
Dialogforum Ulm–Augsburg

7. Sitzung

Bürgerhaus Diedorf
Europaplatz 1, 86420 Diedorf

Ort: Bürgerhaus Diedorf
Dauer: 16:00 Uhr – 18:15 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok
Co-Moderation: Johanna Merthan, ifok
Ergebnisprotokoll: Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Bericht zur Exkursion & Neues aus der Vorplanung

TOP 3 Methodik des Trassenauswahlverfahrens

TOP 4 Zeit für Ihre Fragen

TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Präsentation zum 7. Dialogforum](#)

Anlage 2 [Presseinformation zum 7. Dialogforum](#)

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden zur siebten Sitzung des Dialogforums mit dem Kernthema Trassenauswahlverfahren. Dieses Thema werde im weiteren Planungsverlauf konkreter werden und das Dialogforum weiter beschäftigen. Herr Wachter übergibt an den Bürgermeister des Markts Diedorf, Peter Högg.

Begrüßung Markt Diedorf

Peter Högg, Bürgermeister Markt Diedorf, begrüßt die Anwesenden. Er freue sich, dass Diedorf Gastgeber des Dialogforums sein darf. Die Gemeinde strebe einen ausgewogenen Dialog an, damit die beste Trasse ausgewählt werden könne. Herr Högg wünscht 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 die Sitzung und dass die Deutsche Bahn auch heute wieder mit den Mitgliedern ins Gespräch kommen kann. Er begrüßt Herrn Dr. Tischler von der Universität Innsbruck als Gast der heutigen Sitzung und wünscht eine interessante und konstruktive Sitzung.

Begrüßung Moderation

Herr Wachter dankt den Mitgliedern des Dialogforums für ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Dialog. Die letzte Sitzung des Dialogforums habe am 29. Juni 2022 in Neu-Ulm stattgefunden. Herr Wachter berichtet, dass im Juli sowie im Oktober Exkursionen stattgefunden haben – die Besichtigung der Regionalhalte Allersberg und Kinding sowie die Besichtigung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm-Wendlingen. Zu letzterer folge gleich noch ein Erfahrungsbericht.

Vorstellung der Tagesordnung

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor. Zentrales Thema der Sitzung sei das Trassenauswahlverfahren. Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zur Tagesordnung keine Anmerkungen oder Ergänzungen.

Ergebnisprotokoll der 6. Sitzung

Zum Protokollentwurf des 6. Dialogforums sind vorab drei Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folien 4-5). Während der Sitzung gibt es keine weiteren Anmerkungen zum Protokoll. Damit ist das Protokoll der 6. Sitzung verabschiedet.

Ergebnisprotokoll der 5. Sitzung

Das Protokoll der 5. Sitzung des Dialogforums wurde in der 6. Sitzung aus Zeitgründen nicht verabschiedet. Zum Protokollentwurf des 5. Dialogforums sind vorab keine Änderungswünsche eingegangen (**Anlage 1**, Folie 6). Während der Sitzung gibt es ebenfalls keine Anmerkungen zum Protokoll. Damit ist das Protokoll der 5. Sitzung verabschiedet.

Beide Protokolle werden in finaler Version auf der Projektwebsite www.ulm-augsburg.de veröffentlicht.

Herr Wachter erläutert, dass die Präsentation 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 Bericht zur Exkursion & Neues aus der Vorplanung

Bericht zur Exkursion

Herr Wachter fragt die Mitglieder nach ihren Eindrücken zur Exkursion im Oktober. Insgesamt wird die Exkursion zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm-Wendlingen mit der Filstalbrücke als interessante und wertvolle Erfahrung beschrieben. Positiv hervorgehoben werden der ehrliche Erfahrungsbericht von Bernd Schaefer, Bürgermeister von Mühlhausen im Täle, und seine Aussage, dass die Befürchtungen der Gemeinde nicht eingetroffen seien. Teilnehmende Mitglieder behielten weiterhin positiv in Erinnerung, dass die Region sich für einen Regionalhalt auf der Strecke eingesetzt und diesen auch erhalten hat. Es wird bedauert, dass ein Besuch der Brücke nicht möglich war.

Frederike Geyer, Kommunikation Bahnprojekt Ulm–Augsburg, gibt einen Rückblick auf die Exkursion des Dialogforums (**Anlage 1**, Folie 9). Frau Geyer fasst zusammen, dass die Herausforderungen einer Bahnstrecke neben einer Autobahn sowie die Grünbrücke und die Rettungskonzepte interessant dargestellt und beeindruckend waren. Auch sie hebt das ehrliche Feedback des Bürgermeisters hervor und erläutert, dass die Wirtschaft vor Ort vom Bau profitiert habe. Die Kommunikation des Bahnprojektes Ulm–Augsburg sei von Herrn Schaefer gelobt worden. Herr Schaefer habe ebenfalls erläutert, dass in der Kommunikation mit der Bahn viele Ängste adressiert werden konnten, aber dass der Dialog in seinem Projekt erst spät gestartet sei.

Infomobil

Herr Baumann schildert die Ereignisse rund um den Besuch des Infomobils „ULA“ in Bibertal im Oktober 2022, wie sie ihm von seinen Mitarbeiter:innen berichtet wurden. Es sei vor Ort eine emotionale Angelegenheit und eine relativ große Menschenansammlung am Infomobil gewesen und seine Mitarbeiter:innen seien mit Beleidigungen und aggressivem Verhalten konfrontiert worden. In der Nacht sei ein Kabel, welches für die Stromversorgung des Infomobils wichtig sei, entwendet worden und an den Türen gab es Spuren eines Einbruchversuchs. Er drückt seine Enttäuschung über die Vorkommnisse aus, da das Infomobil ein Angebot der Bahn sei, um die Menschen vor Ort zu informieren, Hinweise aufzunehmen und als Ansprechpartner für die Region bereit zu stehen. Herr Baumann erläutert, dass eine Woche nach dem Vorfall ein länger geplantes Pressegespräch stattgefunden hat, bei dem er auch zu den Geschehnissen befragt wurde. Er unterstreicht, dass er keinen Zusammenhang zwischen der Feierabend-Freibier-Aktion einer Bürgerinitiative und den Sabotageakten hergestellt hat. Dementsprechend könne er sich nicht dafür entschuldigen, dass dies in der Presse teilweise anders verlautbart wurde.

Herr Baumann erklärt, dass das Infomobil zur Eröffnung der Strecke Ulm-Wendlingen in diesem Jahr nochmals zum Einsatz kommt. Im Jahr 2023 werde das Infomobil weniger zum Einsatz kommen.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied berichtet, dass am angesprochenen Abend zwar Bier ausgetrenkt wurde, die Veranstaltung aber insgesamt einen familiären Charakter hatte. Das Mitglied selbst sei im Infomobil gewesen und zu diesem Zeitpunkt sei es nicht zu den beschriebenen Ausfälligkeiten gekommen.

Das Mitglied fragt weiter, warum die Deutsche Bahn den Vorfall nicht angezeigt hat. Es habe eine große Berichterstattung gegeben und die Menschen aus Bibertal würden in der Presse als Raufbolde dargestellt. Zudem hätten mehrere Menschen das Infomobil am Folgetag morgens besucht und dort hätte noch alles funktioniert.

Herr Baumann erklärt, dass die Deutsche Bahn niemanden in einer bestimmten Art und Weise dargestellt hat. Er habe die Aktion der bischt nicht kommentiert, dies sei auch nicht seine Aufgabe.

Ein Mitglied schlägt vor, dass die Deutsche Bahn bzw. Herr Baumann die Situation in der Presse klarstellen soll. Aktuell hätten die Bürgerinitiative und die Gemeinde einen negativen Stempel durch die Berichterstattung.

Ein Mitglied fordert, dass die Deutsche Bahn Straftaten anzeigen sollte, wenn diese dort stattgefunden haben. Die Bürgerinitiativen seien froh, wenn die Deutsche Bahn vor Ort informiere. In der Berichterstattung sei eine indirekte Unterstellung zu finden gewesen.

Der Moderation fasst zusammen, dass es unterschiedliche Sichtweisen auf die Vorkommnisse gebe. Zugleich seien sich alle Teilnehmenden einig, dass Sabotage grundsätzlich nicht der richtige Weg und der Anspruch der Beteiligten untereinander sei und die Debatte sachlich und konstruktiv verlaufen solle.

Planungsauftrag

Herr Baumann fasst den Planungsauftrag zusammen (**Anlage 1**, Folie 11). Der Bund sei Auftraggeber des Projektes, das Land Bayern sei für Nahverkehr zuständig und die DB Netz AG für Planung und Durchführung des Baus. Herr Baumann beschreibt die kürzlich veröffentlichten Forderungen der Region als nachvollziehbar. Er habe persönlich Sympathie für viele der Forderungen. Herr Baumann stellt vor, welche Ansprechpartner für welche der Forderungen zuständig sind (**Anlage 1**, Folie 12). Die Knotenbahnhöfe brauchten ausreichend Kapazitäten, wenn diese nicht vorhanden seien, dann sei der Bund dafür verantwortlich, Maßnahmen anzustoßen, um ausreichende Kapazitäten herzustellen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sei der Auftraggeber der Studie zu den Knotenbahnhöfen und dem Ministerium/ Bund würden dementsprechend die Ergebnisse gehören. Das Projektteam werde die Ergebnisse Mitte nächsten Jahres beim Bund vorstellen. Diese könnten der Region vorgestellt werden, falls die entsprechende Freigabe erfolgt. Wenn es Maßnahmen gebe, die nötig sein sollten, könnten diese in die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans im nächsten Jahr aufgenommen werden. Dann könnten auf Basis der Ergebnisse der vom BMDV beauftragten Studie neue Maßnahmen kreiert und in den Bedarfsplan aufgenommen werden.

Herr Baumann geht auf die nächste Forderung ein und erklärt, dass alle vier Trassenvarianten seit 1. Oktober 2022 in der Vorplanung sind und gleichwertig geplant und optimiert werden.

Er erläutert, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Nahverkehr zuständig ist. Die BEG bestelle und finanziere den Nahverkehr in Bayern. Dazu müssten die Regionalisierungsmittel des Bundes entsprechend groß sein. Daher sei auch der Bund in der Verantwortung.

Herr Baumann erläutert, dass Schallschutz an der Bestandsstrecke eine Forderung an den Bund ist (**Anlage 1**, Folie 13). Grundsätzlich sei Schallschutz dort vorgesehen, wo zusätzliche oder neue Gleise gebaut werden. Wenn die Vorzugsvariante einen Ausbau des Bestands vorsehe, dann sei der Schallschutz an den ausgebauten Stellen im Projekt inbegriffen und werde vorgenommen. Wenn die Vorzugsvariante einen Neubau der Strecke vorsehe, werden Schallschutzmaßnahmen dort vorgenommen. Zusätzlicher Schallschutz an den Bestandsstrecken sei dann dem Gesetze nach nicht vorgesehen. In diesem Fall müsste der Bund hierfür Gelder zur Verfügung stellen und ein solches Projekt beauftragen.

Herr Baumann erklärt, dass die Herstellung barrierefreier Bahnhöfe nicht im Auftrag zum Bahnprojekt Ulm–Augsburg enthalten sei. Ein barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen sei möglich, wenn dort in den Bestand eingegriffen werde. Werde dort nicht eingegriffen, sei der barrierefreie Ausbau im Rahmen

des Projektes nicht vorgesehen, da hier auch die Finanzierungsgrundlage fehle. Als Ansprechpartner seien hier der Bund oder das Land zuständig.

Herr Baumann fasst zusammen, dass viele der Forderungen nachvollziehbar seien und einen weiteren Mehrwert für die Region bringen könnten. Er habe einen Überblick geben wollen, wer verantwortlich ist und wer welche Forderungen beauftragen beziehungsweise umsetzen könne. Wenn das Projektteam die entsprechenden Aufträge erhalte, werde man diese gerne umsetzen.

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied fragt, ob die Ergebnisse der Knotenstudien 2023 vorliegen.

Herr Baumann erläutert, dass die Bedarfsplanüberprüfung Ende 2023 beginnt und die Ergebnisse der Studie somit voraussichtlich integriert werden können.

Ein Mitglied geht auf einen Austausch zur Frage nach dem Planungsauftrag für das Projekt sowie die Antwort der Deutschen Bahn ein. Das Mitglied wünscht sich mehr Transparenz für den Dialog und stellt den Nutzen für die Region in Frage. Weiter müssten aktuelle Vorgaben berücksichtigt und die Knotenbahnhöfe einbezogen werden. Das Mitglied lehne im Namen der Bürgerinitiative Schwaben-trasse und des Netzwerks weiterhin alle vier Trassenvarianten ab und werde mit den Forderungen auch auf die Politik zugehen. Es sei richtig, dass das Projekt nicht für alle Forderungen zuständig sei.

Ein anderes Mitglied widerspricht der Aussage, dass das Projekt – selbst wenn es ein reines Fernverkehrsprojekt wäre – keinen Nutzen für die Region hat.

Herr Baumann erklärt, dass die Dinge, die geplant werden sollen, im Gesetz stehen.

Ein Mitglied fragt, wer für das Thema Schallschutz zuständig ist.

Herr Baumann erklärt, dass überall dort, wo neue oder zusätzliche Gleise verlegt werden, der bestmögliche gesetzlich vorgesehene Schallschutz ermittelt und von der Deutschen Bahn geplant und umgesetzt wird.

Aktueller Planungsstand

Herr Baumann erläutert den aktuellen Planungsstand (**Anlage 1**, Folie 15). Im Oktober habe die Vorplanung begonnen, die vier Grobtrassierungen würden nun genauer geplant. Dabei werde ein Bestandsmodell erstellt, d. h. ein virtuelles Modell der Region mit dem weitergeplant werde (**Anlage 1**, Folie 16). Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren sollten Anfang 2023 bei der Regierung von Schwaben eingereicht werden, sodass das Verfahren durch die Behörde gestartet werden könne (**Anlage 1**, Folie 17). Herr Baumann erläutert, welche Bereiche der Planungsvarianten sich aktuell in Untersuchung befinden (**Anlage 1**, Folie 18).

Anmerkungen/Diskussion/Hinweise

Ein Mitglied möchte wissen, ob schon klar ist, wie es vor Ort zum Beispiel in Limbach aussieht – d. h., an welchen Stellen Brücken oder Tunnel vorgesehen sind.

Herr Baumann erklärt, dass die Ergebnisse vorgestellt werden, sobald sie vorliegen. Dann würden zunächst die Bürgermeister:innen in Einzelgesprächen informiert und anschließend das Dialogforum.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich im nächsten Jahr vorliegen. Ein genauer Zeitpunkt könne aktuell noch nicht genannt werden.

TOP 3 Methodik des Trassenauswahlverfahrens

Herr Dr. Stephan Tischler, Universität Innsbruck, stellt sich vor und erklärt, dass er sich seit 20 Jahren mit Trassenauswahlverfahren beschäftigt.

Es werde ein erprobtes Verfahren angewendet. Herr Dr. Tischler erläutert die Methodik des Trassenauswahlverfahrens für das Bahnprojekt Ulm–Augsburg (**Anlage 1**, Folien 20-29):

Die Trassenentwicklung sei bereits abgeschlossen (**Anlage 1**, Folie 21). Aktuell befinde sich das Projekt in Phase II „Definition des Auswahlverfahrens“ (**Anlage 1**, Folie 22). Darin werde festgelegt, wie eine Trasse ausgewählt wird. Herr Dr. Tischler erklärt, dass die unterschiedlichen Anforderungen in einen Kriterienkatalog einfließen und sich grob in drei Fachbereiche gliedern lassen. Im Fachbereich Verkehr und Technik würden beispielsweise die Art der erforderlichen Weichen oder auch die Zugänglichkeit der Baustelle einbezogen (**Anlage 1**, Folie 23). Für den Fachbereich Raum und Umwelt gingen Themen rund um den Menschen in die Auswahl ein – beispielsweise Schall, Erschütterung oder Raumentwicklung sowie Auswirkungen auf die Lebensräume von Tieren und Pflanzen. Bei den Kosten würden sowohl die Kosten des Baus als auch des Betriebs der Neubaustrecke berücksichtigt. Der finalisierte Kriterienkatalog ist Grundlage für die Fachplaner:innen – Strecken- und Umweltplaner:innen etc. Diese bewerten die Varianten anhand der Kriterien. Der Kriterienkatalog beinhalte Fachbereiche mit Hauptkriterien und Teilkriterien sowie ein Ziel für jedes Teilkriterium (**Anlage 1**, Folie 25). In Phase III „Fachliche Beurteilung“ werde anhand eines Baukonzepts beispielsweise die Anzahl der LKW-Fahrten ermittelt (**Anlage 1**, Folie 26).

Herr Dr. Tischler stellt ein Beispiel mit fiktiven Angaben vor (**Anlage 1**, Folie 27). Im Beispiel seien nur für die Hauptkriterien Punkte von 1-5 nach einem umgekehrten Notenschema vergeben worden, d. h., wenn die Variante das Ziel am besten erfüllt, erhalte sie fünf Punkte, wenn die Variante das Ziel am schlechtesten erfüllt, erhalte sie einen Punkt. Zur besseren Visualisierung werden die Punkte unterschiedlich farblich dargestellt. Aus dem Gesamtbild leite sich anschließend die Trassenempfehlung ab.

Herr Dr. Tischler gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte (**Anlage 1**, Folie 29). Der Kriterienkatalog werde in einer der kommenden Sitzungen dem Dialogforum vorgestellt. Die Mitglieder des Dialogforums erhielten damit die Möglichkeit den Kriterienkatalog zu hinterfragen und beispielsweise fehlende Aspekte zu reklamieren.

TOP 4 Zeit für Ihre Fragen

Ein Mitglied fragt, ob die Kriterien unterschiedlich gewichtet werden und wie eine mögliche Gewichtung der Kriterien festgelegt wird.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass die Kriterien unterschiedlich gewichtet werden können. Diese Gewichtung werde gemeinsam mit dem Dialogforum erarbeitet. Im Frühjahr 2023 werde das Verfahren dazu vorgestellt.

Ein Mitglied möchte wissen, inwiefern es bei den Kosten eine vorgegebene Gewichtung gibt.

Herr Dr. Tischler erläutert, dass die Kosten in diesem Verfahren – der sogenannten „Kosten-Wirksamkeits-Analyse“ - nicht gewichtet werden, da die Beträge nicht in Punkte umgerechnet werden, sondern als Euro-Beträge für sich stehen.

Herr Baumann ergänzt, dass am Ende nicht automatisch die günstigste Variante ausgewählt wird.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) begrenze die Kosten. Dieses Verhältnis müsse größer als 1,0 sein, damit eine Variante weiterhin durch den Bund finanziert werden könne.

Ein Mitglied fragt, ob bei kleinräumigen Trassenvarianten, die aktuell noch untersucht werden, beide Varianten bewertet werden.

Herr Baumann erklärt, dass dazu erst nach der Prüfung der Untervarianten eine Aussage möglich ist.

Ein Mitglied möchte wissen, wie das Schutzgut Mensch mit Gesundheit und Wohlbefinden untersucht wird und was die Kriterien dafür sind. Dort gebe es im Gegensatz zu anderen Kriterien – wie beispielsweise dem Flächenverbrauch einer Variante – keine harten Fakten, die gemessen werden könnten.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass sich das Hauptkriterium aus mehreren Teilkriterien zusammensetzt. Im Fall von Gesundheit und Wohlbefinden werden das unter anderem Schallbetroffenheit und Erschütterungen sein. Beim Schall könnte beispielsweise mithilfe von Schalluntersuchungen aus Lärmkarten und Flächennutzungsplänen bzw. dem Gebäudebestand ermittelt werden, wie viele Gebäude bei einer Variante von bestimmten Dezibel-Kategorien betroffen sind. So könnten solche Kriterien quantitativ, d.h. auf rechnerisch ermittelten Grundlagen basierend - verglichen werden.

Ein Mitglied fragt, wie die Schalluntersuchungen durchgeführt werden und ob der Schall gemessen oder berechnet wird.

Herr Baumann erklärt, dass eine Berechnung des Schalls gesetzlich vorgeschrieben ist. Zudem sei bei Neubauabschnitten eine Messung schon aus praktischen Gründen nicht möglich, weil es noch keine Bahnstrecke gebe, auf der Züge fahren und der Schall daher nicht gemessen werden könne. Der Schallgutachter, Herr Liepert, habe im 5. Dialogforum vorgestellt, wie er die Berechnungen durchführen werde. Herr Liepert werde sicherlich auch zu einer weiteren Sitzung des Dialogforums eingeladen.

Ein Mitglied möchte wissen, wie die Anzahl der betroffenen Menschen beim Schallschutz einbezogen wird.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass bei den Schallberechnungen der Varianten Schallschutzmaßnahmen miteinbezogen werden. Üblicherweise würde beim Schall am Tag betrachtet, wie viel Bauland über oder unter den definierten Werten beschallt würde und beim Schall in der Nacht würden die Isophone mit den Objekten verschnitten und es ergebe sich eine Anzahl an Wohnobjekten, die über oder unter den definierten Werten liege.

Der Moderator fasst zusammen, dass in der Region aufgrund des Ausbaus der Autobahn A8 Misstrauen gegenüber Schallberechnungen besteht. Dies sei bereits in der 5. Sitzung des Dialogforums zum Thema Schall- und Erschütterungsschutz deutlich geworden. Es sei ein objektives Verfahren zur Ermittlung des Schalls nötig. Die Vorgehensweise und die Ergebnisse der Gutachten können im anstehenden Prozess nochmals vertiefend betrachtet werden.

Ein Mitglied fragt, wie Trassenauswahlverfahren und Raumordnungsverfahren zusammenhängen. Herr Dr. Tischler berichtet, dass er bereits Trassenauswahlverfahren, die jeweils mit einem Raumordnungsverfahren zeitlich verschränkt waren, begleitet hat. Die Behörde prüft vor allem die Verträglichkeit der Varianten mit dem Raum und der Umwelt, was letztlich in Empfehlungen für jede einzelne Variante mündet. Diese Empfehlungen sollten in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen werden. Bisher seien daraus keine Widersprüche entstanden.

Ein Mitglied möchte wissen, ob auch zwei Varianten dem Bundestag vorgelegt werden können, wenn zum Beispiel zwei Varianten in der Bewertung eng beieinander liegen.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass er einen Fall mit einer ex-aequo-Platzierung hatte, d. h. ein Fall, bei dem die Kosten von zwei Varianten ungefähr gleich waren und die Punkte aus den Fachbereichen Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt ebenfalls gleich waren und daher das Verhältnis von den Fachbereichen zu den Kosten gleich war. In diesem Fall sei eine vertiefte Betrachtung einzelner, entscheidungsrelevanter Aspekte auf Basis detaillierterer Planungen erforderlich. Je größer der Planungsraum für ein Projekt, desto unwahrscheinlicher sei ein solcher Fall.

Ein Mitglied fragt, inwiefern weitere nicht messbare Kriterien wie das Landschaftsbild berücksichtigt werden.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass es auch für das Schutzgut Landschaftsbild Methoden gibt, um zu objektiven Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Es handele sich hierbei um ein Schutzgut nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Ein Mitglied möchte wissen, wie mit FFH-Gebieten umgegangen wird.

Herr Dr. Tischler erläutert, dass FFH-Gebiete bei fast allen größeren Projekten zu berücksichtigen sind. Eine Durchquerung ist nicht per se ausgeschlossen. Wesentlich sei jedoch, dass das Schutzziel des FFH-Gebiets nicht beeinträchtigt werde. Eine Variante muss ein FFH-Gebiet dabei nicht einmal berühren, um das Schutzziel des FFH-Gebiets beeinträchtigen zu können. Daher werde in solchen Fällen eine Alternativenprüfung durchgeführt – mit möglichen Streckenführungen, die das Schutzziel des FFH-Gebiets nicht beeinträchtigen.

Ein Mitglied möchte wissen, wie viele Kriterien ungefähr untersucht werden.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass erfahrungsgemäß etwa 40 Teilkriterien mit jeweils mehreren Indikatoren, d. h. mehreren konkreten Messgrößen, in das Trassenauswahlverfahren eingehen.

Ein Mitglied fragt, ob der Kriterienkatalog nicht vorgegeben sein müsste.

Herr Dr. Tischler erläutert, dass es nicht „den Kriterienkatalog“ gebe.

Der Moderator Herr Wachter ergänzt, dass die Erstellung des Kriterienkatalogs selbstverständlich nicht ohne jede Grundlage startet. Es gebe Richtlinien sowie europäische und deutsche Gesetze, die zu berücksichtigen seien und einen Rahmen bilden würden.

Herr Dr. Tischler führt weiter aus, dass es Elemente gibt, die auf rechtlichen Voraussetzungen aufbauen. Schutzgüter seien beispielsweise im UVPG festgelegt und müssten spätestens im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Es gebe demnach Grenzen innerhalb derer ein Spielraum für die Gewichtung bestehe.

Ein Mitglied fragt, inwiefern die Prüfung von Projekten in Bezug auf ihre Umwelt- und Klimaverträglichkeit aus dem Koalitionsvertrag berücksichtigt wird.

Herr Baumann erklärt, dass im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens für jede Trasse eine CO₂-Äquivalenzbetrachtung angegeben wird. Das Projektteam werde aktuell wissenschaftlich beraten, wie eine solche CO₂-Äquivalenzbetrachtung sinnvoll und nachvollziehbar gestaltet werden könne. Eine Klimabilanz sei erst im Planfeststellungsverfahren möglich.

Ein Mitglied möchte wissen, woher die Vorgaben für die Kriterien kommen – handelt es sich dabei um Gesetze oder sind interessierte Parteien beteiligt.

Herr Dr. Tischler erklärt, dass keine weiteren Parteien involviert sind. Es müsse grundsätzlich sichergestellt werden, dass kein rechtlich relevantes Kriterium vergessen werde, da dies ansonsten Risiken für das formelle Verfahren habe.

Ein Mitglied fragt, wer die Gewichtung von beispielsweise Lärm im Vergleich zum Landschaftsbild festlege.

Herr Dr. Tischler erläutert, dass das Dialogforum in die Gewichtung des Kriterienkatalogs einbezogen wird. Die nähere Vorgehensweise wird Zuge der Vorstellung bzw. Diskussion des Kriterienkataloges erläutert.

Ein Mitglied schlägt für eine der kommenden Sitzungen vor, den Mehrwert des Bahnprojektes für die Region näher zu beleuchten.

TOP 5 Ausblick

Herr Baumann gibt einen Ausblick auf das Dialogforum im Jahr 2023 (**Anlage 1**, Folie 32). Für die bestehenden Trassen würden im Jahr 2023 alle Bauwerke wie Brücken etc. geplant. Das Trassenauswahlverfahren werde das Dialogforum mit mehreren Workshops beschäftigen. Dabei werde zum Kriterienkatalog die Methodik und Vollständigkeit sowie die Gewichtung innerhalb der Kriterien thematisiert und erarbeitet. Der Kriterienkatalog sei kein Ergebnis der Deutschen Bahn oder von Herrn Dr. Tischler allein – sondern das Ergebnis der Beratungen der Region. Herr Baumann betont, dass dies ein Angebot an die Region ist, damit sich die Kriterien und die Gewichtung in der Trassenauswahl widerspiegeln. Ziel für das Jahr 2023 sei ein abgestimmter Kriterienkatalog der Region.

Pressebotschaften

Die Mitglieder des Dialogforums beraten drüber, ob das Dialogforum weiterhin Pressebotschaften am Ende der Sitzungen abstimmen und veröffentlichen soll. Ein Stimmungsbild zeigt, dass die Mehrheit der Mitglieder weiterhin für das Verfassen und Versenden einer Presseinformation des Dialogforums ist. Daher wird das Dialogforum im Anschluss an jede Sitzung weiterhin eine Presseinformation abstimmen und veröffentlichen.

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

Verabschiedung

Herr Wachter freut sich über das Interesse zum Trassenauswahlverfahren und hofft, dass diese konstruktive Arbeitsweise im weiteren Verlauf des Dialogs beibehalten wird.

Herr Baumann bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums für die Teilnahme und bei Herrn Dr. Tischler für die ausführlichen Informationen. Er betont, dass der Kriterienkatalog ein wichtiges Thema

ist und hofft, dass gemeinsam eine gute Lösung gefunden werden kann. Das Projektteam stehe im Anschluss an die Sitzung für Fragen zur Verfügung.

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