

# Gemischte Gefühle? – Über die Zukunft von Ulm–Augsburg

*Sieben Planungsphasen müssen Infrastrukturprojekte in Deutschland durchlaufen. Bei Ulm–Augsburg ist die zweite, die Vorplanung, demnächst beendet. Ein Gespräch mit Thomas Hausruckinger, Leiter der Organisationseinheit Planung und Entwicklung beim Bahnprojekt Ulm–Augsburg über denkbar schlechteste Entwicklungen, Zuversicht und zu lange Verfahren.*

## **Intro**

Dauert aus meiner Sicht in Deutschland tatsächlich viel zu lange... Früher wurde nicht so viel gefragt... Vor der Hacke ist es duster...

## **Theresa Wiesmeier**

Im Projektteam Ulm – Augsburg arbeiten zurzeit etwa 50 Leute in verschiedenen Fachbereichen. Einer davon heißt „Planung und Realisierung“. Die Kolleginnen und Kollegen dort kümmern sich um den Streckenverlauf und auch um alles, was mit Strom zu tun hat. Heute sprechen wir mit dem Leiter dieses Fachbereichs, Thomas Hausruckinger. Hallo, Thomas!

## **Thomas Hausruckinger**

Hallo Theresa.

## **Theresa Wiesmeier**

Thomas, nächstes Jahr steht die Parlamentarische Befassung an! Macht dich das nervös?

## **Thomas Hausruckinger**

Ein bisschen, weil es tatsächlich die erste Parlamentarische Befassung für mich ist und ich nicht hundertprozentig einschätzen kann, was auf mich beziehungsweise unser ganzes Projektteam zukommen wird dadurch.

## **Andrea Morgenstern**

Vor der Parlamentarischen Befassung geben wir unsere Planungsunterlagen ab. Der Deutsche Bundestag entscheidet daraufhin, ob und wie es weitergeht. Was, wenn das Parlament unzufrieden ist mit unseren Planungen?

## **Thomas Hausruckinger**

Wenn das Parlament unzufrieden ist mit unseren Planungen, gibt es eigentlich nur einige wenige Optionen. A: Das Projekt wird komplett eingestellt. Was natürlich für uns das denkbar Schlechteste wäre. Die zweite Möglichkeit ist, dass es zu zusätzlichen Auflagen beziehungsweise Anforderungen kommt, die wir dann einzuplanen haben. Dann müssen wir noch mal zurück an die Schreibtische und neu planen. Die für uns eigentlich günstigste Variante wäre, wenn das Parlament unsere Vorschlagsvariante so wie vorgelegt beschneiden wird.

**Andrea Morgenstern**

Und mit diesen Änderungen, falls es Wünsche gibt, müssen wir mit denen noch mal zurück ins Parlament?

**Thomas Hausruckinger**

Nein, wir verpflichten – oder wir sind dann dazu angehalten, diese zusätzlichen Auflagen einzuarbeiten und die Auswirkungen gegebenenfalls bekannt zu geben.

**Theresa Wiesmeier**

Jetzt sind nächstes Jahr auch Bundestagswahlen. Angenommen, das Parlament befasst sich in der jetzigen Legislatur nicht mehr mit dem Projekt, was dann?

**Thomas Hausruckinger**

Das wäre ungünstig, weil wir dann – aus meiner Sicht – mindestens eineinhalb bis zwei Jahre Zeit verlieren würden. Durch die Neuwahlen und die darauffolgende Neukonstitution des Bundestages entsteht dann für uns wirklich ein langer Leerlauf, den wir im Projekt nur schwer überbrücken können oder eigentlich gar nicht überbrücken können.

**Theresa Wiesmeier**

Was wären da dann direkt die Auswirkungen?

**Thomas Hausruckinger**

Späterer Baubeginn, spätere Inbetriebnahme, steigende Kosten allein schon durch Inflation und Preissteigerungen.

**Theresa Wiesmeier**

Und auch Thema Geld: wir sind ein Bundesprojekt, das vom Bund beauftragt ist und auch vom Bund finanziert wird. Die öffentlichen Kassen sind nicht mehr so voll wie vor einigen Jahren. Gibt es ein Risiko, dass dem Bund das Geld ausgeht und wir deshalb nicht weitermachen können?

**Thomas Hausruckinger**

Na ja, das Risiko besteht natürlich. Allerdings sind wir ein Projekt, das im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans steht, politisch auch wirklich gewünscht wird und für den Deutschlandtakt ein sehr wichtiges Projekt auch sind. Deshalb glaube ich schon, dass das Projekt realisiert werden wird. Ob innerhalb der momentan vorgesehenen Terminalschiene, bleibt abzuwarten. Wir gehen natürlich davon aus, aber ich denke, wir sind für Deutschland ein sehr wichtiges Projekt und somit wird Ulm – Augsburg auch realisiert werden.

**Andrea Morgenstern**

Es klingt zuversichtlich. Bleiben wir bei positiven Szenarien. Angenommen, der Bundestag entscheidet nächstes Jahr, dass unsere Planungen in seinem Sinne sind und wir also weitermachen sollen. Wie genau geht es denn dann weiter, Thomas?

**Thomas Hausruckinger**

Also wir beenden oder wir sind momentan dabei, die HOAI-Leistungsphase 2 zu beenden. So ein Projekt ist eben in verschiedene Leistungsphasen aufgeteilt. Ich glaube, das war auch schon mal Thema, wurde auch schon mal thematisiert in einem früheren Podcast. Wenn der Bundestag uns das Go gibt und grünes Licht gibt, weiterzumachen, dann werden wir uns erst mal auf die Suche nach den nächsten Planern für die nächsten Leistungsphasen machen. Das sind dann EU-weite Vergabeprozesse. Die Planungsleistungen sind sehr umfangreich, die werden wir EU-weit ausschreiben. Wir wechseln dann eben in die Leistungsphase 3 und die Planungen werden weiter detailliert, es geht in die soge-

nannte Entwurfsplanung. Aus der Entwurfsplanung wird dann schon parallel die Genehmigungsplanung abgeleitet, die dann über das Eisenbahnbundesamt eben der Genehmigung zugeführt wird. Da gibt es dann noch eine Beteiligung öffentlicher Stellen und der Bevölkerung usw., das wird öffentlich ausgelegt und erst wenn wir die Genehmigung des Planrechtsverfahrens dann abgeschlossen haben, geht es an Ausführungsplanung und Baubeginn.

**Andrea Morgenstern**

Jetzt hast du die Leistungsphasen schon mal grob umrissen. Du hast noch einen Begriff genannt: HOAI. Was bedeutet das?

**Thomas Hausruckinger**

Das ist die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Das ist eigentlich das in Deutschland anzuwendende Recht, wenn man sich in Planungsleistungen und Bauleistungen bewegt.

**Andrea Morgenstern**

Und das heißt, nicht nur Bahnprojekte müssen ....

**Thomas Hausruckinger**

Genau, nicht nur Bahnprojekte. Also auch nicht nur Infrastrukturprojekte, eigentlich sämtliche Bauleistungen und Ingenieurleistungen werden nach der HOAI in Deutschland abgewickelt.

**Theresa Wiesmeier**

Wir waren im September und im Oktober auch in einigen Kommunen entlang der Vorschlagsvariante mit unserem Infomobil unterwegs. Du warst bei einigen Terminen auch mit dabei. Was war dein Eindruck?

**Thomas Hausruckinger**

Gemischt. Wir hatten natürlich kritische Stimmen, denen wir uns stellen mussten. Wir hatten aber auch sehr viel Zuspruch. Was ich als sehr positiv empfunden habe, war die Tatsache, dass man den Leuten auch erklären konnte, warum die eine oder andere Entscheidung so gefallen ist, wie sie dann zum Schluss jetzt in der Vorschlagstrasse verarbeitet wurde. Die Leute haben das dann zum Teil oder zum großen Teil schon auch verstanden. Und sind unserer Argumentation dann vielleicht auch etwas nähergekommen. Das war positiv. Natürlich, kritische Stimmen gibt es bei so einem großen Projekt immer, die kann man auch nicht verneinen. Aber ich denke, durch das Gespräch und die intensive Begleitung in der Region des Projektes kriegt man auch schon sehr viel positive Rückmeldungen zu dem ganzen Projekt.

**Andrea Morgenstern**

So ein Bahnprojekt dauert lange. Wissen wir alle. Wenn wir jetzt beispielsweise auch am Infomobil erzählen, wann frühestens gebaut wird und wann auch die ersten Züge fahren, dann hören wir ganz oft diesen einen Satz: Das erleben wir ja dann gar nicht mehr, auch von Leuten sogar, die das ziemlich sicher noch erleben. Dein Kommentar dazu.

**Thomas Hausruckinger**

So große Infrastrukturprojekte brauchen aus meiner Sicht in Deutschland tatsächlich viel zu lange. Wir sprechen momentan von einer Projektlaufzeit von mindestens 25, wenn nicht sogar 30 Jahren bis zur Inbetriebnahme. Aus meiner Sicht ist das viel zu lange. Es gibt zwar Absichten des Gesetzgebers, das Ganze zu beschleunigen, aber durch unsere langen, langwierigen Prozesse, der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Genehmigung, vielleicht auch durch die etwas längeren Prozesse innerhalb des Bahnkonzerns, streckt sich so ein Projekt. Aus meiner Sicht müsste das viel stärker komprimiert werden, dass eben

so Projekte schneller abgewickelt werden können. Zur Erinnerung: Die Bestandsstrecke wurde in vier Jahren geplant und gebaut. Das werden wir natürlich nicht mehr schaffen. Aber wenn wir in die Region um 15 bis 20 Jahre kommen würden, wäre das natürlich durchaus positiv. Auch für den Standort Deutschland insgesamt.

**Andrea Morgenstern**

Damals vier Jahre Planungs- und Bauzeit, wir sind seit sechs Jahren dabei und nur mit Planungen und Untersuchungen beschäftigt. Gibt es da doch noch was, was wir uns anschauen können, was wir lernen können von den Vorfahren?

**Thomas Hausruckinger**

Ich denke, früher wurde nicht so viel gefragt, was natürlich auch nicht so gut ist. Früher gab es auch keine so dichte Besiedelung, der Arten- und Umweltschutz ist wahrscheinlich früher komplett hinten runtergefallen. Geht natürlich heutzutage auch nicht mehr, ist nicht mehr zeitgemäß. Man muss natürlich die Öffentlichkeit einbinden, man muss das alles schon richtig machen und ordentlich bewerten. Aber man muss schauen, dass vielleicht so unproduktive Leerlaufprozesse, die man zwischendrin auch in so einem Projekt hat, dass die etwas straffer durchgeführt werden.

**Theresa Wiesmeier**

Ja, man versucht auch auf alle Interessen einzugehen. Wir erzählen auch immer, dass die Interessen aus der Region soweit möglich berücksichtigt werden. Woran sieht man das?

**Thomas Hausruckinger**

Bei unserer Vorschlagstrasse sieht man das, finde ich, sehr gut an der engen Bündelung mit der Autobahn auf wahrscheinlich 3/4 der Strecke. Das war ja, glaube ich, ein Wunsch, der in den Dialogforen entstanden ist, oder an das Projekt herangetragen wurde. Aus meiner Sicht auch eine sehr sinnvolle Forderung und für so ein Großprojekt auch die einzige Möglichkeit, das Projekt relativ zügig und mit einer hohen Akzeptanz in der Region durchzuführen.

**Theresa Wiesmeier**

Thomas, ich habe noch drei Begriffe für dich. Du darfst mir erzählen, was dir dazu einfällt.

Erster Begriff ist „Prestigeprojekt“.

**Thomas Hausruckinger**

Prestigeprojekt. So ein Rieseninfrastrukturprojekt macht man als Bauingenieur ja nicht alle Tage. Deswegen finde ich schon, dass das sehr prestigeträchtig ist.

**Theresa Wiesmeier**

Vor oder Nachteile?

**Thomas Hausruckinger**

Sowohl als auch.

**Theresa Wiesmeier**

Zweiter Begriff das „NKV – Nutzen-Kosten-Verhältnis“.

**Thomas Hausruckinger**

Ja, Nutzen-Kosten-Verhältnis, ganz wichtig in Deutschland. Ein Projekt muss ja einen positiven wirtschaftlichen Nutzen haben, damit die Finanzierung durch den Bund erfolgen kann. Insgesamt muss also der volkswirtschaftliche Nutzen höher sein wie die Projektkosten, um zu einer Realisierung zu kommen.

**Theresa Wiesmeier**

Und dritter Begriff „Risiko“.

**Thomas Hausruckinger**

Risiko – beim Bauen immer vorhanden, insbesondere, wenn man im Bereich des Tunnelbaus oder des Ingenieurbaus unterwegs ist. Weil, wie sagt der Tunnelbauer so schön: „Vor der Hacke ist es duster“, man weiß nicht, was einen wirklich erwartet.

**Theresa Wiesmeier**

Aber wir versuchen unser Bestes.

**Thomas Hausruckinger**

Unbedingt.

**Andrea Morgenstern**

Danke Thomas, dass du den Status Quo, wo wir gerade stehen und wo wir hinwollen, für uns beleuchtet hast.

**Thomas Hausruckinger**

Sehr gerne.

**Theresa Wiesmeier**

Und Andrea, bis zum nächsten Mal.

**Andrea Morgenstern**

Bis zum nächsten Mal.