

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum Ulm–Augsburg  
6. Sitzung

Edwin-Scharff-Haus, Neu-Ulm  
29.06.2022

---

Ort: Edwin-Scharff-Haus, Neu-Ulm  
Dauer: 14:30 Uhr – 16:30 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Co-Moderation: Kristina Goldacker, ifok  
Ergebnisprotokoll: Johanna Merthan, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Nahverkehr in der Region

TOP 3 Zeit für Ihre Fragen

TOP 4 Aktuelles aus dem Projekt

TOP 5 Dialog und weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Präsentation zum 6. Dialogforum  
Anlage 2 Presseinformation zum 6. Dialogforum

## TOP 1 Begrüßung

### Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur ~~fünften~~ ~~sechsten~~ Sitzung des Dialogforums und übergibt das Wort an Jasmin Eble, Vertreterin der Stadt Neu-Ulm.

### Begrüßung Stadt Neu-Ulm

Jasmin Eble, Mobilitätsexpertin der Stadt Neu-Ulm, begrüßt die Anwesenden. Sie verfolge das wichtige Großprojekt mit Spannung und wünsche allen eine gute 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 eine interessante Sitzung und dass die Deutsche Bahn auch heute wieder mit den Mitgliedern ins Gespräch kommen kann. Zudem freue er sich heute besonders, dass Frau Bärbel Fuchs zu Gast ist. Als Geschäftsführerin werde sie die Rolle der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) darstellen und darauf eingehen, welche Auswirkungen das Bahnprojekt Ulm–Augsburg auf den Nahverkehr habe.

### Begrüßung und Einleitung durch die Moderation

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Er wolle die Punkte am Anfang dieses Mal möglichst kurz halten, um das Wort schnell an die BEG geben zu können.

### Neues Mitglied

Herr Wachter weist darauf hin, dass es heute eine neue Institution in der Runde gebe, die bereits in der Einladungsmail angekündigt worden sei:

- Bürgerinitiative Kutzenhausen/Maingründel

Da heute keine Person der Bürgerinitiative anwesend ist, könne sich diese auch bei der nächsten Sitzung persönlich vorstellen. Es gibt keine Rückmeldungen zum neuen Mitglied. Damit ist die Bürgerinitiative Kutzenhausen/Maingründel in das Dialogforum aufgenommen.

### Vorstellung der Tagesordnung

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor (**Anlage 1**, Folie 3). Zentrales Thema der Sitzung sei der Nahverkehr in der Region. Ebenso werde Herr Baumann anschließend aktuelle Punkte zum Projekt berichten, auf die Vorschläge aus der Öffentlichkeit eingehen und nochmals den Planungsauftrag erläutern.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen. Herr Wachter begrüßt die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu Gast im heutigen Dialogforum und übergibt das Wort an Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der BEG.

## **TOP 2      Nahverkehr in der Region**

Frau Fuchs begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Sie freue sich, heute hier in Neu-Ulm zu sein und zu den Veränderungen im Nahverkehr aufgrund des Bahnprojekts Ulm–Augsburg sprechen zu können.

Zunächst wolle sie erklären, wer die BEG ist und welche Rolle sie spielt (**Anlage 1**, Folie 5). Frau Fuchs erklärt, dass sich der Auftrag seit 26 Jahren nicht verändert habe: Die BEG plane, finanziere und kontrolliere den bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dafür werde der Freistaat mit Regionalisierungsmitteln vom Bund ausgestattet, um regionale Leistungen realisieren zu können. Frau Fuchs merkt an, dass sich die BEG derzeit stark dafür einsetze, dass der Bund die Regionalisierungsmittel erhöhe, um die Verkehrswende wirklich umsetzbar zu machen.

Sie erklärt weiter, dass die Vertragspartner der BEG allein die Eisenbahnverkehrsunternehmen seien. Die Verträge würden 8 bis 12 Jahre laufen. Auch der Fahrgast sei für die BEG sehr wichtig. Zum Verhältnis mit der Deutschen Bahn erläutert Frau Fuchs, dass es zwar keinen Vertrag gebe, aber der Austausch eng sei und es ein großes Interesse gebe, dass die Zusammenarbeit gut funktioniere. Als Beispiele nennt sie die Themen Pünktlichkeit und Zustand der Infrastruktur. Den DB Fernverkehr verstehe die BEG als Partner, zu dem man Fahrgäste bringe und von dem man sie auch wieder abhole. Der Fernverkehr sei das Rückgrat des Schienenverkehrs.

Anschließend geht Frau Fuchs auf die Bedeutung des Bahnprojekts Ulm-Augsburg für den Regionalverkehr ein. Man denke zunächst, dass das Projekt nur für den Fernverkehr wichtig wäre. Aber es habe auch Vorteil für den Nahverkehr.

Es würden Fahrplanverbesserungen nach dem Bau des Bahnprojekts Ulm-Augsburg angestrebt werden: ein attraktiver Vorort-Verkehr soll in den Ballungs-Endpunkten Augsburg und Ulm durch mehr Verbindungen realisiert werden. Laut aktuellem Planungsstand solle ein 30 Minuten-Takt zwischen Augsburg und Ulm mit allen Halten umgesetzt werden. Zudem solle es je eine Regionalexpress- und Regionalbahnlinie im 2-Stundentakt (alternierend) zwischen Donauwörth und Ulm geben und mindestens im Schülerverkehr direkte Züge aus der Staudenbahn bis Augsburg.

Frau Fuchs betont einen Vorteil des Bahnprojekts Ulm-Augsburg: Weitere Trassen schafften mehr Kapazitäten, welche die Grundpfeiler seien für die Verkehrsplanung im Nahverkehr. Durch diese Entflechtung vom Fernverkehr könne stabile Pünktlichkeit gewährleistet werden. Zudem hebt sie eine Verbesserung der Umsteigezeiten zu anderen Linien an den Knotenbahnhöfen in Ulm, Neu-Ulm, Günzburg, Gessertshausen und Augsburg Hbf hervor. Wenn möglich, solle auch eine Beschleunigung der Reisezeit im Nahverkehr erreicht werden.

Nun geht Frau Fuchs auf vier Regionalhalte ein, die sich bisher für die Bestandsstrecke in die Diskussion gebracht hätten. Zwei davon befänden sich im Bereich Augsburg, zwei im Bereich Ulm. Zunächst müsse aber als Voraussetzung für eine weitere Planung feststehen, wo die neuen Trassen langführen. Erst dann könne der Prozess für die mögliche Einrichtung eines neuen Halts angestoßen werden.

Anschließend erläutert Frau Fuchs, dass es einen Prozess dafür gebe, wie neue Halte realisiert werden könnten. Insgesamt müsse die Strecke aber von der Reisezeit her noch attraktiv bleiben. Zunächst bedürfe es einer Willensbekundung von Gemeinde und Aufgabenträger des allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gegenüber der BEG. Diese werde im Rahmen der fahrplantechnischen Machbarkeit durch die BEG und DB Netz geprüft. Daraufhin erfolge eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für den potenziellen neuen Haltepunkt (Fahrgastprognose, Kostenschätzung Bau der Station, in der Regel Projektdossierverfahren zum Nachweis des verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzens). Insgesamt betont Frau Fuchs, dass neue Halte barrierefrei gestaltet sein müssten. Nach der Wirtschaftlichkeitsprüfung folge eine Aufgabe der Gemeinde: Der neue Bahnhof müsse in das ÖPNV-Angebot integriert werden. Dazu zähle die Ausrichtung der Busse auf den Bahnverkehr sowie die Anpassung der Schülerverkehre mit dem Ziel der Verlagerung auf die Schiene. Alles müsse in ein Gesamtkonzept passen. Des Weiteren bedürfe es kommunaler Umfeldmaßnahmen, wie zum Beispiel Bushaltestellen, Park & Ride, Fahrradabstellung oder ein angepasstes Wegenetz. Auch hier sei die Gemeinde gefordert. Zuletzt, erklärt Frau Fuchs, gehe es um die gesicherte Finanzierung. Hier läge die Zuständigkeit beim Bund, vor allem bei DB Station & Service und es würde abgewogen werden, ob Geld verfügbar ist oder nicht.

### **TOP 3      Zeit für Ihre Fragen**

Der Moderator bedankt sich bei Frau Fuchs für ihren Vortrag und fragt nach, zu welchem Zeitpunkt die Willensbekundung der Gemeinde nötig sei.

Frau Fuchs erwidert, dass das davon abhinge, wie die neuen Trassen aussähen. Im Moment mache eine Willensbekundung noch keinen Sinn, weil die BEG noch nichts zum Fahrplan sagen könne. Man müsse abwarten.

Ein Mitglied zeigt sich interessiert an einem Regionalbahnhof. Eine Willensbekundung gebe es schon vom Gemeinderat, da ein Halt für die Gemeinde von großer Bedeutung sei. Aber aktuell seien keine Chancen der Gemeinde für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg sichtbar.

Frau Fuchs klärt auf, dass ihre Ausführungen zu neuen Regionalhalten nicht auf das Bahnprojekt Ulm-Augsburg bezogen waren, sondern auf die Bestandsstrecke.

Ein Mitglied fragt, ob Verbesserungen im Fahrplan bei der Mittelschwabenbahn geplant seien.

Frau Fuchs antwortet, dass die Mittelschwabenbahn bereits vorwiegend **einen** Ein-**Studentakt** habe. Dieser würde bleiben.

Ein Mitglied möchte wissen, ob – in Abhängigkeit von der Trassenführung – entlang des Bahnprojekts Ulm-Augsburg neue Regionalhalte angedacht seien, wie zum Beispiel in Merklingen bei Stuttgart. Frau Fuchs erwidert, dass sich die BEG auf die Bestandsstrecke konzentriere, um den Nahverkehr vom Fernverkehr zu entflechten. Derzeit sei also nichts in dieser Richtung geplant. Der BEG sei es ein größeres Anliegen, auf der Bestandsstrecke die Taktung zu erhöhen und dort die Betriebsqualität für den Nahverkehr zu verbessern. Die BEG sehe sich als Ergänzung zum Fernverkehr. Man habe primär den Auftrag, dafür zu sorgen, dass Bürgerinnen und Bürger gut von A nach B kommen.

Ein Mitglied fragt, welche Planungen es für die Zeit von heute bis zur Fertigstellung des Bahnprojekts Ulm-Augsburg gäbe. Es wäre von Interesse zu wissen, was geplant ist, wenn die Kapazitäten der Bestandsstrecke ausgereizt wären und es zu Engpässen kommen würde.

Frau Fuchs antwortet, dass sie diesbezüglich gegenwärtig keine Probleme sehe. Die BEG sei mit DB Fernverkehr und DB Netz in Kontakt und das Nahverkehrskonzept passe von der Kapazität her mit dem Fernverkehr zusammen.

Ein Mitglied möchte wissen, wie das Nahverkehrsangebot während der Bauphase beeinflusst wäre, sollten Arbeiten an der bestandsorientierten Trasse erfolgen.

Frau Fuchs erläutert, dass Bauarbeiten tägliches Geschäft seien. Die BEG unterläge hier einem Prozess, der von DB Netz geführt werde. Insgesamt könne sie sagen, dass die Trassenzuordnung zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr jeweils fair zugeteilt werde. Wenn keine Züge fahren könnten, gebe es Schienenersatzverkehr (SEV).

Ein Mitglied äußert die Meinung, dass das Gesamtkonzept fehle. Zudem bestehe die Frage, warum ein 30-Minuten Takt zwischen Augsburg und Ulm erst ab 2040 geplant sei.

Frau Fuchs erwidert, dass es die bestehende Trasse nicht ermöglichen würde, weitere Züge zu bestellen. Daher sehe die BEG Chancen im Bahnprojekt Ulm-Augsburg.

Ein Mitglied sagt, dass Akzeptanz für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg nur möglich sei, wenn es für die Region einen Mehrwert gebe. Die vier vorgestellten Regionalhalte, die aktuell in Diskussion sind, würden keinen Mehrwert für den Landkreis Günzburg darstellen.

Frau Fuchs erwidert, dass sich die vorgestellten Zusatzhalte auf der Bestandsstrecke befänden, nicht auf den geplanten Trassen des Bahnprojekts Ulm-Augsburg. Auf der Bestandsstrecke gebe es bereits viele Zwischenhalte – auch im Landkreis Günzburg.

Ein Mitglied erkundigt sich, warum kein Halt für Günzburg Legoland angedacht sei.

Frau Fuchs merkt an, dass neue Halte angemeldet werden können. Den Prozess dafür habe sie heute im Vortrag erklärt.

Ein Mitglied hat eine Nachfrage zum Prozess für neue Regionalhalte: Wer finanziere die Wirtschaftlichkeitsprüfung für den neuen Regionalhalt.

Frau Fuchs antwortet, dass die Fahrgastprognose von der BEG finanziert werde. Dabei komme man immer wieder auf die Gemeinde zu und gestalte die Prognose als iterativen Prozess. Die Kostenschätzung für den Bau der Station setze die BEG gemeinsam mit DB Station & Service um.

Ein Mitglied verweist auf Probleme bei kommunalen Umfeldmaßnahmen. Für einen neuen Haltepunkt hätte man bereits viele Maßnahmen umgesetzt, zum Beispiel eine Bushaltestelle und Park & Ride Stellplätze. Nun würde die DB die Kooperation verweigern bis die laufenden Planungen für das Bahnprojekt Ulm-Augsburg abgeschlossen seien. Das Mitglied bittet um Stellungnahme und Auskunft. Frau Fuchs verweist darauf, Kontakt mit der Deutschen Bahn aufzunehmen. Die BEG sei die falsche Ansprechpartnerin und könne leider keine Auskunft geben.

Ein Mitglied fragt, ob der 30-Minuten Takt wieder zurückgenommen werden könne, wenn die Prognosen falsch lägen und die Nachfrage nicht mehr bestehen würde.

Frau Fuchs erwidert, dass der bestellte Takt bleibe, wenn er bestellt sei. Darüber gebe es einen Vertrag, den man nicht kurzfristig wieder ändern könne.

Ein Mitglied möchte wissen, wer für barrierefreie Bahnhöfe zuständig sei.

Frau Fuchs antwortet, dass die Zuständigkeit nicht bei der BEG liege. Zunächst sei DB Station & Service für den Umbau der Station zuständig.

Ein Mitglied erkundigt sich, wie viel Mittel die BEG habe, um Bahnhöfe auszubauen und neue Haltepunkte zu errichten.

Frau Fuchs klärt auf, dass die BEG kein Geld für den barrierefreien Ausbau habe. Das Bayerische Staatsministerium für Verkehr beteilige sich an Ausbaumaßnahmen barrierefreier Bahnhöfe. Die BEG bestelle nur Züge mit den verfügbaren Regionalisierungsmitteln.

Ein Mitglied fragt, ob Frau Fuchs ein kompletter Neubau lieber sei oder ein bestandsnaher Ausbau.

Frau Fuchs möchte dazu keine Aussage treffen. Diese Entscheidung falle nicht in ihren Verantwortungsbereich.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob die BEG Einfluss nehme auf die Trassenplanung oder die Planung neuer Regionalbahnhalte beim Bahnprojekt Ulm-Augsburg.

Frau Fuchs verneint.

Der Moderator weist darauf hin, dass die Zeit für Fragen nun zu Ende ist. Frau Fuchs müsse sich nun verabschieden. Daraufhin äußern sich einige Mitglieder und bedauern, dass zu wenig Zeit zur Verfügung gestanden hätte und oftmals Zuständigkeiten nicht klar ersichtlich seien. Der Moderator erläutert, dass die BEG gerne nochmal in das Dialogforum eingeladen werde, wenn die Planungen des Bahnprojekts Ulm-Augsburg konkreter würden. Zudem weist er auf das Angebot hin, Fragen zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg an die BEG schriftlich an das Moderationsteam des Dialogforums zu schicken. Man leite diese gerne weiter. Frau Fuchs bestätigt das Angebot und verabschiedet sich.

## TOP 4      **Aktuelles aus dem Projekt**

Der Moderator merkt an, dass im Dialogforum öfter die Frage aufgekommen sei, was mit den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit passiere. Dazu werde Herr Baumann auf der heutigen Sitzung einen Überblick geben.

Herr Baumann weist zunächst darauf hin, dass die Variante Orange aus dem Dialogforum und dem Projektkoordinierungsrat (PKR) hervorgekommen sei. Er stellt die weiteren Vorschläge vor, die im letzten dreiviertel Jahr eingegangen seien. Hinweise, die Gesetzesänderungen benötigten, seien dagegen nicht prüfbar und könnten nicht bearbeitet werden.

### **Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit**

Herr Baumann beginnt mit den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit, die bereits in die Planung integriert worden seien (**Anlage 1**, Folien 9-11). Dazu gehöre der Hinweis zum Pfulher Ried für die Variante Orange. Die Variante liege in diesem Streckenabschnitt nun deutlich weiter im Norden.

Weiterhin gebe es Rückmeldungen, die mit Erlaubnis des Auftraggebers aktuell geprüft werden würden (**Anlage 1**, Folie 12). Herr Baumann geht zunächst auf die Untersuchung eines Überholbahnhofs in Zusmarshausen Ortslage auf der Variante Orange ein (**Anlage 1**, Folien 13-15). Dieser bringe Vor- und Nachteile. Man müsse eine Klimabilanz machen, bei der eine hohe Anzahl an Tunnelanteilen allein durch die Produktion von Stahl und Beton negativ ins Gewicht fallen würde.

Anschließend erläutert Herr Baumann den Hinweis „Bestandsstrecke Teil-Komplettumbau“ zur Variante Blau-Grün (**Anlage 1**, Folien 16-18). Der aktuelle Verlauf sei die wirtschaftlichste Lösung. Durch zwei neue Gleise erhöhe sich aber die Betroffenheit auf Privatgrund und auf einem Friedhof. Man habe den Vorschlag aus der Region daher aufgegriffen und prüfe diesen aktuell. Ein Vorteil sei, dass es deutlich weniger Betroffenheiten gebe. Zwei markante Nachteile seien dagegen, dass extrem hohe Kosten entstünden und sich die Bauzeit durch hohe Komplexität bis zum Vierfachen verlängern würde. Herr Baumann betont, dass man sich den Vorschlag dennoch anschauen und in den Variantenentscheid mitnehmen würde. Auch die Vorschläge zu Variante Türkis beim Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg/Neusäß/Gersthofen, zu Variante Orange bei Adelsried – südlich der A8 und zu Variante Orange bei Jettingen/Scheppach – nördlicher Autobahnsee werden geprüft (**Anlage 1**, Folien 19-21).

Anschließend geht Herr Baumann auf einen Vorschlag aus dem PKR ein, der untersucht wurde, aber nicht weiterverfolgt wird: Die Verknüpfung der Varianten Blau und Violett halte nicht die vorgeschriebenen Zielfahrzeiten ein (**Anlage 1**, Folien 22-23).

Abschließend erläutert Herr Baumann, dass die vorgestellten, weiterverfolgten Hinweise im Variantenvergleich mitgeprüft werden würden.

### **Anmerkungen/Diskussion/Hinweise**

Ein Mitglied bittet darum zu prüfen, wie viele Menschen in einem Korridor von 500 Meter rechts und links der geplanten Trassen wohnen würden und betroffen seien.



Herr Baumann antwortet, dass dies die Gemeinden selbst ermitteln könnten, da diese Zugriff auf die Daten hätten. Aber unabhängig davon sei das Schutzgut Mensch selbstverständlich sehr wichtig und die Betroffenheit werde untersucht.

Ein Mitglied fragt, nach welchen Kriterien ausgewählt werde, welche Hinweise in die Planung übergehen würden.

Herr Baumann antwortet, dass es einen dreistufigen Prozess gebe, den er heute vorgestellt habe. Zunächst schaue man, ob eine Gesetzesänderung nötig wäre. Wenn ja, würde der Hinweis nicht weiterverfolgt werden. Alle anderen Hinweise würden angeschaut und zunächst daraufhin geprüft werden, ob mit ihnen voraussichtlich die Projektziele einzuhalten sind. Wenn dies der Fall sei, werde geprüft, ob der Vorschlag sinnvoll technisch umgesetzt werden könne. Anschließend stelle man die mögliche Variation wohlwollend dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und dem Bund vor. Sollte hier die Finanzierung der Planung zugesichert werden, werde die Idee in der Vorplanung weiterverfolgt.

Anschließend stellt ein Mitglied die Frage, ob kein weiterer Vorschlag aus dem Landkreis Günzburg eingegangen sei.

Herr Baumann berichtet, dass auch ein Vorschlag für Limbach eingetroffen sei. Es handle sich um den Bau eines längeren Tunnels. Finanziell würde das der Bund aber nicht tragen, weil der längere Tunnel nicht aus technischen Gründen notwendig sei, sondern dem Lärmschutz dienen solle. Der Gesetzgeber hat aber bereits Sorge dafür getragen, dass die Anwohner vor schädlichen Schallimmissionen geschützt werden. Es werde auch in Limbach der bestmöglich gesetzliche Schallschutz durch das Projekt umgesetzt.

Das Mitglied fragt weiter nach, wo die technische Notwendigkeit für die heute vorgestellte Verschiebung der Variante Orange nach Norden sei.

Herr Baumann weist zunächst darauf hin, dass es sich bei dem angesprochenen Hinweis um eine Verschiebung der Trassenführung handle. Der Hinweisgeber hatte dabei einen Tunnel vorgeschlagen. Zum gleichen Bereich gab es aus verschiedenen Richtungen zudem den Hinweis, dass hier ein starker Grundwasserstrom von Süd nach Nord vorherrsche, der bei einer Tunnellage komplett gequert werden müsste. In Verbindung mit den hohen Grundwasserständen und der bekannten Hochwassermaßnahme für die Mindel in diesem Bereich, sei die Prüfung einer Brückenausführung eine differenzierte Überprüfung der Höhenlage notwendig. Man schaue sich aktuell verschiedene Hinweise in diesem Bereich an.

Auf die Nachfrage nach der Höhenlage des Kreuzungspunktes mit der Bestandstrecke (darüber/darunter) antwortet Herr Baumann, dass es dazu noch keine konkrete Planung gebe und er daher derzeit keine weiteren Informationen habe.

Ein Mitglied fragt, warum manche Hinweise nur für Orange und nicht auch für die Variante Türkis geprüft würden (vgl. **Anlage 1**, Folie 12, Hinweise 4 und 5).

Herr Baumann erwidert, dass Türkis in diesen Bereichen wie die Variante Orange geführt werden könne. Aber man plane Türkis einmal durch, weil sie fahrzeitlich die schnellste Variante sei.

Das Ergebnis sei für die Abwägungen in einem späteren Planfeststellungsverfahren sehr hilfreich.

Ein Mitglied betont, dass es wichtig sei, die Kommunen beim gesamten Prozess der Trassenauswahl mehr mitzunehmen. Es bestehe weiterhin die Frage, wie die Wünsche der Kommunen miteinfließen würden.

Darauf erwidert Herr Baumann, dass der Bund weder Planungen bezahle noch Maßnahmen finanziere, die technisch nicht notwendig seien. Eine Kommune könne aber eine Alternativplanung selbst finanzieren.

Zum geplanten Tunnel bei Limbach möchte ein Mitglied wissen, warum dort keine Einhausung der Strecke untersucht worden wäre.

Vorweg stellt Herr Baumann fest, dass hohe Kosten immer ein Nachteil für alle Varianten seien. Man müsse Planungen berücksichtigen, die genehmigungsfähig seien. Limbach werde den bestmöglichen gesetzlichen Schallschutz erhalten, aber was es genau sein wird, könne er aktuell noch nicht sagen. Genau an diesen Fragen würde der Schallschutzgutachter arbeiten, wenn die Trasse feststehe.

Nach der Diskussion zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit fasst der Moderator das Gesagte zusammen und schließt die Fragerunde.

### **Ausschreibung der Generalplaner für die Vorplanung**

Herr Baumann informiert das Dialogforum über das Vergabeverfahren und erläutert die auftretende Planungsverzögerung (**Anlage 1**, Folien 24-25).

### **Anmerkungen/Diskussion/Hinweise**

Ein Mitglied fragt nach, auf welcher Basis das Raumordnungsverfahren durchgeführt werde.

Herr Baumann weist darauf hin, dass im Verfahren die Raumverträglichkeit der technischen Machbarkeitsstudie – also der vier bisherigen Grobtrassierungen geprüft werde. Weiterhin würden auch viele umweltfachliche Themen mitaufgenommen werden. Das Projekt übergibt die Unterlagen weiterhin wie geplant im Jahr 2023 in das Raumordnungsverfahren.

### **Planungsauftrag**

Herr Baumann erläutert den Planungsauftrag (**Anlage 1**, Folie 26). Die heutigen Projektziele, die vom Bund vor kurzem nochmal bestätigt worden seien, sind alle auf die gesetzliche Grundlage des Bundes schienenausbaugesetzes – basierend auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) – zurückzuführen. Dies sei in den drei dargestellten Säulen zu sehen. Es gebe daher nicht das eine schriftliche Dokument mit dem Planungsauftrag, sondern das Zusammenspiel der drei dargestellten Säulen sowie der daraus resultierenden Untersuchungen und deren Auswirkungen auf die Projektziele. Wie dargestellt werden die Projektziele und -inhalte in regelmäßigen Gesprächen vom Bund zusammen mit dem EBA an das Projekt kommuniziert und überprüft.

### **Anmerkungen/Diskussion/Hinweise**

Ein Mitglied fragt nach, wo der Projektauftrag nachzulesen sei.

Herr Baumann verweist darauf, dass alle genannten Dokumente im Internet öffentlich verfügbar seien. Ein Mitglied möchte wissen, ob mit ergebnisoffener Planung gemeint sei, dass es keine Vorfestlegung gebe.

Herr Baumann bestätigt dies. Es gebe keine Vorfestlegung in Bezug auf die Streckenführung.

Ein Mitglied hat eine Frage zur Wirtschaftlichkeit der Längsneigung für Güterverkehr. Wie komme es zu dieser Untersuchung, wenn Richtung Stuttgart eine höhere Steigung vorliege und daher die Anschlussfähigkeit nicht gegeben sei.

Herr Baumann erläutert, dass Ulm–Wendlingen als reine Fernstrecke beschlossen worden sei. Beim Thema Längsneigung für zukunftsfähigen Güterverkehr müsse man den Blick weiten: Die neue Trasse solle viele Jahre bestehen bleiben. Und falls man die Engstelle für den Güterverkehr zwischen Ulm und Stuttgart anpacke, wäre die Strecke Ulm–Augsburg bereits bereit. Weiterhin geht Herr Baumann grundsätzlich auf das Thema Voraussetzungen für den Güterverkehr ein. Das Problem bei 740 Meter langen und sehr schweren Güterzügen sei, dass sie nach dem Stehen wieder selbstständig losfahren können müssten. Weiterhin gebe es im Tunnelbereich Herausforderungen durch u.a. Luftverwirbelungen. Nach Hintergrunduntersuchungen sei man zu einer technischen Lösungsmaßnahme gekommen, die für den Bahnbetrieb sinnvoll sei: 8 Promille Längsneigung für den Güterverkehr.

Ein Mitglied fragt, woher das Ziel des Fernverkehrshalts in Günzburg komme.

Herr Baumann erwidert, dass dieses Projektziel sowohl im Konzeptentwurf zu Ulm-Augsburg als auch im Deutschlandtakt hinterlegt sei. Künftig sollten Züge doppelt so oft wie heute in Günzburg halten.

Anschließend möchte ein Mitglied wissen, was genau mit 4 Gleisen gemeint sei.

Darauf antwortet Herr Baumann, dass damit 2 neue und 2 bestehende Gleise zwischen Ulm und Augsburg gemeint seien.

Ein Mitglied fragt, warum die Zielgeschwindigkeit 300 km/h eine Vorbedingung sei.

Herr Baumann erläutert, dass man bei drei von vier Trassen die Zielgeschwindigkeit von 300 km/h brauche, um die Zielfahrzeit von 26 Minuten zu erreichen. Bei der Variante Orange würden auch 250 km/h reichen.

Zuletzt geht ein Mitglied auf die Bestätigung des Projektauftrags im Mai 2022 ein und fragt nach, ob Herr Baumann etwas zur Anfrage von Herrn Durz sagen könne, auf die vor kurzem eine Antwort vom Bund gekommen sei.

Herr Baumann kann die entstandene Verwirrung nachvollziehen. Durch die Antwort ergebe sich aber nur scheinbar ein Widerspruch zu den Planungen der Bahn. Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) weise korrekt auf eine der bereits vorgestellten drei Säulen – den Konzeptentwurf - hin, erwähne aber die anderen beiden Säulen nicht, auf denen die Projektziele ebenfalls fußen. Daraus ergebe sich das Missverständnis.

## **TOP 5      Dialog und weiteres Vorgehen**

### **Ergebnisprotokoll**

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit verkündet der Moderator, dass die Verabschiedung des Protokolls zum 5. Dialogforum auf die nächste Sitzung verschoben werde (**Anlage 1**, Folie 28).

Herr Wachter übergibt das Wort an das Kommunikationsteam des Bahnprojekts.

### **Dialog und Kommunikation**

Frederike Geyer, Kommunikation Bahnprojekt Ulm–Augsburg, berichtet zu den aktuellen Kommunikations- und Dialogangeboten sowie anstehenden Maßnahmen (**Anlage 1**, Folien 29-32).

Weiterhin gibt sie einen Ausblick auf die nächsten Dialogforen (**Anlage 1**, Folie 33). Für das Dialogforum im November schlägt die Bahn das Thema Trassenauswahlverfahren vor. Die Mitglieder des Dialogforums könnten aber gerne Kontakt aufnehmen und andere Themenwünsche melden.

### **Abstimmung der Pressebotschaften**

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

Anschließend betonen einige Mitglieder, dass man bitte mehr Zeit für das Dialogforum einplanen solle.

Herr Wachter erwidert, dass man diese Bitte gerne aufnehme und prüfen werde, wie dies bei den kommenden Sitzungen berücksichtigt werden könne. Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden und schließt die Sitzung.