

**Projektkoordinierungsrat „Bahnprojekt Ulm-Augsburg“
Dritte Sitzung
Besprechungsprotokoll vom 28. Oktober 2021**

DB Netz AG
I.NI-S-P-U
Bahnhofstraße 12 1/2
86150 Augsburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Erstellt am 4. November 2021/Jakob Neumann I.NI-S-T 4

Teilnehmende:

Josel Klaus-Dieter, DB AG(Vorsitz)
Baumann Markus, DB Netz AG

Frey Thomas, BUND
Sailer Martin, Landrat Augsburg
Jauernig Gerhard, OB Günzburg
Kalb Edgar, Bürgermeister Dinkelscherben
Dr. Mehring Fabian, MdL
Dr. Reichhart Hans, Landrat Günzburg
Rotter Eberhard, MdL a.D.
Zettl Wolfgang, Bayerisches Staatsministerium
Schuhknecht Stephanie, MdL
Stöferle Peter, IHK
Dr. Ullrich Volker, MdB
Müller Markus, BBV
Stingl Johannes, Stadt Neu-Ulm
Durz Hansjörg, MdB
Dieling Peter, Landkreis Neu-Ulm

Ort/Zeit

Forum am Hofgarten Günzburg, 28.
Oktober 2021, 9:15 bis 12 Uhr

Protokollumfang:

7 Seiten

Gäste:

Goldacker Kristina, Ifok GmbH
Wachter Martin, Ifok GmbH
Knapp Anton, DB AG
Lindemair Franz, DB AG

Entschuldigt:

Albsteiger Kathrin, OBin Neu-Ulm
Weber Eva, OBin Augsburg
Ferber Markus, MdEP
Freudenberger Thorsten, Landrat Neu-Ulm
Schmitt Alfred, DB Netz AG

Agenda:

TOP 1: Begrüßung
TOP 2: Öffentlichkeitsbeteiligung
TOP 3: Projektauftrag
TOP 4: Vorstellung und Vergleich der Grobtrassierung
TOP 5: Diskussion
TOP 6: Abschluss

Inhalte/Maßnahmen

TOP 1 – Begrüßung: Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, begrüßt die Mitglieder des Projektkoordinierungsrats zur dritten Sitzung im Forum am Hofgarten in Günzburg und bedankt sich für die Teilnahme. Er stellt die Bedeutung des Termins heraus, denn es werden die Grobtrassierungen vorgestellt, die im Vergleich zu den ein Jahr vorher vorgestellten Trassierungsräumen deutlich konkreter sind. Klaus-Dieter Josel weist auf die Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hin, die nicht nur die beiden Gremien Dialogforum und Projektkoordinierungsrat umfasst, sondern auch Angebote wie das Infomobil, in dem sich Bürgerinnen und Bürger informieren können.

Verabschiedung des Protokolls

Klaus-Dieter Josel blickt auf die vorige Sitzung des PKR im Sommer und spricht das Protokoll an. Aus dem Plenum kommen keine Änderungswünsche, das Protokoll wird unverändert verabschiedet.

Punkte aus letzter Sitzung

- **Visualisierungen:** Das Bahnprojekt Ulm-Augsburg kommt dem Wunsch nach, Visualisierungen der einzelnen Trassierungen zu erstellen. Die Visualisierungen werden später am Tag präsentiert.
- **Überholbahnhöfe:** Im Laufe des Termins wird die Lage der Überholbahnhöfe vorgestellt.
- **Tunnel/Brücken:** wird später von Herrn Baumann vorgestellt
- **40 statt 8 Promille Längsneigung:** Nach Gesprächen mit dem Bund und dem Eisenbahnbundesamt steht fest, dass die Strecke mit maximal 8 Promille trassiert werden soll, um vollständig güterverkehrstauglich zu sein. Dem Wunsch, auch eine Trassierung mit 40 Promille zu prüfen, kann nicht nachgekommen werden.

Anmerkungen aus dem Plenum

Markus Müller vom Bauernverband fragt, ob es Ökopunkte statt Ausgleichsflächen gibt. Er möchte wissen, ob es Neuigkeiten zum Thema Ökopunkte gibt.

Markus Baumann antwortet, dass ab 2022 damit begonnen wird, Ökopunkte zu erwerben. Vorteil dieses frühzeitigen Kaufs ist die jährliche Verzinsung mit 3 Prozent. Der Erwerb von Ökopunkten geschieht in Absprache mit dem Bund und dem EBA.

Bericht aus dem zweiten Dialogorum

Martin Wachter (Büro ifok) stellt den Bericht aus dem zweiten Dialogforum vor, das am 21. Juli in Burgau stattgefunden hat. Folgende Themen wurden bei der Sitzung besprochen:

- Verabschiedung Selbstverständnis
- Dialog mit der Region
- Aktueller Planungsstand und Methodik
- Variantenkombination Orange (aus Violett und Türkis)
- Grundlagen Building Information Modeling (BIM)

Auf der Sitzung wurde außerdem beschlossen, das Thema Nahverkehr vertiefend zu behandeln und dazu die BEG einzuladen.

Martin Wachter regt an, ab sofort das Protokoll aus dem Dialogforum zeitnah auch an die Teilnehmenden des PRK zu versenden, da der Bericht sonst erst ein halbes Jahr später erscheint. Diskussionen und Feedback sind so spät nicht mehr sinnvoll.

Klaus-Dieter Josel begrüßt diesen Vorschlag. Damit entfällt künftig im PKR die Berichterstattung über das Dialogforum.

TOP 2: Öffentlichkeitsbeteiligung

Markus Baumann stellt das Infomobil vor, das in den 15 Wochen Einsatz in der gesamten Region zwischen Ulm und Augsburg unterwegs war und sehr gut angenommen wird. Großes Interesse besteht an der interaktiven Karte auf einem berührungsempfindlichen Bildschirm. Demnächst werden 1000. Besucher:innen das Infomobil besucht haben. Von den Menschen kommt Lob, dass sich das Planungsteam auch den kritischen Fragen stellt. Das Infomobil ist noch bis zum 9. Dezember unterwegs, nach der Winterpause dann am März wieder.

TOP 3: Projektauftrag

Markus Baumann erläutert kurz die Planungsprämissen des Projekts. Die Fahrzeit zwischen Ulm und Augsburg darf 26 Minuten nicht überschreiten, mit Halt in Günzburg beträgt die Fahrzeit höchstens 40 Minuten. Die Trasse ist güterverkehrstauglich auszulegen und muss mit bis zu 300 km/h befahrbar sein.

Hieraus ergeben sich weitere technische Herausforderungen.

Um auf den neuen Gleisen Güterverkehr fahren lassen zu können, darf die Längsneigung maximal nach Richtlinie 12,5 Promille betragen. Dies ist aber ein Maximalwert, der nach heutigen Erkenntnissen keinen marktgerechten Güterverkehr zulässt. Markus Baumann erläutert, dass aus verschiedenen Berechnungen und wissenschaftlichen Arbeiten sowie in Rücksprache mit Bund und EBA eine maximale Längsneigung von 8 Promille für das Projekt gewählt wurde. (8 Promille bedeuten, dass es einen Kilometer Strecke benötigt, um 8 Meter Höhenunterschied herzustellen). So haben Berechnung ergeben, dass ein marktgerechter Güterverkehrszug bei 12,5 Promille zwar noch anfahren kann, aber dann anfängt rückwärts zu rollen. Zudem hat eine wissenschaftliche Arbeit ergeben, dass bei langen Tunnels auf Grund aerodynamischer und thermischer Effekte die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive bei 12,5 Promille so stark abnimmt, dass es zu einem sehr gefährlichen Geschwindigkeitseinbruch kommt. Bei 12,5 Promille wäre die maximale Hakenzuglast auf unter 1600t beschränkt. Dies wären bei der vorgesehenen Güterzuglänge von bis zu 680m nur leere Autotransportzüge und Ähnliches. Mit 8 Promille können nun nachgefragte Güterzüge mit bis zu 2500t gefahren werden.

Es werden zudem etwa alle 20 km Überholbahnhöfe notwendig. Diese Überholbahnhöfe dürfen nicht auf Brücken und nicht in Tunnel liegen, zudem darf die Längsneigung auch maximal 2,5 Promille betragen. Die Überholbahnhöfe haben zwei zusätzliche Gleise (also insgesamt vier) und sind etwa 1,8 km lang.

Für eine Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h ergeben sich minimalen Radien für Bögen (Kurven) von 4000 Meter. Dies bedeutet, dass Richtungsänderungen lange Entwicklungslängen benötigen.

Diese strengen Vorgaben machen es kompliziert, einen geeigneten Verlauf zu finden.

Markus Baumann erläutert weiter, dass die Zielfahrzeit von 26 Minuten die Fahrplanzeit (=Bruttofahrzeit) ist, die sich aus der Nettofahrzeit plus einem Bauzuschlag und einem Regelzuschlag zusammensetzt. Unter den Regelzuschlag fallen Einflüsse wie Wetter und andere äußere Umstände, die die Fahrzeit verlängern können.

Dies bedeutet, dass die eigentliche Fahrzeit deutlich kürzer als die 26 Minuten sein muss.

TOP 4: Vorstellung und Vergleich der Grobtrassierungen

Markus Baumann geht noch einmal auf die vier ursprünglichen Trassierungsräume, türkis, blau, grün und violett, ein. Im Sommer 2021 sind aus dem Dialog mit der Region sowie auf Wunsch von Projektkoordinierungsrat und Dialogforum zwei Kombinationen dazugekommen: die Kombination blau-grün, um die vom Landkreis Augsburg gewünschte bestandsnahe Trasse weiter abzubilden sowie eine neue Variante orange, die möglichst autobahnnah im Bereich Zusmarshausen-Streitheim bleibt sowie Elemente aus türkis und violett aufnimmt.

Die bisherigen Vorschläge grün und blau scheiden aus den weiteren Planungen aus.

Die Gründe: Variante Grün scheidet wegen großer technischer Probleme bei der Umsetzbarkeit im Stadtgebiet Augsburg aus. Blau verfehlt das Fahrzeitziel von 40 Minuten über Günzburg. Der Wegfall der beiden Varianten wurde gemeinsam mit dem Bund und dem EBA entschieden.

Bei der violetten Variante gibt es einige Konflikte in den Gemeinden Burlafingen, Nersingen und Unterfahlheim. Außerdem kommt es in Neusäß-Westheim zu Betroffenheiten und eine zusätzliche Durchschneidung des Landkreises Augsburg in Ost-West Richtung erscheint schwierig.

Die Variante Türkis ist die schnellste Variante (23 Minuten direkt, 38 Minuten über Günzburg). Sie birgt allerdings einige Probleme im Landkreis Augsburg – insbesondere im Bereich des Naturparks westliche Wälder. Im Naturschutzgebiet Zusamtal bei Wörleschwang wäre eine hohe und lange Talbrücke notwendig. Die Umfahrung der Mindel gestaltet sich ebenfalls nicht einfach. Eine Bündelung mit bestehender Infrastruktur ist bei dieser Variante nicht möglich. Sie würde bisher unverbaute Landschaften im Landkreis Günzburg durchschneiden und quert das Wiesenbrütergebiet Pfuhler Ried bei Neu-Ulm.

Die orangefarbene Variante ist eine angepasste Kombination aus Türkis und Violett. Sie entstand aus den Anregungen und Wünschen im Dialog mit der Region. Es sollte untersucht werden, ob im Bereich Zusmarshausen-Streitheim nicht doch der Autobahn A8 gefolgt werden kann. Zudem wurden bei dieser Variante weitere Kombinationen von Türkis und violett berücksichtigt, so dass einige neuralgische Punkte gut gelöst werden konnten.

Bei dieser Variante kann nur mit einer Geschwindigkeit von maximal 250 km/h trassiert werden, die Fahrzeitziele von 26 respektive 40 Minuten werden trotzdem erreicht (25 und 38 Minuten).

Problematisch gestaltet sich indes der Anschluss in Neu-Ulm. Die orangefarbene Variante orientiert sich in Bereich Burlafingen, Nersingen und Unterfahlheim entlang der türkisenen Variante, dadurch werden in diesen Gemeinden Ortsdurchfahrten vermieden. Im Landkreis Günzburg folgt sie dem Verlauf der A8. Die Trasse liegt weitgehend nördlich der Autobahn, bei Streitheim trifft sie auf die türkisenen Variante und folgt ihr nach Augsburg.

Bei Zusmarshausen ist eine höhere Talbrücke notwendig.

Bei den im Bereich Adelsried lagemäßig deckungsgleichen Varianten Türkis und Orange soll im weiteren Planungsprozess versucht werden, die Bahntrasse zwischen die Autobahn und die Ortsumfahrung Adelsried zu legen. Dies erscheint grundsätzlich möglich und würde zu einer bedeutenden Reduzierung der Eingriffe in die Umgebung beitragen.

Hierbei kann es notwendig werden, die Ortsumfahrung in einem kleinen Teilbereich um 5m nach Norden zu verschieben.

Die grün-blaue Variante entstand aus einem Vorschlag des Projektkoordinierungsrates, um die sich abzeichnenden Fahrzeitprobleme der Variante Blau zu lösen.

Von Augsburg bis Kutzenhausen folgt diese Variante mit zwei neuen Gleisen der Bestandsstrecke. Bereits ab Kutzenhausen ist ein abkürzender Neubauabschnitt bis Dinkelscherben notwendig, um sehr frühzeitig (etwa Westheim) bereits auf 250 km/h beschleunigen zu können. Dies ist notwendig, um die geforderten Fahrzeitziele knapp zu erreichen. Bei Dinkelscherben wäre ein Überholbahnhof notwendig, der bisherige Bahnhof würde dazu barrierefrei umgebaut. Um nach Dinkelscherben den grünen Trassenverlauf zu erreichen, ist ein sehr langer Tunnel im Bereich Freihalden notwendig. Ab Jettingen-Scheppach folgt dann die grüne Trassierung.

Nach der Vorstellung der Grobtrassierungen bedankt sich Herr Josel bei Herrn Baumann. Herr Josel lädt die Teilnehmenden ein, sich die Karten, die in der Zwischenzeit im Foyer ausgelegt worden sind, anzusehen. An jedem der Pläne steht ein Mitglied des Projektteams und beantwortet Fragen. An die Kaffeepause schließt eine Diskussions- und Fragerunde an.

Kaffeepause und Möglichkeit die Karten im Detail zu betrachten

TOP 5: Diskussion

Nach der Kaffeepause kommen aus dem Plenum Änderungswünsche an die orangefarbene Variante, die im Landkreis Neu-Ulm ein Naturschutzgebiet berührt. Es wird vorgeschlagen, die Strecke mit der B10 zu bündeln. Markus Baumann antwortet, dass solche Anmerkungen ernst genommen werden und dass durchaus noch Änderungen möglich sind. Er kündigt an, über das Ergebnis zu berichten.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die Längsneigung. Volker Ullrich fragt, warum die Neubaustrecke Ulm-Augsburg mit nur 8 Promille trassiert wird, wenn doch der Zubringer von Wendlingen diese Maßgabe nicht einhält. Er fragt weiter, warum man also nicht mit 25 Promille plant.

Markus Baumann weist auf das in Erweiterung befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) in Ulm Dornstadt hin, dessen Verkehre die Trasse Ulm-Augsburg teilweise aufnehmen soll. Die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen ist eine reine Personenverkehrsstrecke auf der kein Güterverkehr vorgesehen und möglich ist. Zudem ist die Bestandsstrecke zwischen Ulm und Stuttgart nur sehr eingeschränkt güterverkehrstauglich, da dort die sogenannte Geislinger Steige enthalten ist, die sehr große betriebliche und wirtschaftliche Schwierigkeiten bereitet.

Thomas Frey greift das Argument von Volker Ulrich auf und fordert im Sinne der Klimaverträglichkeit eine Trassierung mit 25 Promille zu berechnen. Dadurch könnten Tunnelbauwerke vermieden werden, was sich positiv auf die Klimaverträglichkeit auswirke. Eine positive Klimabilanz sei das, was man anstrebe. Thomas Frey bittet darum, sich das noch einmal anzuschauen und bedankt sich, dass die Hinweise und Anmerkungen, die sich in der orangefarbenen Variante niederschlagen, gehört wurden.

Klaus-Dieter Josel merkt an, dass eine Trassierung mit 25 Promille auch in Gesprächen mit dem Bund thematisiert wurde. Die Bestandsstrecke könne zwar alle bisherigen Güterverkehre aufnehmen, eine weitere Steigerung sei aber nicht möglich. Bei 25 Promille wäre keine Güterverkehrsmengensteigerung zwischen Ulm und Augsburg mehr möglich.

Eberhard Rotter führt ein weiteres Argument in die Diskussion ein. Man kann gar nicht den kompletten Güterverkehr auf der Bestandsstrecke lassen. Zunächst muss man sich orientieren, wie es zwischen Stuttgart und Ulm aussieht. Eine Alternative wäre, dass Züge zwischen Ulm und Augsburg mit der doppelten Länge fahren als zwischen Stuttgart und Ulm. Tatsächlich ergäbe das aber wohl keinen Sinn.

Eberhard Rotter merkt noch an, dass es nicht sein dürfe, dass Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sich aussuchen können, welche Trasse sie befahren. Denn die Kosten liegen für die Neubaustrecke sicher höher als für die Bestandsstrecke. Für sie wäre es so wirtschaftlicher, auf der Bestandsstrecke zu fahren.

Markus Baumann erwidert, dass auf einer 25-Promille-Trasse kein sinnvoller Güterverkehr möglich ist. Güterzüge, die die Geislinger Steige zwischen Stuttgart und Ulm überqueren, haben deshalb immer eine Verstärkerlok. Sie können auch nicht so lang sein und keine schweren Lasten transportieren. Wenn auf der neuen Trasse Güterverkehr stattfinden soll, dann darf sie mit maximal 8 Promille trassiert werden. Wenn kein Güterverkehr auf ihr fahren soll, sind bis zu 40 Promille möglich. Dann aber beginnt das Projektteam von vorne.

Klaus-Dieter Josel wirft ein, dass man diesen Sachverhalt mit dem Bund zu besprechen habe. Dieser Dialog wurde bereits ausführlich geführt und die Aussagen des BMVI waren eindeutig: die neue Strecke muss marktgerechten Güterverkehr ermöglichen und somit eine weitere Verkehrsverlagerung der Güter von der Straße auf der Strecke zukünftig ermöglichen.

Zudem sprach Markus Müller die Flächenproblematik für die betroffenen Betriebe an. Insgesamt gelte es dafür einzutreten, dass es keinen ökologischen Ausgleich für ökologische Maßnahmen, wie den Bahnausbau brauche. Möglichst viele Bereiche sollen auch für eine Untertunnelung geprüft werden, um möglichst wenige Betriebe zu gefährden.

Weiteres Planungsvorgehen

Hansjörg Durz regt an, das weitere Vorgehen zu hinterfragen. Wichtig sind Gespräche mit den Kommunalvertreter:innen. Dabei sollen weiterhin alle vier Varianten besprochen werden, und zwar bis ins Raumordnungsverfahren. Weiterhin fragt er, wann es einen detaillierteren Stand gibt.

Markus Baumann antwortet, dass der nächste Schritt die Vorplanung ist. Das Projektteam wird voraussichtlich mit allen vier Varianten ins Raumordnungsverfahren gehen und diese Ergebnisse dann in die Wahl der Vorzugsvariante einfließen lassen. Wenn die Voraussetzungen geschaffen sind, hat die Regierung von Schwaben nach Gesetz sechs Monate Zeit für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens. Es ist geplant Anfang 2023 die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren an die Regierung zu übergeben, so dass mit den Ergebnissen Mitte 2023 gerechnet werden kann. Die Vorzugsvariante soll unter Beachtung vieler Aspekte – z.B. Ergebnis Raumordnung, umweltfachliche Gutachten, Schall- und Erschütterungsschutz, technische, verkehrlich und betriebliche Belange – Ende 2023 gebildet werden. Anfang 2024 wird die parlamentarische Befassung angestrebt.

Peter Stöferle plädiert für eine Güterverkehrstauglichkeit, allein schon wegen der Akzeptanz durch die Menschen entlang der Bestandsstrecke. Eine Neubaustrecke ohne Güterverkehrs-Option wurde nicht geprüft, da der Planungsauftrag eine durchgängige Güterverkehrstauglichkeit verlangt.

Volker Ullrich möchte wissen, welche Längsneigung die Bestandsstrecke hat.

Fabian Mehring bedankt sich bei Herrn Baumann für die orangefarbene Trasse, mit der Anregungen aus der Region ernst genommen werden. Er fragt, wie der Dialog weitergeht und wie mit Fragen von Betrachtern umgegangen wird. Vor allem auch Fragen von Bürgerinitiativen, die sich mit der Frage nach dem Güterverkehr befassen. Er führt weiter aus, dass die Vorgabe des Bundes als Argument kein Gewicht haben wird. Er fragt, wie sich die Güterverkehrstauglichkeit auf die Kosten und auf das Ergebnis des Raumordnungsverfahren auswirken kann.

Klaus-Dieter Josel erwidert, dass das Projekt noch nicht auf alle Fragen eine Antwort habe. Die Planung eines solchen Projekts ist ein iteratives Verfahren, genauso muss der Dialog gestaltet sein: kontinuierlich. Anregungen werden in jeder Phase aufgenommen und – wenn sinnvoll – umgesetzt. Dazu zeigen wir regelmäßig Zwischenstände auf. Der Vorwurf, die Region und die Betroffenen nicht ausreichend informiert zu haben, gilt also nicht.

Fabian Mehring fordert, dass die Parameter, die die Planungen begrenzen, auch erklärt werden müssen.

Markus Baumann antwortet, dass sämtliche Parameter erklärt werden können.

Hans Reichhart bedankt sich bei Herrn Baumann für den Dialog und drückt seinen Respekt aus. Er weist darauf hin, dass Güterverkehr, der nicht mehr auf dem Bestand fährt, ein Gewinn für die Menschen entlang der Bestandsstrecke ist. Außerdem profitiert der Nahverkehr und damit die Anwohner von dem Ausbau. An einer Güterverkehrstauglichkeit der Neubaustrecke ist daher auf jeden Fall festzuhalten. Er sieht es als die Aufgabe des PKR an, sachlich zu argumentieren und nicht, sich gegenseitig hochzuschaukeln. Bisher ist das auch gut gelungen, die Region steht größtenteils hinter dem Projekt.

Stephanie Schuhknecht bedankt sich für die Bereitschaft, Anregungen von außen anzunehmen. Sie spricht die Überholbahnhöfe an, deren Lage nicht ideal ist, um Regionalhalte einzuführen.

Markus Baumann antwortet, dass der Nahverkehr eine Sache der BEG ist. Die BEG hat bisher nicht signalisiert, dass sie auf der Neubaustrecke Nahverkehr fahren lassen möchte. Daher gibt es für Regionalhalte auch keine Planungsgrundlage. Die Überholbahnhöfe wurden also nur nach Maßstäben für den Fern- und Güterverkehr geplant, und das war bereits schwierig. Selbstverständlich ist das Projektteam diesbezüglich weiterhin offen und verschließt sich einer Diskussion nicht. Sollte es einen Planungsauftrag für entsprechende Stationen an einer Neubautrasse geben, so könne über die Lage der Überholbahnhöfe neu nachgedacht werden.

Thomas Frey fordert im Namen von BUND, ProBahn und VCD einen Regionalverkehr auf der Neubaustrecke. Er wünscht sich, dass man nicht darauf wartet, dass die BEG den ersten Schritt macht, sondern aktiv auf die Entscheider zugeht.

Markus Baumann erwidert, dass das Bahnprojekt regelmäßig mit der BEG spricht und weist darauf hin, dass beim nächsten Dialogforum auch ein Vertreter der BEG anwesend sein wird.

Eberhard Rotter bedauert, dass zwischen der BEG und dem Projekt UL-A nur wenig Kommunikation stattfindet. Er merkt weiterhin an, dass auch das bayerische Verkehrsministerium (StMB) in die Gespräche aufgenommen werden sollte.

Markus Baumann weist darauf hin, dass im PKR Herr Schell vom StMB vertreten ist, der heute entschuldigt fehlt und von Herrn Zettl vertreten wird. Von daher findet ein regelmäßiger Informationsfluss statt.

Eberhard Rotter erklärt weiter, dass er sich wundert, dass es keine Forderungen nach einem schnellen Regionalverkehr auf der NBS gibt.

Klaus-Dieter Josel antwortet, dass sich Vertreter der Region an die BEG wenden sollen. Er wird das Thema noch einmal an die BEG herantragen.

Hansjörg Durz merkt an, dass die Überholbahnhöfe mitten im Wald liegen und stellt die Frage, ob diese auch an anderer Stelle gebaut werden können oder ob ein Nahverkehrshalt auch außerhalb eines Überholbahnhofs errichtet werden kann.

Markus Baumann antwortet, dass es grundsätzlich möglich ist, Nahverkehrshalte auch außerhalb von Überholbahnhöfen zu bauen. Allerdings sei es technisch sehr anspruchsvoll, andere Plätze als die bisherigen zu finden.

Fabian Mehring fordert, dass das klar kommuniziert werden muss. Zuerst wurden Überholbahnhöfe versprochen, an denen Nahverkehrshalte errichtet werden können. Jetzt wird gesagt, dass das nur sehr schwer möglich ist. Man muss klar sagen, was denkbar und machbar ist und was nicht.

Markus Baumann erwidert, dass seitens des Projekts niemals die Möglichkeit von Regionalhalten versprochen oder angesprochen worden ist. Das Team habe auf explizite Nachfrage geantwortet, dass es technisch ohne größeren Aufwand an den Überholbahnhöfen machbar sei. Bei der NBS Nürnberg-Ingolstadt-München (NIM) wurde das auch so gemacht, die Haltestellen liegen aber außerhalb der Ortschaften. Eine Haltestelle bringt auch immer weitere Infrastruktur mit sich: P&R-Parkplätze, Zugangsstraßen, Busverkehr. Das darf man nicht unberücksichtigt lassen, wenn man einen Halt fordert. Diese zusätzlichen Aufwendungen haben Dritte (z.B. Kommunen, Landkreise oder Verkehrsverbünde) zu planen und zu finanzieren.

Klaus-Dieter Josel schließt die Diskussion mit dem Hinweis, dass ein wichtiger Meilenstein präsentiert wurde. Gleichzeitig wurde aber auch klar, dass noch Änderungen umsetzbar sind. Er weist auf den nächsten PKR hin, der im zweiten Quartal 2022 stattfinden wird, ein genauer Termin wird mit den Teilnehmenden abgestimmt.

Klaus-Dieter Josel informiert noch, dass im Laufe des Nachmittags die neue Projektwebsite online geht, auf der auch die Grobtrassierungen zu finden sein werden. Außerdem wird Herr Baumann im Anschluss an diesen PKR die Presse informieren. Ab 16 Uhr findet das Dialogforum statt.

Markus Baumann stellt die nächsten Schritte in der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Am 9. November wird – ebenfalls im Forum am Hofgarten in Günzburg – ein Workshop für die Teilnehmenden des Dialogforums stattfinden, bei dem über die Grobtrassierungen diskutiert werden kann. Eingeladen sind die Teilnehmer des Dialogforums.

Am 25. November findet der zweite Webcast statt, der sich an die gesamte Öffentlichkeit richtet. Dort stellt das Projektteam die Grobtrassierungen vor. Der dritte Kanal ist das Infomobil, das noch bis Mitte Dezember in der Region unterwegs sein wird und dann wieder ab Mitte März 2022.

Herr Josel bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die rege Diskussion und schließt die Sitzung.