

# Protokoll

---

## Dialogforum Ulm–Augsburg

### 3. Sitzung

Forum am Hofgarten, Günzburg

28.10.2021

---

Ort: Forum am Hofgarten, Günzburg  
Dauer: 16:00 Uhr – 19:00 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Protokoll: Kristina Goldacker, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Rückblick

TOP 3 Kommunikationsmaßnahmen

TOP 4 Planungsprämissen

TOP 5 Fahrzeiten, Kantenzeiten, Zuschläge

TOP 6 Vorstellung der Grobtrassierungen

TOP 7 Weiteres Vorgehen & 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 dritten Sitzung des Dialogforums und übergibt an den Stadtbaumeister der Stadt Günzburg.

### **Begrüßung Stadt Günzburg**

Georg Dietze, Stadtbaumeister der Stadt Günzburg, begrüßt das Dialogforum im Forum am Hofgarten. Er unterstreicht, dass die Räumlichkeiten gerne für das Bahnprojekt zur Verfügung gestellt wurden. Herr Dietze betont die Relevanz des Fernverkehrshalts in Günzburg sowie die Wichtigkeit von Lärmschutzmaßnahmen und wünscht eine konstruktive Sitzung.

### **Begrüßung Deutsche Bahn**

Markus Baumann, Projektleiter des Bahnprojekts Ulm–Augsburg bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er freue sich auf den Austausch, die Gespräche 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 ein persönliches Treffen vor Ort in der Region möglich ist. Er weist darauf hin, die geltenden Corona- und Hygieneregeln einzuhalten.

### **Vorstellung der Tagesordnung**

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

- Rückblick
- Kommunikationsmaßnahmen
- Fahrzeiten, Kantenzeiten, Zuschläge
- Planungsprämissen
- Vorstellung der Grobtrassierungen

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen. Herr Wachter erklärt, dass gegebenenfalls nicht alle Fragen während der Sitzung geklärt werden können und verweist auf den Workshop am 09.11.2021 ab 15:30 Uhr im Forum am Hofgarten in Günzburg. Herr Wachter erklärt, dass im Vorfeld des Termins zwei Teilnehmende darum gebeten haben, ihr Anliegen kurz in der Sitzung vorzustellen. Dafür sei Zeit nach der Vorstellung der Planungsprämissen vorgesehen.

Herr Wachter erläutert, dass gemäß dem Selbstverständnis vorgesehen ist, dass mögliche neue Teilnehmende mit Einverständnis des Forums in das Dialogforum aufgenommen werden. Da vorab und

auch während der Sitzung keine Anmerkungen eingegangen sind, gelten die drei neuen Mitglieder als bestätigt. Herr Wachter bittet die neuen Teilnehmenden, sich dem Forum kurz vorzustellen. Die Vertreter der Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V., des Bürgervereins Hirblingen und der Bürgerinitiative Raumwiderstand Rothtal stellen sich vor.

Herr Wachter ergänzt, dass ebenfalls gemäß dem Selbstverständnis nur eine Person pro Institution an den Sitzungen des Dialogforums teilnehmen kann, damit das Forum arbeitsfähig bleibe. Er bittet um das Verständnis der Mitglieder.

## **TOP 2      Rückblick**

### **Protokoll**

Zum Protokollentwurf des 2. Dialogforums sind vorab zwei Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folien 6-7). Es werden keine Einwände erhoben.

### **Anmerkungen/Diskussion**

#### *Durchschnittsgeschwindigkeit*

Herr Baumann erläutert in Anknüpfung an die vorgenommenen Änderungen am Protokoll, dass die Geschwindigkeiten eines Zuges auf der Strecke im Fahrtverlauf deutlich variieren, sodass die Durchschnittsgeschwindigkeit wenig Aussagekraft besitzt.

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

Herr Wachter erläutert, dass im letzten Dialogforum eine Kontaktliste der Mitglieder gewünscht wurde. DSGVO-Formulare wurden bereits abgefragt und im Laufe der Sitzung können weitere Formulare ausgefüllt werden. Das Moderationsteam sendet eine Kontaktliste an alle Mitglieder, die ein Formular ausgefüllt und unterschrieben haben.

Herr Wachter weist darauf hin, dass die Kontaktliste zur Vernetzung der Mitglieder untereinander gedacht ist, es sollen keine Rundmails verschickt werden. Die Daten sind nur für die Mitglieder und nicht zur Weitergabe bestimmt.

Herr Wachter berichtet, dass vormittags bereits eine Sitzung des Projektkoordinierungsrates stattfand. Es seien die Themen der Sitzung des Dialogforums besprochen worden.

### **TOP 3            Kommunikationsmaßnahmen**

Jakob Neumann, DB Netz AG, stellt die Maßnahmen für den Dialog mit der Region vor (**Anlage 1**, Folien 9-10).

### **TOP 4            Planungsprämissen**

Herr Baumann erläutert die Planungsgrundlagen des Bahnprojekts Ulm–Augsburg (**Anlage 1**, Folie 12). Er zeigt auf, wie die Planungsprämissen des Bundesverkehrswegeplans durch den Deutschlandtakt präzisiert wurden. Herr Baumann erklärt, dass es sich bei den genannten Fahrzeiten um Bruttofahrzeiten handelt. Er erläutert, dass zunächst 12,5 Promille als Planungsrichtlinie für die maximale Steigung vorgegeben waren. Verschiedene Untersuchungen hätten gezeigt, dass kein marktfähiger Güterverkehr auf Strecken mit 12,5 Promille Längsneigung möglich sei. Daher sei eine Reduzierung der maximalen Steigung auf 8 Promille mit dem Bund und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) abgestimmt worden.

#### **Anmerkungen/Diskussion**

##### *Deutschlandtakt*

Ein Mitglied fragt, wer die Fahrzeiten und Knotenpunkte vorgebe und was der Nutzen von Knotenpunkten sei, wenn nicht genug Zeit zum Umsteigen eingeplant werde.

Herr Baumann erläutert, dass die Fahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg ein Umsteigen ermögliche. Auch der Nahverkehr im Knoten werde darauf abgestimmt. Die Vorgaben für Geschwindigkeiten und Fahrzeiten kommen vom Gutachter des Bundes.

### **TOP 5 Fahrzeiten, Kantenzeiten, Zuschläge**

Herr Baumann erklärt die Zuschläge, die auf die Nettofahrzeit aufgeschlagen werden und damit die Bruttofahrzeit ergeben (**Anlage 1**, Folie 14).

Der Bauzuschlag diene dem Ausgleich von Fahrzeitverlusten, die durch Maßnahmen zur Sicherung der Verfügbarkeit der Infrastruktur sowie in Folge von Um- und Neubaumaßnahmen auftreten können. Der Regelzuschlag diene dem Ausgleich der sich täglich ändernden äußeren Einflüsse auf die Fahrzeit (z. B. Wind, nasse Schienen, ungewöhnlich lange Haltezeit des Zuges). Herr Baumann erläutert, dass sich die Zuschläge je nach Dauer der Nettofahrzeiten unterscheiden.

Auf Nachfrage eines Mitglieds erläutert Herr Baumann, dass der Regelzuschlag und die Umsteigezeit voneinander zu unterscheiden sind. Der Regelzuschlag sei eine bundesweite Regelung, hier bestehe von Seiten des Projekts keine Freiheit zur Abweichung.

### **Stellungnahmen**

Ein Mitglied stellt die Bürgerinitiative Schwabentrasse (BISCHT) vor (**Anlage 1**, Folien 15-23). Das Thema Lärmschutz sei der Initiative besonders wichtig. Sie versuche, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger entlang der Strecke zu vernetzen. Die Bürgerinitiative regt Forschungsprojekte für höheren Lärmschutz an, hofft auf höhere Akzeptanz und lädt die Mitglieder des Dialogforums ein, sich auf der Internetseite der Initiative zu informieren.

Herr Baumann erklärt, dass gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Schallschutz sehr wichtig für die Deutsche Bahn und die Region sind. Das Thema werde in einer eigenen Sitzung aufgegriffen und vertieft. Das Dialogforum werde sich intensiv damit beschäftigen, sobald es die Planungsphase erlaube. Als Projekt des Bundes seien die geltenden gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Das Projektteam der Deutschen Bahn sei für Ideen und Gespräche immer offen.

Ein Mitglied stellt die gemeinsame Position von ProBahn, Verkehrsclub Deutschland (VCD) und BUND Naturschutz vor: Sie befürworten den Deutschlandtakt und den Ausbau der Strecke und haben sich in einem gemeinsamen Schreiben an die bayerische Staatsministerin Schreyer (Wohnen, Bau und Verkehr) gewandt und diese Position dargestellt. Die Strecke zwischen Ulm und Augsburg über Günzburg werde bis zu neun Minuten und zwischen Ulm und Augsburg ohne einen weiteren Halt 15 Minuten schneller. Es brauche gute Argumente, um das Vorhaben den Menschen in der Region zu vermitteln. Dies funktioniere nur, wenn die Schnellfahrstrecke sinnvoll mit dem öffentlichen Personennahverkehr in der Region verknüpft werde. Darum fordern ProBahn, VCD und BUND, dass die neue Strecke mit den regionalen Angeboten (Schiene, Bus etc.) verknüpft wird. Es sei wichtig, dass die zuständigen Stellen für den regionalen Schienenverkehr mit in das Dialogforum einbezogen werden, um die Verknüpfung zwischen den vorhandenen Verkehrsträgern und der neuen Strecke zu diskutieren. Ohne diese Gespräche werde es schwer, die Strecke in der Region zu vermitteln. Der BUND habe sich in einer Exkursion die südliche Strecke angeschaut und festgestellt, dass gravierende Eingriffe in die Natur notwendig seien. Daher bleibe nur eine Trasse, die entlang der Autobahn führe, obwohl auch dort Konflikte zu erwarten seien. Darum sei es sehr wichtig, die Leute in der Region mitzunehmen und für das Projekt zu gewinnen. Das Projekt sei im Hinblick auf den Klimaschutz notwendig.

Herr Baumann erklärt, dass der Vorschlag, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) einzuladen aufgegriffen werde. Das Thema Nahverkehr sei sehr wichtig und sollte in einem eigenen Termin mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft diskutiert werden. Die BEG habe bereits zugesagt und werde einen Vertreter schicken, der für Fragen und Gespräche zum Thema Nahverkehr bereitstehen werde. Um sowohl den Grobtrassierungen als auch der Entwicklung des Nahverkehrs ausreichend Raum zur Behandlung zu geben, habe man sich dazu entschieden, den Nahverkehr auf einer Folgesitzung gesondert zu behandeln. In der heutigen Sitzung liege die Priorität auf den Grobtrassierungen.

## Anmerkungen/Diskussion

### *Regionalbahnhöfe*

Ein Mitglied fragt, ob mit der Einbindung des Regionalverkehrs auch gemeint ist, dass Regionalbahnhöfe auf der Neubaustrecke gebaut werden sollen – nach dem Vorbild München–Ingolstadt.

Ein Vertreter des BUND erläutert, dass es viele Beispiele in Bayern und Deutschland gibt. Auch im Schreiben an die Staatsministerin sei auf die Strecke Ingolstadt–Nürnberg verwiesen worden.

## TOP 6 Vorstellung der Grobtrassierungen

Herr Wachter stellt das Vorgehen bei der Vorstellung der Grobtrassierungen vor. Die Mitglieder könnten sich während der Pause die ausgelegten Pläne anschauen und mit dem Projektteam besprechen. Anschließend sei Zeit für allgemeine Fragen vorgesehen.

Herr Baumann verweist auf den Workshop am 09.11.2021 in welchem nur das Thema Grobtrassierungen behandelt wird. In der Diskussion heute könnten daher allgemeine Themen besprochen werden. Herr Baumann stellt den Weg von den Trassierungsräumen zu den Grobtrassierungen vor (**Anlage 1**, Folien 25-27). Aus den 500 m breiten Trassierungsräumen wurden 20 m breite Grobtrassierungen, bei denen die grobe Lage von Brücken und Tunnelbereichen erkennbar sei (**Anlage 1**, Folie 28).

Die verschiedenen Varianten stellt Herr Baumann einzeln vor:

- Die Variante blau (**Anlage 1**, Folie 29) scheidet als eigenständige Variante aus, da die Fahrzeitvorgabe von 40 Minuten über Günzburg nicht erreicht wird.
- Die Variante grün (**Anlage 1**, Folie 30) scheidet als eigenständige Variante wegen Problemen bei der technischen Umsetzbarkeit im Stadtgebiet Augsburg aus. Straßen im Stadtgebiet Augsburg (Stadtautobahn B17 und Entlastungsstraße Neusäß) müssten unterquert bzw. tiefer gelegt werden. Außerdem wäre die Ankunft in Augsburg auf der westlichen Seite des Hauptbahnhofs, die Fernverkehrsgleise müssen aber zwingend auf der östlichen Seite liegen.
- Die Variante violett (**Anlage 1**, Folie 31) erreiche die Fahrzeitvorgaben, sei technisch grundsätzlich möglich und gehe daher in die Vorplanung. In Burlafingen sei mit starken Betroffenheiten im Bereich der Staatsstraße zu rechnen, da nur wenig Platz für zwei neue Gleise neben der Bestandsstrecke vorhanden sei. Die Staatsstraße müsste verlegt werden. In Nersingen sei durch den engen Bogen der Bestandsstrecke keine Trassierung mit 200 km/h möglich. Nötig seien entweder ein größerer Bogenradius, welcher mit Eingriffen in Bestandsgebäude verbunden sei, oder eine Trassierung mit 160 km/h in diesem Bereich, wodurch die drei Bahnübergänge etwa 45 Minuten pro Stunde geschlossen wären und die Fahrzeit nur noch sehr knapp zu erreichen wäre. Die Kläranlage Neusäß-Vogelsang müsse verlegt werden und es sei mit Betroffenheiten von Privateigentum bei der Einfahrt nach Augsburg zu rechnen.
- Die Variante türkis (**Anlage 1**, Folie 32) sei die kürzeste Variante, erreiche die Fahrzeitvorgaben, sei technisch grundsätzlich möglich und gehe daher in die Vorplanung. Mit Schwierigkeiten sei im Bereich des Pfuhler Rieds und bei der Querung des Mindeltals zu rechnen. Die

Verbindungskurve zur Bestandsstrecke greife in die Infrastruktur bei Burgau ein. Südlich von Wörleschwang / nördlich von Zusmarshausen sei eine Talbrücke notwendig.

- Die Variante orange (**Anlage 1**, Folie 33) sei eine angepasste Kombination aus türkis und violett und gehe in die Vorplanung. Obwohl nur mit maximal 250 km/h trassiert werde, könnten beide Zielfahrzeiten erreicht werden. Die Variante vermeide die Schwierigkeiten an der Bestandsstrecke bei Burlafingen, Nersingen und Unterpfahlheim von Variante violett. Insbesondere wird dem Wunsch nach möglichst großer Trassenbündelung mit der Autobahn A8 Rechnung getragen. Allerdings ist bei Zusmarshausen auf Grund der Topographie eine längere Talbrücke notwendig.
- Die Variante blau-grün (**Anlage 1**, Folie 34) entspreche der Variante blau im Landkreis Augsburg. Ein Neubauabschnitt bei Kutzenhausen sei notwendig, um bereits sehr frühzeitig eine Geschwindigkeit von 250 km/h zu erreichen bzw. halten zu können. Nur damit könne die Fahrzeitvorgaben eingehalten werden. In Dinkelscherben wäre ein neues Gleis vorgesehen, danach führe die Variante in Tunnellage bis zur Trasse der Variante grün. Die Schwierigkeiten dieser Variante seien starke Betroffenheiten von privatem Eigentum sowie viele umweltfachliche Betroffenheiten der Schutzgebiete im u.a. Schmuttertal. Die bekannten Schwierigkeiten der Varianten blau und grün bestünden weiterhin. Die Kombination blau-grün gehe in die Vorplanung.

Zudem seien bei allen Varianten betriebliche Bahnhöfe (Überholbahnhöfe) notwendig, diese sollten sich auf einer geraden Strecke befinden und dürfen bei einer maximalen Längsneigung von 2 Promille weder auf einer Brücke noch in einem Tunnel liegen.

Herr Baumann fasst die Erläuterungen zusammen: Die Varianten blau und grün seien ausgeschieden. Die Varianten türkis, violett, orange und blau-grün werden gleichermaßen ergebnisoffen in die weiteren Planungsschritte gehen. Herr Baumann erläutert die Hinweise aus dem Projektkoordinierungsrat, welcher am Vormittag stattfand. Die Variante orange sollte so umgeplant werden, dass sie mit der B10 gebündelt wird und das Pfuler Ried meidet. Ein weiterer Vorschlag ist die Prüfung einer Kombination der Varianten orange (westlich) und blau (östlich) entsprechend der Variante blau-grün. Herr Baumann erklärt, dass beide Hinweise geprüft werden. Er lädt ein zum detaillierten Gespräch mit den Mitgliedern des Planungsteams draußen im Foyer.

Während der 45-minütigen Pause können die Teilnehmenden Fragen und Anmerkungen zu Detailthemen mit dem Projektteam besprechen.

### **Anmerkungen/Diskussion**

#### *Variante orange*

Ein Mitglied bedankt sich für die Ausführungen, welche die Planungsschritte nachvollziehbarer machen. Beim Vorschlag zur Variante orange sei man bislang davon ausgegangen, dass die Strecke auf gleicher Höhe mit der Autobahn verlaufe. Eine lange und hohe Brücke sei den Anwohnenden schwer zu vermitteln. Bisher hätten ein möglicher Nahverkehrsanschluss durch einen Überholbahnhof, der Wunsch nach einem Güterverkehrsanschluss sowie Emissionsschutz durch zusätzliche Maßnahmen



nördlich der Autobahn überzeugen können. Dies sei in der nun dargestellten Grobtrassierung nun nicht mehr der Fall. Es sei unklar, ob die Anwohnenden überzeugt werden können und Widerstände gegen diese Variante könnten vor diesem Hintergrund nicht ausgeschlossen werden.

Herr Baumann erklärt, dass die Autobahn mehr als 8 Promille Längsneigung habe und daher nur schwer anders trassiert werden könne. Betroffenheiten vor Ort würden im persönlichen Gespräch geklärt.

Das Mitglied ergänzt die Bitte zur Prüfung eines tieferen Tunnels, um die Brücke zu vermeiden. Das Mitglied freue sich auf ein persönliches Gespräch zur Diskussion der Details.

## **TOP 7 Ausblick und weiteres Vorgehen**

Herr Neumann gibt einen Ausblick auf die weiteren Kommunikationsmaßnahmen (**Anlage 1**, Folie 36). Am Mittag habe es ein Pressegespräch gegeben, in welchem die Grobtrassierungen vorgestellt wurden. Herr Neumann weist darauf hin, dass die neue Homepage des Bahnprojekts seit heute online ist. Das Infomobil werde Mitte Dezember bis Mitte März in der Winterpause sein, danach gehe die Tour weiter.

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 weiter die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister besuchen werde.

Herr Baumann teilt den Teilnehmenden mit, dass die vierte Sitzung des Dialogforums mit dem Hauptthema Nahverkehr für das erste Quartal 2022 geplant werde. Weitere Themen könnten sich aus dem Workshop am Dienstag, 09. November 2021, (15:30 Uhr bis 18:30 Uhr) ergeben. In diesem Termin könnten auch Detailfragen besprochen werden. 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](mailto: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.