen einfließen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens würde detailliert dargestellt, wie diese Aspekte ausgeglichen werden sollen.

Ein Mitglied fragt, ob die Ökopunkte auch den sogenannten Bannwald an der Autobahn A8, der danach wieder aufgeforstet werden muss, betreffen.

Herr Dünzl antwortet, dass dieser nicht ausgenommen ist. Er betont, dass jeder Eingriff in die Natur kompensiert werden muss. Insbesondere im Fall von Wäldern werde mit den entsprechenden Ansprechpartner:innen über die Realkompensation gesprochen.

Ein Mitglied fragt, wie die Kompensation bei Tunnelbauten verlaufe und ob der Tunnel in offener Bauweise gebaut wird.

Herr Baumann antwortet, dass derzeit noch keine abschließende Entscheidung über die Tunnelbauweise getroffen ist. Die Bauweise der Tunnel hänge auch mit der Tiefe der Gleise zusammen.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob bei den derzeitigen Trassenvarianten die Ökopunkte betrachtet wurden.

Herr Dünzl antwortet, dass bei der Trassenauswahl und im Raumordnungsverfahren die Schutzgüter betrachtet wurden, jedoch nicht in Form von Ökopunkten. Ökopunkte seien Hilfsmittel, um Beeinträchtigungen und den Kompensationsbedarf zu ermitteln. Jede Trasse sei allgemein auf ihre Eingriffe geprüft worden. Herr Baumann ergänzt, dass die Bewertung der Varianten derzeit quantitativ und nicht qualitativ erfolgt.

Ein Mitglied sagt, dass der Naturraum D64 eine hohe Anzahl sensibler Gebiete aufweist und daher der Flächendruck sehr hoch ist. Das Mitglied fragt nach dem Vorgehen der Deutschen Bahn bei der Suche nach Ausgleichsmaßnahmenflächen.

Herr Dünzl antwortet, dass es aufgrund des Planungsfortschritts noch zu früh ist, über großflächigen Grunderwerb zu sprechen. Bei Ökopunkten wende sich die Deutsche Bahn an die Ökopunktebetreiber, welche entsprechenden Flächen vorhalten.

Ein Mitglied unterstreicht, dass die langjährige Laufzeit von Ökoflächen den Flächendruck verstärkt und bittet um eine Erläuterung zum Sinn der Laufzeitbeschränkung von Ökoflächen auf 25 Jahre.

Herr Dünzl erläutert, dass die Dauer der Ausgleichsmaßnahme aus rechtlicher Perspektive von der Dauer des Eingriffs abhängt. Die übliche Begrenzung von Ökoflächen auf 25 Jahre richte sich nach der notwendigen aktiven Pflege nach Herstellung und Entwicklung.

Ein Mitglied fragt, wie ein Raumordnungsverfahren aufgrund von naturschutzfachlichen Kriterien entscheiden könnte, wenn die verfügbaren Daten mindestens 30 Jahre alt sind. Das Mitglied berichtet aus eigenen Erfahrungen und hebt hervor, dass alte Daten oft deutliche Abweichungen zur Realität darstellen.

Herr Dünzl erläutert, dass Biotopkartierungen im Idealfall nicht älter als 10 Jahre sein sollten. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens hätten die Umweltplaner:innen neben den offiziellen Daten auch mit anderen Beteiligten, wie beispielsweise Vertreter:innen aus dem forstlichen Bereich, Landschaftspflegeverbänden, dem Bund Naturschutz oder dem Landesbund für Vogel- und Naturschutz, Kontakt aufgenommen und aktuelle Informationen erbeten. Zudem seien eigene Begehungen durchgeführt worden. Die Deutsche Bahn bemühe sich, im Rahmen der aktuellen Projektphase eine valide Datengrundlage auf möglichst aktuellem Stand aufzubauen. Sobald die Vorzugsvariante festgelegt ist, erfolge im Zuge vertiefender umweltfachlicher Planungen eine erneute Aktualisierung dieser Daten.

Das Mitglied fragt weiter, ob die Entscheidung zur Vorzugsvariante ohne naturschutzfachliche Grundlage getroffen wird.

Herr Dünzl verneint dies. Neben wirtschaftlichen und technischen Aspekten werden genauso auch umweltfachliche Kriterien betrachtet. Dazu hole die Deutsche Bahn aktiv Daten von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren ein. Die Entscheidung würde (soweit möglich) auf Grundlage dieser Daten und eigener Ortsbegehungen getroffen.

Ein Mitglied möchte wissen, an welchen Preisen sich die Deutsche Bahn beim Flächenankauf orientiert.

Herr Dünzl erklärt, dass sich die Preise für Flächen an der Bodenrichtwerttabelle orientieren. Bei großen Abweichungen müsse dies gutachterlich begründet werden.

Ein Mitglied fragt, ob für Aufwertungsmaßnahmen grundsätzlich ein Flächenerwerb erforderlich ist oder ob auch ein Kooperationsvertrag ausreichend sein kann.

Herr Dünzl erläutert, dass es nicht erforderlich ist, den Grunderwerb durchzuführen. Das Grundstück verbleibe dann im Besitz des Ökokontobetreibenden, während die Deutsche Bahn die Aufwertungsmaßnahmen auf der entsprechenden Fläche erwerbe.

Ein Mitglied erkundigt sich, wie die Deutsche Bahn die Ausgleichszahlungen an den bayerischen Naturschutzfonds einordnet.

Herr Dünzl erläutert, dass Ersatzgeldzahlungen nur in Betracht gezogen werden, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nicht möglich und nachrangig sind. Er betont die Notwendigkeit einer Abwägung zwischen den Eingriffs- und Naturschutzbelangen, wobei die Eingriffsbelange zunächst überwiegen müssen. In Bayern würden diese Zahlungen dann in den bayerischen Naturschutzfonds fließen.

Herr Wachter fasst die Diskussion noch einmal zusammen und ruft das Angebot in Erinnerung, dass die Teilnehmenden ihre Ideen für Ausgleichsflächenvorschläge in der Region an die DB richten.

TOP 3 Hochleistungskorridor Ulm–Augsburg

Herr Baumann stellt die anstehende Generalsanierung vor. Er gibt einen Überblick über die geplanten Maßnahmen in 40 definierten Korridoren sowie den damit verbundenen Zeitplan in der Region Süd. Er erklärt, dass hierfür bundesweit die Teile der Schieneninfrastruktur identifiziert wurden, die aktuell in einem schlechten Zustand sind und diese nun im Zentrum der geplanten Generalsanierung stehen.

Für die identifizierten Korridore seien dabei vier Ziele gesetzt worden (**Anlage 1**, Folien 26-27). Das Vorgehen beinhalte eine bis zu fünf Monate andauernden Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr. Ziel der Generalsanierung sei es, nach Abschluss eine mindestens fünfjährige Baufreiheit auf den sanierten Strecken gewährleisten zu können. Herr Baumann betont, dass Instandhaltungsmaßnahmen dennoch durchgeführt werden und alle Bauarbeiten, die bisher in vielen einzelnen Schritten stattfanden, künftig in einer großen Sperrung gebündelt umgesetzt werden sollen. Herr Baumann weist zudem darauf hin, dass die Digitalisierung der Strecke und der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe oberste Priorität haben. Ebenfalls solle der Ersatz der Nersinger Bahnübergänge durch Unterführungen oder Brücken, die Oberleitungssanierung und Schallschutz realisiert werden. Die Arbeiten in der Region Ulm–Augsburg seien für das 2. Halbjahr 2030 geplant. Abschließend betont Herr Baumann, dass die DB Netz AG im Vorfeld den direkten Austausch mit allen Stakeholdern suchen wird.

TOP 4 Zeit für Ihre Fragen

Anmerkungen / Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob während der Generalsanierung auf der Strecke Ulm–Augsburg Weichen und Überholmöglichkeiten ausgebaut werden sollen.

Herr Baumann antwortet, dass ein Gleiswechselbetrieb eingerichtet wird. Es würden zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Ulm und Augsburg eingeplant.

Ein Mitglied fragt, welche Umleitungsmöglichkeiten es zwischen Ulm und Günzburg in diesem Zeitraum geben wird.

Herr Baumann antwortet, dass es in diesem Zeitraum im Streckenabschnitt Ulm–Augsburg keinen Zugverkehr geben wird. Dies umfasse auch die Strecke zwischen Ulm und Günzburg.

Ein Mitglied fragt nach Informationen über den Sanierungsfahrplan des Augsburger Knotens.

Herr Baumann erklärt, dass die Planung der Generalsanierung des Augsburger Knotens noch nicht vorliegt. Generell gestalte sich eine komplette Sperrung eines Knotens als Herausforderung und vermutlich nicht durchführbar. Er gehe von einer abschnittswisen Sanierung von Verkehrsknoten aus.

Ein Mitglied fragt, ob die Brücke in Gabelbachergreut im Rahmen der Generalsanierung auch erneuert wird.

Herr Baumann erklärt, dass aufgrund des schlechten Zustands des Netzes auf dieser Trasse der Netzausbau und die -erneuerung zunächst Priorität haben. Aufgrund der teilweise gegenseitigen Ausschlüsse von Maßnahmen sei es nicht möglich, alle Erneuerungen gleichzeitig durchzuführen. Der Bau von Brücken stelle eine besondere Herausforderung dar, und daher hoffe er, dass keine Brückenbauwerke errichtet werden müssen, um eine reibungslose Durchführung der Generalsanierung zu gewährleisten.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es im Zuge der Generalsanierung zu einer Begradigung von Streckenabschnitten kommen könnte.

Herr Baumann erläutert, dass die Begradigung einer Strecke eine Neubaustrecke darstellen würde. Dies sei zum einen nicht finanziert und zum anderen erfordere das Verlegen von Gleisen auf neuen Grund ein Planfeststellungsverfahren. Mit diesem wäre ein Einhalten des Termins 2030 nicht realisierbar.

Ein Mitglied möchte die Kosten der Generalsanierung in dem Abschnitt Ulm–Augsburg erfahren.

Herr Baumann erklärt, dass die Frage der Kosten im aktuellen Planungsstand noch nicht beantwortet werden kann. Die Kosten würden sich mit fortschreitendem Planungsstand konkretisieren. Allerdings würden die Kosten des Projekts als hoch eingestuft.

Martin Wachter ergänzt, dass vor dem Hochleistungskorridor Ulm–Augsburg bereits andere Generalsanierungen durchgeführt werden, von diesen Erfahrungen könne man lernen.

Ein Mitglied betont, dass es die Generalsanierung befürwortet und fragt, ob sie bereits vollständig finanziert wurde oder das Projekt bereits Sparmaßnahmen unterliegt.

Herr Baumann erklärt, dass das Projekt grundsätzlich finanziert ist und keinen Sparmaßnahmen unterliegt. Anschließend erläutert er, dass durch den Zusammenschluss der DB Netz AG und DB Station&Service AG zur InfraGO AG die Finanzierung der Generalsanierung durch vereinfachte Finanzstrukturen voraussichtlich kein Problem darstellt.

Ein Mitglied merkt an, dass Neu-Ulm den Wunsch nach zwei neuen S-Bahn-Haltestellen hegt und darauf hofft, dass diese im Zuge der Ausbaustrecke realisiert werden. Das Mitglied erkundigt sich, ob dies auch im Rahmen einer Generalsanierung berücksichtigt werden könnte.

Herr Baumann erläutert, dass derzeit die fehlenden Kapazitäten im bestehenden Nahverkehr die Umsetzung von zwei neuen S-Bahn-Haltestellen in Neu-Ulm behindern. Mit dem Ausbau der Strecke Ulm–Augsburg auf vier Gleise werden Kapazitäten freigegeben, was die Realisierung der S-Bahn-Haltestellen ermögliche. Dies hänge nicht mit den Hochleistungskorridoren bzw. der Generalsanierung zusammen.

Ein Mitglied berichtet, dass in Neusäß zwei Brücken kurz vor der Baufälligkeit stehen und dass auch das dortige Überwerfungsbauwerk einer Sanierung bedarf. Das Mitglied fragt, ob diese Bauwerke im Zuge der Generalsanierung erneuert werden.

Herr Baumann antwortet, dass derzeit keine klaren Aussagen zu diesen Bauwerken gemacht werden können. Es bestünde eventuell die Möglichkeit, dass eine Überarbeitung erfolgt, aber dies sei aufgrund des aktuellen Planungsstands noch unklar. Er weist darauf hin, dass das Überwerfungsbauwerk nicht Bestandteil der Generalsanierung ist.

TOP 5 Ausblick

Anschließend gibt Herr Wachter einen Ausblick auf die Termine und Inhalte für das Dialogforum (**Anlage 1**, Folie 40). Die nächste Sitzung des Dialogforums wird voraussichtlich im 2. Quartal des Jahres 2024 nach Ende des Raumordnungsverfahrens stattfinden. Herr Wachter bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums für die intensiven Gespräche.

Pressebotschaften

Die Mitglieder stimmen die Botschaften für die Pressemitteilung zur 13. Sitzung des Dialogforums ab (**Anlage 2**).

Verabschiedung

Herr Baumann bedankt sich bei den Teilnehmenden für die heutige Sitzung und für die konstruktive Diskussion. Er freue sich auf den Austausch zu den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens. Er lädt die Mitglieder des Dialogforums weiterhin zu einer aktiven Teilnahme an den kommenden Sitzungen ein. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden und dem Moderationsteam und wünscht allen Anwesenden einen guten Start ins neue Jahr.

Herr Wachter schließt die Sitzung.