

Projekt Ulm Dornstadt Umschlagbahnhof

Offene Fragen aus der digitalen Informationsveranstaltung am 27. Januar 2021

- 1. Weshalb geht die DB Netz AG mit Verweis auf die Kundenstruktur davon aus, dass die Verkehrsströme größtenteils über die Autobahn (BAB A8) ablaufen werden (und weshalb das heute noch nicht funktioniert)?**

Die Analyse der zu erwartenden Verkehrsströme hat ergeben, dass der neue Kreisell, der noch nicht lange existiert, den Verkehr von der Autobahn (BAB A8) aufnehmen wird. Da der Kreisell noch nicht lange existiert, funktioniert diese Verkehrsführung noch nicht optimal.

Wir werden aber die möglichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung durch eine dezidierte Ausschilderung vom Umschlagbahnhof ausschließlich auf die Autobahn ergreifen. Die weitergehende Verkehrsplanung obliegt dem Straßenbaulastträger.

- 2. Sind die LKW-Abstellflächen im DUSS-Terminal nur für die Wartezeit zur Be- und Entladung vorgesehen oder können die LKW-Fahrer dort auch nächtigen?**

Die Vorstauplätze sind Teil des Gesamtprozesses im Terminal. Sie existierten schon heute und werden ausschließlich für betriebliche Zwecke genutzt und nicht für die Rast (oder Nächtigung) der LKW-Fahrer angeboten. Dies wird auch nach dem Umbau so sein.

- 3. Wo wird Platz für LKWs eingeplant, die Pausenzeiten einhalten müssen, nachdem sie den Containerbahnhof verlassen haben? Dies sei bereits jetzt ein Problem und der Betrieb werde sich vermehren.**

Im Rahmen der Erweiterung des Umschlagbahnhofs werden keine Parkplätze für LKW-Fahrer vorgesehen.

Die Planung von Fernübernachtungsplätzen und Rastplätzen obliegt dem Straßenbaulastträger, darauf hat das Projekt keinen direkten Einfluss. Aspekte, auf die das Projekt Einfluss nehmen kann, sind die Behandlungsplätze im Terminal und das Slotbuchungssystem, mit dem ein Rückstau auf die Autobahn verhindert wird.

4. Was kann man von der Prüfung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen mit dem Zuwendungsgeber erwarten, welcher Art von Maßnahmen seien wahrscheinlich realisierbar?

Es wird im Rahmen der Bürgerbeteiligung geprüft, ob es sinnvolle und finanziell realisierbare Lärmschutzmaßnahmen gebe, die einen hohen Nutzen für die Bevölkerung bringen. Zusammen mit dem Zuwendungsgeber wird dann entschieden werden, ob eine solche Maßnahme, obwohl sie oberhalb der gesetzlichen Bestimmungen liege, trotzdem erstellt wird. Für die Realisierung kann die DB Netz AG keine Garantie übernehmen, es werden aber alle Vorschläge entgegengenommen, bewertet und geprüft.

5. Kumuliert sich der Lärm der Autobahn und des Schienenverkehrs, auch wenn der Containerbahnhof nach der Lärmschutzverordnung unter den Grenzwerten liege, die einen zusätzlichen Lärmschutz erfordern?

Es ist ein Gutachten zum Lärmschutz erstellt worden, das im Detail im Planfeststellungsverfahren ausliegen wird. Darin sind alle gesetzlichen kumulierten Lärmschutzmaßnahmen beachtet worden. Eine Kumulationsbetrachtung ist hier nicht vorgesehen.

6. Wird es eine hohe Lärmbelastung durch das Anfahren und Bremsen entstehen, falls Züge bei einem Fahrtrichtungswechsel in den Bahnhof Beimerstetten einfahren und rangieren müssten?

Verkehre in/aus Richtung Ulm, die derzeit in den Bahnhof Beimerstetten einfahren, halten zukünftig in der neuen Vorstellgruppe ca. 70 Meter vor der Überführung Dornstädter Straße. Dort wird der gesamte Umschalt- und Bremsprozess abgeschlossen. Die Züge fahren im Regelbetrieb nicht mehr in den Bahnhof Beimerstetten ein.

7. Werden die nahezu gleichzeitig ablaufenden Planfeststellungsverfahren der Ortsumfahrung Beimerstetten und des Containerbahnhofs gekoppelt, damit nicht eines abgelehnt und das andere realisiert wird?

Nein, die beiden Verfahren sind nicht gekoppelt. Es wird allerdings während der Planung bezüglich miteinander kombinierbarer Sachverhalte Abstimmungen geben.

8. Es wird teilweise seit längerer Zeit beobachtet, dass es bei der Einfahrt in den Containerbahnhof zu Rückstau kommt und die umliegenden Parkplätze sind mit Aufliegern vollgestellt. Wie wird mit Blick auf eine künftig höhere Auslastung der Rückstau verringert?

Derzeit kann bestätigt werden, dass zu Stoßzeiten momentan vermehrt Rückstaus in Richtung Kreisverkehr beobachtet werden. Dies liegt vermutlich daran, dass aufgrund der Corona-Pandemie und der anfallenden Kurzarbeit Fahrten gleichzeitig stattfinden.

Mit dem neuen Slotbuchungssystem kann künftig gesteuert werden, wie viele LKWs zu welcher Zeit das Terminal anfahren werden. So kann das Tagesgeschäft entzerrt werden.

Allerdings hat das Projekt keinen rechtlichen Einfluss darauf, was LKW-Fahrer:innen im Anschluss an die Ablieferung/Anlieferung im Umschlagbahnhof machen und wo Fuhrparkunternehmen ihre Containerchassis abstellen. Wir werden den betroffenen Firmen den Hinweis geben, ihre Chassis nicht im umliegenden Gelände abzustellen.

Bei akuten Problemen sind wir stets ansprechbar und werden versuchen, die Problematik so gut es geht zu lösen.

Derzeit ist es nach Rückmeldung eines Teilnehmenden unmöglich für die Spediteure im Großraum Ulm/Beimerstetten/Dornstadt ein Grundstück für Parkmöglichkeiten bzw. zum Abstellen von Aufliegern zu erwerben. Gerne können Hinweise im Containerbahnhof eingereicht werden.

9. Mit Hinblick auf die erhöhte Lage der neuen Vorstellgruppe: Wird der Rangierbetrieb Lärm in den Süden von Beimerstetten abstrahlen und wird hier die Notwendigkeit zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen erforderlich?

Die Schallquelle aus dem Bahnhofsbereich Beimerstetten werden in Richtung Süden verlagert. Es ist festgestellt worden, dass sich der angesprochene Schall innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte befindet, was auch im Lärmschutzgutachten dargelegt wird.

Dennoch stimmt es, dass sich die Belastung im Süden Beimerstettens erhöht. Für einen Großteil der Menschen in Beimerstetten indes verbessert sich die Schallsituation

10. Bewertung der Lärmsituation in den Aussiedlerhöfen südlich von Beimerstetten

Nochmalige Prüfung der Höfe und Bewertung im Schallgutachten. Wenn man innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte für Lärmemissionen liegt, kann nach einer Prüfung durch die Deutsche Bahn lediglich der Bund als Zuwendungsgeber gemeinsam mit der DB Netz AG über zusätzliche Maßnahmen entscheiden. Die Deutsche Bahn könne den Anspruch auf die Realisierung nicht garantieren, denn es gebe keine gesetzliche Handlungsgrundlage.

11. Darstellung der Aufforstungsmaßnahmen im Bereich südlich von Beimerstetten

Durch das Büro Kunz GaLaPlan wurden im Plangebiet umfangreiche Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Haselmaus sowie Insekten durchgeführt. Der Umfang und die Methodik wurden mit den Naturschutzbehörden im Vorfeld abgestimmt. Außerdem wurde die Vegetation/Biototypen vor Ort erfasst, um die erforderlichen Ausgleichs für die Eingriffe im Zuge des Bauvorhabens zu ermitteln.

Zum einen werden daher Maßnahmen erforderlich, die aus Gründen des Artenschutzes (§44 Bundesnaturschutzgesetz) umzusetzen sind, zum anderen müssen zusätzlich Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen/Biotope und Boden kompensiert werden, d.h. dass beispielsweise Ackerflächen, die überbaut werden, ebenfalls auszugleichen sind, obwohl hier keine hochwertige Vegetation vorhanden ist, aber dennoch der Boden verloren geht.

Da auch im Bereich des Waldes Anlagenteile gebaut werden, ergibt sich zudem eine Dauerhafte Waldumwandlung nach Landeswaldgesetz. Die Waldflächen sind an anderer Stelle entsprechend neu aufzuforsten. Vorgesehen ist dies auf Ackerflächen nördlich des bestehenden Waldes.

Für die genannten Tiergruppen sind Maßnahmen im nahen Umfeld des Eingriffes geplant, die verhindern, dass streng geschützte Arten durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Für großflächige Ersatzbiotope (Eidechsen, Vögel, Haselmaus) bietet sich das Waldflurstück nördlich der Baumaßnahme an, da die Flächen im nahen Umfeld liegen müssen und die offene Feldflur ein Brutgebiet der gefährdeten Feldlerche ist und daher nicht uneingeschränkt für Maßnahmen für andere Tierarten zur Verfügung steht.

Westlich des neuen Moduls werden u.a. Feldhecken, -gehölze und Gebüsche angepflanzt, die weitere Rückzugsräume für Wildtiere darstellen. Die Bahnböschungen werden ebenfalls mit Gehölzen bepflanzt, wenn genug Platz vorhanden ist oder werden sich durch natürliche Sukzession wiederbegrünen.

Die Maßnahmen sind alle detailliert in der Artenschutzrechtlichen Prüfung, im Landschaftspflegerischen Begleitplan und den zugehörigen Plänen beschrieben und

dargestellt. Diese Gutachten werden öffentlich im Rahmen der Planfeststellung einsehbar sein.

12. Wie sind Verkehre im Bahnhof Beimerstetten auf den Gleisen drei, vier und fünf geplant und wie werden diese mit dem Bahnhof verbunden?

Die Ausfahrt werde grundsätzlich über Gleis drei durchgeführt, kann aber auch über Gleis vier durchgeführt werden. Beide Gleise blieben daher aus betrieblicher Sicht erhalten.

13. Das Gleis 5 ist heute zweiseitig an das Gleis 4 angebunden, wobei die nördliche Anbindung seit wenigen Jahren betrieblich gesperrt ist und nicht mehr genutzt wird. Im Zuge des Neubaus des Mittelbahnsteig werden die Gleise 3 und 4 über die heutige Lage des gesperrten Teils von Gleis 5 geschwenkt. Gleis 5 wird eingekürzt und mit einem Gleisabschluss (Prellbock) versehen. Der noch in Betrieb befindliche Teil des Gleis 5 bleibt als Abstellgleis weiterhin bestehen.

14. Die an Gleis 5 angrenzende Ladestraße ist eine der wenigen verbliebenen Möglichkeiten, für Gleisbaustellen und Instandhaltung, Schüttgüter von der Straße auf die Schiene und zurück umzuladen. Das Gleis 5 und die Ladestraße ist daher für uns als DB Netz weiterhin sehr wichtig und in dieser Funktion langfristig eingeplant.

15. Wird der Planfeststellungsbereich auf den Bahnhof Beimerstetten ausgeweitet?

Im Bahnhof Beimerstetten selbst werden im Rahmen des Projekts keinerlei planfeststellungsrelevante Änderungen durchgeführt; diese Maßnahmen enden an der Eisenbahnbrücke der Dornstadter Straße. Daher plant die DB Netz AG nicht, den Planfeststellungsbereich zu erweitern

16. Wird im Rahmen der Planung eine Abstimmung mit umliegenden Projekten und Themen (Autobahn, LKW-Verkehr, Parkplatzproblematik und der Ortsumfahrung) durchgeführt und wird es hierzu eine Gesamtübersicht geben?

Die Abstimmung mit umliegenden Projekten (OU Beimerstetten, Bahnhof Jungingen) hat stattgefunden. Im Rahmen der Planfeststellung wird die Abstimmung als Anhörung in der Verantwortung der Genehmigungsbehörde nochmals durchgeführt.

Eine Adressierung von Übergeordneten Themen kann durch die Bürger:innen auch direkt an die Ihre Abgeordneten erfolgen

17. Entstehen aus Zügen, welche in Richtung Stuttgart ausfahren, bei rotem Signal im Bahnhof Beimerstetten zusätzliche Lärmemissionen?

Die derzeitige Ausfahrt in Richtung Norden verändert sich nicht, die Züge können nach Verlassen des Terminals direkt in Richtung Stuttgart ausfahren.

18. Kann mit der Neuerstellung des Bahndamms ein fahrradfreundlicher Ausbau der Unterführung des bestehenden Wanderwegs erfolgen?

Da es sich formal nicht um eine Unterführung, sondern um einen Durchlass handelt, dessen vordringliche Funktion die Entwässerung ist, wird der betroffene Durchlass im Rahmen des Projekts ausschließlich entsprechend verlängert. Es werde daher weder ein Ausbau noch eine Gewölbeaufweitung geben. Entsprechend ist auch keine Beleuchtung vorgesehen. Allerdings wird der Durchlass auf der Westseite ebenerdig angebunden, sodass eine Nutzung mit Fahrrädern auf der Westseite ermöglicht wird.

19. Wird es einen erweiterten Lärmschutz Richtung Norden/Nordwesten geben, da durch den Neubau der Schienen der Baumbestand reduziert wird.

Wir werden übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen (z.B. der benannte Sicht-/Lärmschutz aus Bäumen/Hecken) in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber (Eisenbahn-Bundesamt, BMVI) nach Abschluss der Bürgerbeteiligung prüfen.

20. Wird es eine bessere Ausschilderung, die die LKW-Fahrer ohne Umwege auf die Autobahn leitet, damit das zunehmende Verkehrsaufkommen nicht wieder auf die umliegenden Straßen ausweicht geben?

Wir werden an der Ausfahrt vom Terminal in den Kreisverkehr nur die Richtung zur BAB A8 ausschildern.

21. Welche Arbeitszeiten der neuen Anlage sind geplant? Wird abends/nachts, an Sonn- und Feiertagen und im 24-Stunden-Betrieb in der Anlage gearbeitet?

Die Betriebszeiten der Anlage verändern sich nicht. Die genehmigungsrechtliche Zulassung des Terminals soll weiterhin für 24 Stunden an 7 Tagen die Woche bestehen bleiben. Es kann daher auch nachts gearbeitet werden. Allerdings wird das meiste Aufkommen ca. 80 % in den Tagstunden an Wochentagen umgeschlagen, was auch die LKW-Fahrten betrifft. Die Betriebszeiten stehen immer in Abhängigkeit zu den Arbeits-/Produktionszeiten des aufliefernden und abholenden Gewerbes und der Nachfrage der EVU (Nachfrage der Kunden).

22. Welche Maßnahmen zur Verkehrslenkung werden ergriffen? Dazu schreiben Sie auf S. 5 der Broschüre vom November 2020 unter dem Stichwort

**"Verkehrslenkung": "... schafft eine neue Zufahrt für den LKW-Verkehr zur A8".
Unter "Lenkung" ist m.E. mehr zu verstehen als das Anbieten einer
Fahrstmöglichkeit. Zumal der von Ihnen angesprochene Kreisel über die Dörfer
Beimerstetten und Bernstadt direkt zur A7 ohne Mautgebühren führt, oder via
Dornstadt auf die B10**

Wir werden an der Ausfahrt vom Terminal in den Kreisverkehr nur die Richtung zur
BAB A8 ausschildern. Die Einfahrt zu dem Terminal kann mit der direkten
Beschilderung auf der Autobahn erfolgen und damit die Verkehre lenken. Durch den
neuen Kreisverkehr wird eine attraktive und schnelle Verkehrsanbindung an das
Autobahnnetz geschaffen, die auch die Verkehre durch Dornstadt und Beimerstetten
reduziert.

**23. Auf welches Verkehrsgutachten stützt sich die Aussage, dass die Erweiterung /
Verdoppelung des Logistik-Standortes in den "Ortschaften Dornstadt,
Beimerstetten und Jungingen" den "Straßenverkehr [...] reduziert"?**

Unser Schallgutachten geht im vorliegenden Fall davon aus, dass die ein- und
ausfahrenden Lkw zum Terminal den durch die BAB A 8 erzeugten Verkehrslärm nicht
signifikant erhöhen. Außerdem erfolgt durch die künftig direkte Anbindung des
Gewerbegebietes Himmelweiler (I und II) an die BAB A 8 unmittelbar nach Verlassen
des Anlagengeländes eine Vermischung mit dem übrigen Lkw-Verkehr zu/von den
weiteren Gewerbebetrieben. Es erfolgt daher eine nichtsignifikante Erhöhung der
Verkehrsdichte. Für Beimerstetten sollte die parallele Planung der OU Beimerstetten
(L1165) durch das RP Tübingen mittelfristig eine Entlastung des Verkehrs mit sich
bringen.

**24. Ermöglicht die weitere Rationalisierung / Digitalisierung des Umschlagsbahnhofs
eine Veränderung der Betriebszeiten? Wann erfolgen die Abfertigungen?**

Die Digitalisierung ermöglicht einen effizienteren Umschlagbetrieb und die Steuerung
der An- und Abfahrten zum und vom Terminal. Die Betriebszeiten stehen in
Abhängigkeit zu den Arbeits-/Produktionszeiten des aufliefernden und abholenden
Gewerbes und der Nachfrage der EVU (Nachfrage der Kunden). Die Abfertigung
erfolgt nach Ankunft der Lkw auf den Vorstauplätzen im Terminal. Abfertigungs- bzw.
transportrelevante Daten können von den Kunden digital vorgemeldet werden.

**25. Gibt es ein Gutachten über weiträumige Wartepositionen der nun stärker
getakteten An- und Abfahrten? Ist zu erwarten, dass sich Containerfahrzeuge
länger in der Raumschaft aufhalten, da der Annahmeslot z.B. noch nicht frei ist?**

Weiträumige Wartepositionen werden bei der Dimensionierung der straßenseitigen Verkehrsanlagen von Umschlagbahnhöfen nicht angenommen. Basis für die Dimensionierung der Anlagen bilden der Bundesverkehrswegeplans und die Marktprognosen. Die Anzahl der Vorstauplätze berechnen sich an der verkehrstärksten Stunde. Die Anzahl der Vorstauplätze wird nochmals mit einem 25 % Kapazitätzuschlag angenommen. Damit kann auch bei einer Störung im Abfertigungsprozess (Slot noch nicht verfügbar) ein Rückstau auf das öffentliche Straßennetz vermieden werden.

26. Um die Auswirkungen der "zunehmenden LKW-Verkehre auf die öffentlichen Straßen rund um den Umschlagbahnhof" zu minimieren, sind "Abstellflächen im Terminal" und "durch eine entsprechende Beschilderung eine direkte Lenkung auf die A8" geplant. Schon bisher leiden die hauptsächlich die Gemeinden Beimerstetten und Bernstadt erheblich unter dem LKW-Verkehr von der A8 Ulm Nord/Dornstadt zur A7 Langenau. Eine Beschilderung mit empfehlender Fahrtrichtung stellt keine tatsächliche Verkehrslenkung dar. Warum werden nicht effektive Maßnahmen ergriffen, wie die verpflichtende Vorschrift für LKW-Verkehre, bei der Zu- und Abfahrt zum und vom Umschlagbahnhof die Autobahn oder Bundesstraße zu benützen?

Leider steht es nicht in unserer Zuständigkeit hier eine rechtlich verbindliche Vorgabe für die LKW-Verkehre zu erlassen. Daher können wir nur mit Schildern eine Empfehlung aussprechen. Die Zuständigkeit für die Verkehrslenkung im öffentlichen Straßennetz liegt bei dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Hier startet parallel zu unserem Projekt die Planfeststellung zur OU Beimerstetten durch das RP Tübingen, welche den LKW Verkehr für Beimerstetten signifikant senken sollte.

27. Die Andienung der Container erfolgt in der Regel mit LKW-Zügen über den Mega-Kreisel in der Albrecht-Berblinger-Straße. Nach Freigabe der Albrecht-Berblinger-Straße war vor 2 Monaten tagelang an Vormittagen zu beobachten, wie sich ein LKW-Rückstau in der Länge von ca. 700 m von vor dem Mega-Kreisel südlich der Autobahn A8 (Bäckerei Staib) bis zur damaligen provisorischen Einfahrt (nördlich der Vorstauplätze) aufgebaut hatte und die Albrecht-Berblinger-Straße auf ganzer Länge in der nördlichen Fahrtrichtung komplett versperrte. Ist denn bei einer Verdoppelung der Kapazität die Vorstauplätze für die Andienung ausreichend konzipiert, wenn bereits jetzt immer wieder Rückstaus auf die öffentlichen Straßen stattfinden. Es gilt zu beachten: Die Albrecht-Berblinger-Straße wird nach Fertigstellung der Umgehung Beimerstetten die Hauptachse von Ulm auf die nördliche Alb darstellen.

Die Basis für die Dimensionierung der Anlagen bilden der Bundesverkehrswegeplans und die Marktprognosen. Die Anzahl der Vorstauplätze berechnen sich an der

verkehrsstärksten Stunde. Die Anzahl der Vorstauplätze wird nochmals mit einem 25 % Kapazitätzuschlag angenommen. Damit kann auch bei einer Störung im Abfertigungsprozess (Slot noch nicht verfügbar) ein Rückstau auf das öffentliche Straßennetz vermieden werden. Daher gehen wir davon aus, dass die beschriebene Problematik nach Inbetriebnahme der neuen Vorstauplätze behoben wird.

28. Als Zweites haben sich Ihre Andierer die Eigenart angewöhnt, dass sie entlang der Hermann-Köhl-Str. die vorhandenen Parkplätze komplett mit abgestellten Anhängern vollstellen. Können Ihrerseits die Andierer angehalten werden, eigene Flächen zu erwerben bzw. anzumieten

Weiträumige Wartepositionen werden bei der Dimensionierung der straßenseitigen Verkehrsanlagen von Umschlagbahnhöfen nicht angenommen. Wir können versuchen beim Grunderwerb durch die Speditionen zu vermitteln.

29. Wie sieht der Anschluss des Terminals an die BAB aus? Nach Info auf der Homepage wird u.a. Jungingen eine Entlastung durch den direkten Anschluss an die BAB erfahren. Das ist dringend notwendig – wir haben heute schon einen Durchgangsverkehr mit Container-LKWs durch die Ortschaft, deren Infrastruktur dafür gar nicht ausgelegt ist. Entsprechende Verkehrsleitmaßnahmen von und zum Terminal wären dringend erforderlich.

Wir werden an der Ausfahrt vom Terminal in den Kreisverkehr nur die Richtung zur BAB A8 ausschildern. Die Einfahrt zu dem Terminal kann mit der direkten Beschilderung auf der Autobahn erfolgen und damit die Verkehre lenken. Durch den neuen Kreisverkehr (der bis zur Inbetriebnahme unseres 2. Moduls vollständig fertiggestellt wird) ist eine attraktive und schnelle Verkehrsanbindung an das Autobahnnetz geschaffen, die auch die Verkehre durch Jungingen reduzieren wird.

30. Wie sieht der geplante direkte Anschluss an die Bahnstrecke Ulm/Stuttgart aus? Wie viel Verkehr ist dort durch den Anschluss zu erwarten und werden geeignete Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke hergestellt? Wir fürchten mehr Lärm infolge der stärkeren Auslastung. Im Zuge dessen sollte auch die Lärmkartierung für Ulm und Umgebung dringend aktualisiert und mit den bisher fehlenden Daten zum Bahnverkehr ergänzt werden.

Im Rahmen des Schallgutachten wurde auch die Strecke zwischen Ulm und Stuttgart für die zusätzlichen Verkehre untersucht. Hier wurde eine Erhöhung der Schienenlärmmemission auf den angrenzenden Streckenabschnitten auf den Gesamtschalleistungspegel bezogen am verkehrsstärksten Tag mit unter 1,0 dB(A) festgestellt. Daher werden auf der benannten Strecke durch unsere Maßnahme keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen geplant.

31. Wie sehr steht der Ausbau des Terminals mit einem Ausbau des Regio-S-Bahn-Netzes mit Bahnhöfen in Jungingen und Dornstadt im Konflikt?

Hier hatten wir im Rahmen unserer Planung Kontakt zu Hr. Dr. Dümmler (Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V.) aufgenommen. Es existiert derzeit kein Konflikt zu den Planungen der regionalen Projektgesellschaft, welche aktuell den benannten Ausbau vorantreibt.

32. Bzgl. des Durchgangs des Hauptwanderweges sollte unabhängig von der geplanten Verlängerung der neuen Rohre geprüft werden, ob die alten im Ostteil nicht ebenfalls erneuert und auf den größeren Durchmesser erweitert werden könnten. Dann wäre es auch möglich, mit dem Fahrrad hindurchzufahren.

Leider können wir diese Maßnahme nicht im Zusammenhang mit unserem Projekt realisieren, da der Ostteil der Röhre für einen Durchlass ausreichend dimensioniert und instandhaltungstechnisch hinreichend standsicher sind.

33. Die Kommentare von Herrn Erthle und Frau Guther waren sehr berechtigt, da der Rangierverkehr sich aus der Vertiefung südlich von und in Beimerstetten auf die südlich vorgelagerte Erhöhung verschiebt, eine freiwillige Verbesserung über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, wie von Herrn Erthle vorgeschlagen, wäre zu begrüßen.

Gerne werden wir die konkreten Maßnahmen in Abstimmung mit unserem Zuwendungsgeber prüfen, welche bei uns eingereicht werden.

34. Generell kann ich mich den Kommentaren einiger Redner nur anschließen, das es wünschenswert wäre, über den eigenen Tellerrand hinauszudenken und ggf. gemeinsam mit den Kommunen, dem Kreis und dem Bund nach Lösungen zu suchen um die Belastung der Umgebung zu verringern, die entsteht durch z.B. Lärm, pinkelnde und wild parkende LKW-Fahrer die Dank moderner Navigationssysteme versuchen die mautpflichtige A7/A8 zu umgehen etc. Außerdem kann ich nur anregen, zu bedenken, dass auch potentielle lokale Kunden Ihre Einstellung dazu wahrnehmen.

Im Rahmen unserer Planung haben wir Abstimmungen mit den Kommunen durchgeführt um Lösungsansätze herauszuarbeiten. Leider können wir häufig nur Empfehlungen aussprechen aber konkrete Maßnahmen nicht im Rahmen unseres Projekts umsetzen. Hinsichtlich der Speditionen werden wir – wie von uns im Rahmen der Veranstaltung beschrieben – weiterhin eine Sensibilisierung unserer Kunden vornehmen.