

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

1. Themenworkshop

„Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridore“

Online-Sitzung

23. März 2021

1. Themenworkshop des Dialogforums Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	13.30 Uhr – 16.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Robin Rieprich, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Björn Bauer, Teilprojektleiter, Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Julia Weber, Kommunikatorin Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Andrea Geiser, Stakeholdermanagement, Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung Bastian Volk Froelich & Sporbeck Umweltplanung Julia Obentheuer Froelich & Sporbeck Umweltplanung Marius Kern, Krebs + Kiefer Wilhelm Schmikalla Krebs + Kiefer
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok Kinga Chojnowski, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick auf das 2. Dialogforum
TOP 3	Auffrischung zur Planungsmethodik
TOP 4	Raumwiderstandsanalyse
TOP 5	Grobkorridore
TOP 6	Ergebnisse
TOP 7	Zusammenführung im Plenum und weiteres Vorgehen

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation ist online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> abrufbar.

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmendenliste

Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Mitglieder zum 1. Themenworkshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Auch Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden zum Workshop und bedankt sich für die Teilnahme sowie die vorab eingereichten Fragen. Im Workshop sollen die Inhalte aus dem letzten Dialogforum vertieft werden. Der Planungsprozess steht weiterhin noch am Anfang. Nach der Abgrenzung des Suchraums sind die im zweiten Dialogforum vorgestellten Grobkorridore ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu einer Antragsvariante. Herr Dr. Geweke erläutert, dass die Fragen und Hinweise aus dem Workshop sowie die Antworten dokumentiert und anonymisiert auf die Website gestellt werden. Er wünscht einen guten und konstruktiven Workshop.

Begrüßung durch die Moderation

Herr Eggert erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen. Anschließend stellt der Moderator die Agenda des 1. Workshops vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Fragen und Hinweise der Teilnehmenden zu aktuellen Themen

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird geäußert, dass der Veranstaltungsbeginn um 13.30 Uhr mit Blick auf nicht-hauptamtlich beschäftigte Vertreterinnen und Vertreter zu früh sei.

Der Moderator schlägt vor, die nächsten Veranstaltungen um 15:30 Uhr beginnen zu lassen und das Thema im dritten Dialogforum (08.06.2021) noch einmal aufzugreifen. Zu diesem Vorschlag gibt es von den Teilnehmenden keine Anmerkungen. Damit wird bis zu einer Entscheidung im nächsten Dialogforum zu den nächsten Veranstaltungen um 15.30 Uhr eingeladen.

Hinweis eines Teilnehmenden: Im zweiten Dialogforum ist der Eindruck entstanden, dass in der Raumwiderstandsanalyse potenzielle Belastungen durch die neue Bahnstrecke für Menschen, die bereits an einer bestehenden Strecke leben und solchen, die nicht an einer Bestandsstrecke leben, unterschiedlich gewertet werden. Dieser Eindruck resultierte daraus, dass verstanden wurde, dass bei Siedlungsgebieten, die außerhalb von Bündelungsoptionen mit Bestandsinfrastrukturen liegen, Grobkorridore mit Abstand zur Siedlungsgrenze entwickelt worden seien. Grundsätzlich sollten die Raumwiderstandsklassen so präzisiert werden, dass deutlich wird, alle Menschen werden gleichbehandelt. Die Gleichbehandlung sollte für den gesamten Trassenauswahlprozess gelten.

Herr Stolzenburg erläutert, dass bei der Entwicklung der Grobkorridore kein Abstand zu Siedlungsgrenzen berücksichtigt wurde. Erst bei den Linienentwürfen wird versucht, wenn möglich Abstände zu Siedlungen einzuhalten. Ein bewährtes Abstandsmaß sind dafür 250 Meter, da so die Grenzwerte in der Regel ohne Schallschutzaufwendungen eingehalten werden können. Die rechtliche Grundlage für die Bewertung von Schallimmissionen ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Diese gilt überall gleich. Bei den darin festgelegten Immissionsgrenzwerten macht es keinen Unterschied, ob Menschen an einer bestehenden Infrastruktur wohnen oder nicht. Allerdings gibt es unterschiedliche Grenzwerte für verschiedene Gebiete (wie Wohnen, Gewerbe, Mischgebiete, Kurgebiete) sowie Tag und Nacht. Falls diese nicht durch Abstand eingehalten werden können, sind aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Die Einhaltung der Grenzwerte und die notwendigen Maßnahmen für den Schallschutz werden in den noch durchzuführenden Schalluntersuchungen betrachtet.

Herr Dr. Geweke versichert, dass in der Planung mit Blick auf das Schutzgut Mensch und die folgenden Detailuntersuchungen alle Anwohnerinnen und Anwohner gleichbehandelt werden, unabhängig davon, ob sie in der Nähe einer Bestandsinfrastruktur leben oder nicht. Es werde eine transparente und unvoreingenommene Prüfung von Neubau- sowie Ausbauoptionen geben.

Einige Teilnehmende thematisieren die Berichterstattung zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe im Nachgang des zweiten Dialogforums in den Badischen Neuesten Nachrichten (22.03.2021). Die Aussagen von Prof. Dr. Gerd Hager, Verbandsdirektor Regionalverband Mittlerer Oberrhein, würden nahelegen, dass eine linksrheinische Streckenführung keine ernsthafte Option sein sollte. Die Mitglieder bitten um eine Klarstellung.

Prof. Dr. Gerd Hager erläutert seine Aussage in den Badischen Neuesten Nachrichten. Dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein ist es ein Anliegen, dass der Variantenvergleich transparent und ohne Vorfestlegung in offenem Dialog geführt wird. Dies gelte für beide Rheinseiten. Eine einfache, sich aufdrängende Trassenführung ohne Belastungen wird es nicht geben. Daher sei es wichtig, dass es sich die Regionen nicht einfach machen und die Belastungen auf die jeweils andere Rheinseite schieben.

Im gemeinsamen Prozess seien Betroffenheiten für die Regionen zu reduzieren. Es dürfe kein Maßstab sein, wer wo wohnt. Stattdessen müsse im weiteren Prozess ermittelt werden, wie stark die Menschen von den jeweiligen Varianten betroffen sind. Wichtig sei zudem, dass mit der Bündelung bestehender Infrastruktur auch, aber nicht nur Schienentrassen gemeint seien.

TOP 2 Rückblick auf das 2. Dialogforum

Terminplan

Herr Dr. Geweke stellt den Zeitplan zum Planungsprozess vor. (Anlage 2, Seite 6) Bis Ende 2021 sollen Linienentwürfe erarbeitet und vorgestellt werden. Die Anzahl der Linienentwürfe wird voraussichtlich im niedrigen, zweistelligen oder bereits einstelligen Bereich liegen. Diese werden im Jahr 2022 vertieft geprüft. Erst nach Abschluss der Prüfungen wird die Antragsvariante festgelegt.

Anmerkung eines Teilnehmenden zum Zeitplan: Der Pfeil zur „Raumwiderstandsanalyse und Entwicklung Grobkorridore“ endet im März 2021. Es sind im Hinblick auf die im Dialog eingebrachten Hinweise aber noch nicht alle offenen Punkte geklärt.

Herr Dr. Geweke erklärt, dass Hinweise hierzu weiter aufgenommen und bearbeitet werden. Grundsätzlich liegt ein Entwurf für Grobkorridore vor, und nun wird geprüft, ob darin Linienentwürfe konstruierbar sind. Falls keine durchgängigen Linien konstruierbar sind, bzw. sich auch außerhalb der Grobkorridore technisch sinnvolle Lösungen ergeben, können die Grobkorridore im Einzelfall auch verlassen werden. Die gezeigten Zeiträume dienen der Prozessdefinition, Abweichungen und Iterationsschleifen sind aber möglich.

Öffentliche Kommunikation zum Bahnprojekt

Julia Weber, Kommunikatorin des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, informiert zur öffentlichen Kommunikation des Bahnprojektes. (Anlage 2, Seite 8-9) Die abgestimmten Presseinformationen und die Präsentationen werden nach den Sitzungen des Dialogforums auf die Website gestellt. Diese Unterlagen sind öffentlich einsehbar und können von den Mitgliedern für die Kommunikation verwendet werden. Als weitere Kommunikationskanäle stellt Frau Weber den Newsletter, die Website, die Infoboxen an den Hauptbahnhöfen in Mannheim und Karlsruhe sowie die ab Juni 2021 geplante Online-Bürgersprechstunde vor. Die Überlegung, auch Sprechstunden für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Dialogforums durchzuführen, hat sich seitens der DB nach den Hinweisen aus dem zweiten Dialogforum verfestigt und wird daher nun zeitnah umgesetzt.

TOP 3 Auffrischung zur Planungsmethodik

Herr Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, erläutert die Raumwiderstandsklassen für die Raumwiderstandsanalyse und die Datenquellen hierzu vor. (Anlage 2, Seiten 11-13) Er bittet um Hinweise oder Ergänzungen, falls Zuordnungen nicht nachvollziehbar sind. Im Folgenden gehen Herr Stolzenburg und Herr Dr. Geweke auf die Fragen und Hinweise der Teilnehmenden ein.

Kann eine Einordnung der Vorranggebiete für Windenergienutzung und Vorranggebiete für Rohstoffabbau (bisher Raumwiderstandsklasse IV) in Raumwiderstandsklasse III geprüft werden?

Die Planer und Umweltingenieure der DB Netz AG haben sich eng mit den Regionalverbänden, dem Regierungspräsidium Karlsruhe und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd bei der Einordnung der Raumwiderstandsklassen abgestimmt. Aus den Regionalplänen ergibt sich, dass diese Gebiete einen hohen Schutzstatus haben und damit aus rechtlichen Gründen in der Kategorie IV verortet werden müssen. Eine Abstufung würde sich ohnehin kaum in der Bewertung niederschlagen, da die genannten Vorranggebiete nur geringe Flächen im Suchraum einnehmen.

Wo erfolgt die Einordnung von Baggerseen? Diese Seen sind nicht in der Raumwiderstandskarte ausgewiesen, liegen aber teilweise in den Grobkorridoren.

Fließ- und Stillgewässer sind in die Raumwiderstandsklasse III eingeordnet. Es liegt an der Darstellungsweise in den Karten, dass Seen nicht sichtbar sind. Lösungen zur Querung der Gewässer sind technisch aufwändig und mit hohen Kosten verbunden. Daher wird bei der Linientrassierung innerhalb der Grobkorridore versucht, die Seen zu umgehen. Falls dies nicht möglich ist, wird eine Überquerung geprüft.

TOP 4 Raumwiderstandsanalyse

Herr Stolzenburg erläutert das Vorgehen bei der Raumwiderstandsanalyse und stellt die Ergebnisse vor. (Anlage 2, Seiten 15-19) Er betont, dass sich im Suchraum für das Bahnprojekt eine Vielzahl hochempfindlicher Räume befinden. Bei der Suche nach einer geeigneten Linienführung könnten daher auch punktuell sensible Räume berührt werden.

Im Folgenden beantwortet Herr Stolzenburg die Fragen eines Teilnehmenden.

Was bedeuten „Sonderflächen Bund, Entwicklungsflächen Konversion“ auf der Raumwiderstandskarte?
Diese Bereiche sind in den Regionalplänen als Sonderflächen ausgewiesen. Sie wurden keiner einheitlichen Raumwiderstandsklasse zugeordnet, weil die Flächen sehr unterschiedlich ausgeprägt sind. Daher ist eine Betrachtung im Einzelfall notwendig, wenn Trassenkorridore und erste Linien entwickelt werden.

TOP 5 Grobkorridore

Herr Stolzenburg erläutert die Methodik zur Findung von Grobkorridoren anhand eines Beispiels und geht auf die Ergebnisse sowie das weitere Vorgehen auf dem Weg zur Findung der Vorzugsvariante(n) ein. (Anlage 2, Seiten 21-34) Er betont, dass die Grobkorridore im weiteren Planungsverlauf noch angepasst werden können und die Planerinnen und Planer offen für Hinweise sind. Im Folgenden gehen Herr Stolzenburg und Herr Dr. Geweke auf die Fragen und Hinweise der Teilnehmenden ein, die vorab eingereicht, bzw. in der Sitzung selbst gestellt werden.

Frage zum Ausblick: (Anlage 2, Seite 34) Wird es ein Scoping geben? Was passiert bei der Kartierung?
Die faunistischen Übersichtskartierungen dienen dazu, eine einheitliche Datengrundlage für den Suchraum zu schaffen und Datenlücken bei den vorhandenen Fauna-Daten zu schließen. Sie basieren auf einer zuvor systematisch durchgeführten Datenabfrage, die mit den höheren Naturschutzbehörden abgestimmt wurde.

Was passiert, wenn es keine sich aufdrängende Linienführung gibt? Errechnet ein Programm die Linien oder entscheidet politischer Wille?

Es gibt Computerprogramme, die den Planer bei der Linienfindung gut unterstützen. Im Projekt Mannheim–Karlsruhe wird „SmartTrass“ der Firma QLX GmbH genutzt. Letztlich schauen aber die Planerinnen und Planer, welche Lösungen möglich sind. Es ist davon auszugehen, dass keine Lösung gefunden wird, die vollkommen ohne Betroffenheiten auskommt. Querriegel sehr hoher / außerordentlich hoher Raumwiderstände müssen ggf. auf möglichst kurzen Abschnitten gequert werden.

Im Variantenvergleich werden die möglichen Linienführungen nach transparenten Kriterien verglichen und nachvollziehbar bewertet. Der „politische Widerstand“ stellt kein Kriterium für die Variantenauswahl dar.

Querung des Neckars bei Mannheim: Ist bekannt, dass beim Neckar zwischen Heidelberg und Mannheim sehr schwierige Verhältnisse im Bereich der Grundwasser-Schichten bestehen, sodass der Bau eines Tunnels zur Unterquerung gravierende Störungen zur Folge haben könnte?

Die Planer bedanken sich für den Hinweis. Bei der Prüfung von möglichen Tunnellösungen werden solche technischen Voraussetzungen eine zentrale Rolle spielen.

Hinweis zu einer möglichen Erweiterung des Suchraumes: Die Erweiterung für die Planung nach Norden soll einerseits Biblis miteinschließen, um die Rheinquerung Worms für eine Pfälzer Lösung zu berücksichtigen. Des Weiteren soll dieser Suchraum um die Orte: Lampertheim, Viernheimer-Dreieck, Heddeshheim, Schriesheim eingeschlossen werden, um die Möglichkeit einer Neckarquerung in Form einer Brücke westlich der Autobahnbrücke der A5 (Schwabenheimer Schleuse) in Erwägung zu ziehen. Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und Bundesschienenwegeausbaugesetz stellen die Planungsgrundlage des Projekts dar. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gibt für das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe die Ziel- und Endpunkte klar vor, damit eine sinnvolle Verknüpfung zu den anschließenden Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt–Mannheim und Karlsruhe–Basel möglich ist. Die Projektaufgabe ist, die Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe auszuweiten, daher wäre eine Erweiterung des Suchraums nach Norden bis Biblis außerhalb des Projektrahmens.

Eine mögliche Suchraumerweiterung um Lampertheim, das Viernheimer Dreieck, Heddeshheim und Schriesheim zur Untersuchung oberirdischer Umfahrungslösungen von Mannheim in Richtung Süden wird im Rahmen des Themenkatalogs des Dialogforums geprüft.

Sind Gebiete außerhalb der Grobkorridore nach deren Veröffentlichung für die weiteren Arbeiten ausgeschlossen?

Nein, wenn im weiteren Planungsverlauf noch ernsthaft in Betracht kommende Lösungen identifiziert werden, werden diese auch im Nachgang nach derselben Methodik geprüft, unabhängig davon, ob diese inner- oder außerhalb der Grobkorridore liegen.

Der Rangierbahnhof/Hauptbahnhof Mannheim zeigt in den Karten eine Ausrichtung in das Suchgebiet hinein nach Südost, der Güterbahnhof/Hauptbahnhof Karlsruhe eine Ausrichtung in das Suchgebiet

hinein nach Nordost. Inwiefern ist dann eine Trassenführung nach Westen als "linksrheinische Lösung" sinnvoll?

Beides sind wichtige Anknüpfungspunkte, die angebunden werden müssen. Die Rangierbahnhöfe werden genutzt, um Züge neu zu ordnen. Daher ergibt sich aus der Ausrichtung im Raum keine Vorfestlegung auf eine Rheinseite für den Streckenverlauf der zwei neuen Gleise. Wie der Rangier- bzw. Güterbahnhof angebunden werden kann, wird im Rahmen der Linienfindung ermittelt. Die Frage kann nochmals aufgegriffen werden, wenn die Planung hierzu voranschreitet.

Nach eingehender Betrachtung der Grobkorridore im gesamten Suchgebiet scheint es keine offensichtlichen Trassenführungen zu geben. Bleibt damit nur die Option, die Trasse entlang bestehender Infrastrukturen zu führen?

Hierzu ist zum jetzigen Zeitpunkt keine abschließende Aussage möglich. Vermutlich wird sich eine Kombination aus Bündelungs- und Neubauabschnitten ergeben und keine reine Neubaustrecke. Aufgrund der hohen Dichte an Raumwiderständen, wird voraussichtlich insbesondere in den Siedlungsgebieten der Ausbau mit Bündelung – auch mit Straßen – eine große Rolle spielen.

Wie verhält es sich mit möglichen Grobkorridoren, die aufgrund von Raumwiderständen von Ihnen verworfen und nicht weiter betrachtet werden, die aber z. B. mit Tunnellösungen vorhandene Raumwiderstände überwinden können?

Innerhalb der Grobkorridore wird zunächst versucht, oberirdische Lösungen zu finden. Zur Überwindung von hohen und außerordentlich hohen Raumwiderständen werden bauliche Lösungen geprüft.

An Ende des Prozesses muss eine genehmigungs- aber auch finanzierungsfähige Lösung gefunden werden, die Ergebnis eines vorangegangenen Abwägungsprozesses ist.

Muss man damit rechnen, dass ein aktueller Grobkorridor aufgrund technischer Erfordernisse auf ein Gebiet der Raumwiderstands-Kategorie IV erweitert wird, z.B. um einen erforderlichen Radius (z.B. ca. 3 km für 200 km/h Fahrtgeschwindigkeit) gerecht zu werden?

Grundsätzlich könnten die Grobkorridore noch angepasst werden. Konkrete mögliche Linienführungen werden im Planungstool angeschaut. Die Trassierung erfolgt nach festgelegten Prämissen wie der Mindestgeschwindigkeiten und erforderlichen Radien.

Wann und wie werden die Karten der Raumwiderstände und Grobkorridore bereitgestellt? Können die Informationen auch als „Shape-File“ für die Nutzung in Geoinformationssystemen zur Verfügung gestellt werden?

Die Karten können im Nachgang der Veranstaltung als pdf-Dokument auf die Projektwebsite gestellt werden. Inwiefern auch „Shape-Files“ herausgegeben werden können, werden die DB und die Planerinnen und Planer prüfen und mit den Raumordnungsbehörden abstimmen.

TOP 6 Ergebnisse

Im Folgenden teilen sich die Teilnehmenden in zwei Gruppen auf, in denen die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse und die Grobkorridore in einem Geoinformationssystem (GIS) im Detail betrachtet und offene Fragen geklärt werden.

Gruppe I: Rechtsrheinischer Suchraum

Ralf Eggert begrüßt Frau Obentheuer (Froelich & Sporbeck), Herrn Bauer (Teilprojektleiter, Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe), Herrn Stolzenburg (Froelich & Sporbeck) und Herrn Kern (Krebs + Kiefer). Die Planerinnen und Planer beantworten im Folgenden die Fragen der Teilnehmenden.

Wenn eine Linie zum Beispiel durch einen Wald verlaufen würde, sind Maßnahmen wie Tunnel oder Grünbrücken möglich?

Tunnellösungen können grundsätzlich geprüft werden, wenn dadurch beispielsweise eine genehmigungs- und finanzierungsfähige Lösung durch ein FFH-Gebiet entstünde. Auch Grünbrücken sind im Rahmen der Detailplanung möglich.

Sind die Grobkorridore an den Bestandsstrecken breit genug für eine Bündelung? Hinweis auf einen Friedhof, der im Korridor liegt.

Die Grobkorridore sind aus der raumordnerischen und umweltfachlichen Bewertung abgeleitet. Ausbauoptionen am Bestand müssen technisch geprüft werden, was im nächsten Planungsschritt erfolgen wird.

Die Karten mit den Bündelungskorridoren zeigen derzeit einen etwa 200 Meter breiten Korridor um die Bestandsinfrastruktur. In der vertiefenden Planung wird geprüft, ob Linien in diesen Bereichen unterzubringen sind und welche Auswirkungen damit verbunden wären.

Auf dem Abschnitt von Molzau nach Mannheim gibt es bereits die Bestandsstecke Mannheim–Karlsruhe sowie die Strecke Stuttgart–Mannheim. Besteht dennoch die Notwendigkeit für weitere Gleise?

Grundsätzlich besteht der Kapazitätsbedarf zwischen Mannheim und Karlsruhe für zwei weitere Gleise, über die aktuellen Strecken hinaus.

Wie genau wird mit konkreten Linienvorschlägen umgegangen?

Alle Vorschläge werden nach den festgelegten Kriterien geprüft, Ergebnisse werden im Dialogverfahren vorgestellt. Mit Blick auf die Rechtssicherheit müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten überprüft werden.

Gruppe II: Linksrheinischer Suchraum

Robin Rieprich (ifok) begrüßt Herrn Volk (Froelich & Sporbeck), Herrn Dr. Geweke (Projektleiter Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe), Frau Geiser (Stakeholdermanagement, Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe) und Herrn Schmikalla (Krebs + Kiefer). Die Planerinnen und Planer beantworten im Folgenden die Fragen der Teilnehmenden.

Westlich von Karlsruhe queren zwei Grobkorridore den Rhein. Wäre eine zweite Rheinbrücke im Bereich Wörth am Rhein möglich? Wie würde diese aussehen?

Im Rahmen der Erstellung von Linienentwürfen wird auch geprüft, welche Optionen zur Rheinquerung möglich sind. Voraussichtlich kann im dritten Dialogforum hierzu ein Zwischenstand präsentiert werden.

Nachfrage zur Rheinquerung bei Germersheim: Ist auch hier eine neue Querung geplant?

Die Korridore, die den Rhein bei Germersheim queren, sind Bündelungsoptionen. Konkrete Aussagen zu den Querungen können derzeit noch nicht erfolgen (siehe vorherige Frage). Die vorhandene Stahlbrücke im Bereich Germersheim kann aber im Hinblick auf Abstände und Kurvenradien und die zu erreichenden Geschwindigkeiten nicht für die Querung einer neuen Strecke genutzt werden.

Im rechtsrheinischen Suchraum ist eine große Anzahl an Bündelungsmöglichkeiten, insbesondere mit dem Straßenverkehr (A61/A65/B9), zu sehen. Gibt es im Bereich des linksrheinischen Suchraums auch die Möglichkeiten eine stärkere Bündelung mit Straßen zu planen?

Die Bündelungsoptionen mit dem Straßenverkehr sind im linksrheinischen Suchraum ebenfalls berücksichtigt. Die A 61 beispielsweise ist linksrheinisch als Bündelungsoption aufgenommen. Derzeit wird die Machbarkeit geprüft. Zum Beispiel ist das Gebiet um die A 61 ein Natura-2000-Gebiet, welches einen besonderen Schutzstatus aufweist. Es wird geprüft werden, ob im Falle einer Bündelung das Schutzgebiet randlich gequert werden kann.

TOP 7 Zusammenführung im Plenum und weiteres Vorgehen

Die Moderatoren berichten kurz zum Austausch in den Gruppen. Ralf Eggert weist darauf hin, dass eine Reihe von Fragen im Workshop geklärt, jedoch nicht alle im Vorfeld eingereichten Fragen beantwortet werden konnten.

Herr Dr. Geweke erklärt, dass die eingegangenen Fragen beantwortet und im Nachgang auf die Website gestellt werden. Er bittet die Teilnehmenden, die E-Mail-Adresse info@mannheim-karlsruhe.de weiter für Fragen und Hinweise zu nutzen. In einem für Mai 2021 geplanten Workshop ist vorgesehen, Hintergründe zur Planung, Verkehrskonzeption und Zugzahlen zu thematisieren. Dieser kann genutzt werden, um auch weitere Fragen zum aktuellen Planungsstand zu klären.

Herr Eggert ergänzt, beim Einreichen der Fragen sollte auch die aktuelle Planungstiefe beachtet werden. Für eine Reihe von Themen sind zunächst weitere Untersuchungen nötig.

Zum weiteren Vorgehen in der Planung werden weitere Fragen der Teilnehmenden besprochen, auf die Herr Dr. Geweke und Herr Stolzenburg eingehen.

Wie wird mit konkreten (Varianten-)Vorschlägen umgegangen? Wie können diese eingereicht werden?
Vorschläge können am besten als Skizze auf einer Karte eingezeichnet und dann mit Erläuterungen eingereicht werden. Wenn die Vorschläge grundsätzlich sinnvoll und machbar sind, können sie von den Planerinnen und Planern in die Planungssoftware eingetragen werden. Alle Vorschläge werden nach den festgelegten Kriterien geprüft, Ergebnisse werden im Dialogverfahren vorgestellt.
Auch Hinweise der Region zu Raumwiderständen werden weiter geprüft. Sie werden aufgenommen, wenn die Prüfung ergeben hat, dass diese raumordnungsrelevant sind.

Ist es sinnvoll, den nächsten Workshop schon durchzuführen, wenn es noch keine neuen Informationen zu möglichen Trassenführungen gibt? Vorschlag des Teilnehmenden: der Austausch sollte später über konkrete, technisch machbare Trassen geführt werden.

Grundsätzlich ist es richtig, dass bis zum nächsten Workshop noch kein neuer Planungsstand vorliegen wird. Dennoch ist es der DB Netz wichtig, dass alle offenen Fragen zu dem derzeitigen Planungsstand, der Raumwiderstandsanalyse und den Grobkorridoren geklärt werden können.

Wurde der BUND Rheinland-Pfalz zum Dialogforum eingeladen?

Die DB Netz sagt zu, dies im Nachgang der Sitzung zu prüfen [*Ergänzung im Nachgang der Sitzung: Die DB Netz ist mit dem BUND Rheinland-Pfalz im Austausch und wird die Organisation zukünftig einladen.*]

Zur Knotenstudie Mannheim: Wo kommt der Verkehr aus Mannheim heraus und kann sich im nördlichen Bereich noch etwas verändern?

Die Knotenstudie ist ein Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung. Sie wurde durch den Bund qualifiziert abgeschlossen. Im nächsten Workshop und im nächsten Dialogforum wird die DB Netz die Themen „Verkehrsprognosen“ näher beleuchten.

Vorstellung der nächsten Schritte durch die Moderation

Herr Eggert erläutert, dass das dritte Dialogforum am 08.06.2021 stattfinden wird. Zudem wird im Mai ein weiterer Themenworkshop durchgeführt. Über den Termin für den Workshop werden die Mitglieder des Dialogforums zeitnah per E-Mail informiert.

Verabschiedung durch die DB

Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Teilnahme sowie die konstruktive Diskussion. Anschließend verabschiedet er die Teilnehmenden.