

•

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

9. Workshop

Online-Sitzung

24. Juni 2022

9. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 16.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Julian Broens, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Offene Themen aus dem 6. Dialogforum <ul style="list-style-type: none">• Anbindung Rangierbahnhof• Verschiedene Tunnelbauweisen
TOP 3	Untersuchung neuralgischer Punkte und durchgängige Linienvarianten <ul style="list-style-type: none">• Ihre Fragen• Exkurs: Blick in die Werkstatt
TOP 4	Vorschläge aus der Öffentlichkeit
TOP 5	Ausblick

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

Anlagen zum Protokoll

Präsentation

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung und Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Herr Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops. Als zentrales Ziel des Workshops nennt er den vertiefenden Austausch zu den Themen des 6. Dialogforums. Dort wurden unter anderem die Ergebnisse aus der Prüfung der neuralgischen Punkte und der Vorschläge aus der Öffentlichkeit sowie die derzeit etwa 50 möglichen durchgängigen Linienvarianten vorgestellt. Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

Begrüßung und Rückblick auf das 6. Dialogforum

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops. Er fasst die zentralen Themen des 6. Dialogforums zusammen. Zunächst erläutert er den Weg zur Entwicklung durchgängiger, ernsthaft in Betracht kommender Linienvarianten. Die Anzahl der entwickelten durchgängigen Linienvarianten wird bis zum 7. Dialogforum, welches im September 2022 stattfinden wird, nach Kriterien den drei Zielsystemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Technik/Wirtschaft“ reduziert (Präsentation, Seite 3). Herr Dr. Geweke stellt noch einmal die Untersuchung von acht neuralgischen Punkten anhand von Seite 4 der Präsentation vor. Er geht außerdem auf die Prüfung möglicher dem Projekt entgegenstehende Planungen ein (Präsentation, Seite 5). Im Bereich Waghäusel – Lußhardter Wald beispielsweise wurden die Flächen analog dem Regionalplan neu bewertet. Mit dem Ergebnis, dass eine Umgehung nicht möglich ist. Auf der Seite 6 der Präsentation zeigt Herr Dr. Geweke eine Übersichtskarte der durchgängigen Linienvarianten mit der vorgenommenen Unterteilung des Suchraums in den Bereich Mannheim und den Rest des Suchraums (rote Linie auf der Übersichtskarte). Die einzelnen Linienvarianten wurden inzwischen in die interaktive Karte auf der Website des Projekts eingepflegt. Herr Dr. Geweke zeigt auf Seiten 7 und 8 der Präsentation die sieben Vorschläge aus der Öffentlichkeit mit den im 6. Dialogforum erläuterten Ergebnissen der Prüfung.

TOP 2 Offene Themen aus dem 6. Dialogforum

Herr Kern begrüßt die Teilnehmenden des Workshops. Er geht vertiefend auf zwei Themen ein, zu denen im 6. Dialogforum Nachfragen gestellt wurden: Die Anbindung des Rangierbahnhofs Mannheim durch die möglichen Linienkorridore sowie verschiedene Tunnelbauweisen.

Anbindung des Rangierbahnhofs

Auf Seite 10 der Präsentation zeigt das linke Bild die drei Tunnelkorridore im Bereich Mannheim, die im 6. Dialogforum vorgestellt wurden, mit dem Rangierbahnhof Mannheim. Der Rangierbahnhof ist auf dem rechten Bild vergrößert dargestellt. Es handelt sich um den zweitgrößten Rangierbahnhof Deutschlands. Es gibt dort zwei Systeme: Ein West-Ost-System und ein Ost-West-System (Präsentation, Seite 11). Das West-Ost-System umfasst die Einfahrgruppe K, die Richtungsgruppe A und die Ausfahrgruppe D. Das Ost-West-System besteht aus der Einfahrgruppe M, der Richtungsgruppe E Nord, der Richtungs- und Ausfahrgruppe E Süd sowie der Ausfahrgruppe G. In den Einfahrgruppen werden die Züge zerlegt (entkoppelt), über ein Abrollwerk zwischen den jeweiligen Einfahr- und Richtungsgruppen einzeln abgerollt, um über ein großes Weichensystem in die jeweiligen Richtungsgleise befördert zu werden. Dort werden die Waggons wieder zusammengekoppelt und in die Ausfahrgruppe befördert oder in Richtung der jeweiligen Strecken geführt. Auf der westlichen Seite führt der Rangierbahnhof in Richtung Mannheim Hbf. Nördlich ist die östliche Riedbahn (Strecke 4010 / 4051) angeschlossen. Westlich geht es in Richtung Mannheim-Friedrichsfeld Süd. Südlich ist der Rangierbahnhof in Richtung Neckarau eingleisig (Strecke 4021) angeschlossen.

Für eine Vollenbindung muss aus Richtung Mannheim-Waldhof kommend die Einfahrgruppe K angebunden werden. Für die Gegenrichtung muss mindestens die Richtungs- und Ausfahrgruppe E Süd angebunden werden. Die Anbindung der Ausfahrgruppe G (Ost-West-System) durch das Projekt ist aufgrund der Lage im System und anzubindender weiterführender Tunnelkorridore in Richtung Norden nicht möglich.

Zur Präsentation, Seite 12: Die Linienkorridore 1 und 3 sind in Bezug auf die Einbindung in die Westseite des Rangierbahnhofs identisch. Das Richtungsgleis würde hier in die Einfahrgruppe K einmünden. Das Gegenrichtungsgleis verläuft dort in einem Tunnel und bindet die Umfahrgleise des Rangierbahnhofs an. Das Trogbauwerk (dunkel dargestellt) bindet die Richtungs- und Ausfahrgruppe E Süd der Gegenrichtung an. Dadurch ist insgesamt eine Vollenbindung möglich.

Zur Präsentation, Seite 13: Der Linienkorridor 2 verläuft diagonal unter dem Stadtgebiet. Es bestehen in der Nähe des Rangierbahnhofs einige Kreuzungskonflikte mit Straßen sowie vorhandener Gleisinfrastruktur. Zwischen den durchgehenden Gleisen der Strecken 4000 und 4002 und der Einfahrgruppe K ist ein Auftauchen aufgrund der notwendigen Rampenlängen und der damit verbundenen Trogbauwerke nicht möglich. Sowohl das Richtungs- als auch das Gegenrichtungsgleis können nur die Umfahrgleise anbinden. Das Gegenrichtungsgleis bindet zusätzlich noch die Richtungs- und Ausfahrgruppe E Süd an. Das ermöglicht nur eine Teilanbindung. Die Einfahrgruppe K kann mit dem Linienkorridor 2 nicht angebunden werden.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Linienkorridore 1 und 3: Warum kann die Ausfahrgruppe G nicht angeschlossen werden? Führt das zu einem Bedeutungsverlust der Ausfahrgruppe G?

Die Einfahrgruppe K und Ausfahrgruppe E Süd müssen angeschlossen werden. Dies ist die Voraussetzung für eine Vollenbindung des Rangierbahnhofs. Die Ausfahrgruppe G hat insbesondere Bedeutung für ausfahrende Züge in Richtung linker Rheinseite.

Linienkorridor 2: Wenn eine vollständige Anbindung nicht möglich ist, was bedeutet das für das Stadtgebiet und für die Wirtschaftlichkeit des Rangierbahnhofs? Sind Eingriffe in den Rangierbahnhof nötig? Macht es Sinn, den Rangierbahnhof nach Südosten zu verschieben?

Wenn die Einfahrgruppe K nicht angebunden wäre, dann würden Güterzüge weiterhin oberirdisch durch Mannheim fahren. Eingriffe in den Rangierbahnhof haben zur Folge, dass der Rangierbetrieb für längere Zeit ausgesetzt werden müsste. Die Kosten eines Umbaus des Rangierbahnhofs sind nicht vom Bedarfsplan gedeckt. Einer Verlagerung des West-Ost-Systems nach Osten sind betriebliche Grenzen gesetzt, weil das eine temporäre Stilllegung des Rangierbahnhofs bedeuten würde.

Zur oberirdischen Umfahrungsvariante in Bündelung mit der A6: Wie erfolgt die Anbindung an den Rangierbahnhof?

Die Umfahrung ist technisch nicht anbindbar. Zudem würden die Züge falschherum in den Rangierbahnhof einfahren.

Ist die Variante in Parallele zum Flughafen rausgefallen?

Ja, dieser Abschnitt ist nicht Teil der durchgängigen Linienvarianten. Diese Variante würde zwar richtig herum anbinden. Allerdings wären viele Überführungsbauwerke nötig und es gibt Höhenbeschränkungen aufgrund der Einflugschneise des City Airport Mannheim.

Hinweis eines Teilnehmenden: Man kann auch einzelne falsch herum einfahrende Züge in die Gegenfahrt einfahren lassen.

Das ist zutreffend (sog. Eckverkehre). Diese Eckverkehre führen aber zu Kreuzungskonflikten und verschlechtern dadurch den Durchfluss des Rangierbahnhofs.

Kann man in dem System die Richtungen tauschen?

Dafür müsste man den gesamten Rangierbahnhof mit seinen Systemen ändern, weil jede Gruppe ihre eigenen Prozessschritte hat. Zudem gibt es Höhendifferenzen, die überwunden werden müssen (insbesondere Abrollberge). Die Frage wird mitgenommen und nachrichtlich beantwortet.

Darstellung der unterschiedlichen Tunnelbauweisen

Herr Kern zeigt die unterschiedlichen Bauweisen für einen Tunnel in der Präsentation, Seite 14 (fiktives Beispiel). Eine Tunnelrampe kann aus fünf Bestandteilen bestehen: Freie Strecke, Einschnitt, Trog,

Tunnel in offener Bauweise und Tunnel in geschlossener Bauweise. Anhand von Präsentation, Seite 15 werden Einschnitt und Trog, anhand von Seite 16 Tunnel in offener und geschlossener Bauweise erklärt. Ein Erklärvideo für eine Trog-Deckel-Bauweise wird am Beispiel S-Bahn-Ausbau Frankfurt Gateway Gardens gezeigt.

Das Video ist hier abrufbar: <https://www.youtube.com/watch?v=r4pFuCxtAUo>

TOP 3: Untersuchung neuralgischer Punkte und durchgängige Linienvarianten

Fragen/Hinweise zum Bereich Hockenheim

Mehrere Fragen zum Bestandsstreckenabschnitt Hockenheim sind vor der Sitzung eingegangen. Antworten werden anhand der Präsentation, Seiten 19 und 20 beantwortet.

Herr Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, öffnet zudem zur Veranschaulichung im Geoinformationssystem (GIS) den Streckenabschnitt Hockenheim und blendet die dem Raum zugeordneten Raumwiderstandsklassen ein. Die Trasse könnte hier östlich der Bestandsstrecke verlaufen. Die Einordnung in eine Raumwiderstandsklasse ist dem digitalen Landschaftsmodell entnommen. Dort wird die Einordnung nach der Bedeutung einer Fläche für Wohn-, Gewerbe- oder andere Zwecke vorgenommen. Zwei Bereiche östlich der Bestandsstrecke sind der Raumwiderstandsklasse V zugeordnet.

Im Anschluss beantworten die Referenten weitere Fragen der Teilnehmenden:

Hat der Bahnhof keine Raumwiderstandsklasse?

Der Bahnhof ist Bahngelände, daher ist ihm keine Raumwiderstandsklasse zugeordnet.

Ein Teilnehmender zeigt auf der [interaktiven Karte zum Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe](#) im Bereich der Stadt Hockenheim die Bestandsstrecke mit einer Personenüberführung: Sind die zwei dunkel gefärbten Linien die neuen Gleise? Auf welcher Seite der Bestandsstrecke liegt der Korridor? Wenn die neuen Gleise östlich der Bestandsstrecken gebaut werden, dann gehen sehr viele Wohn- und Gebäudeflächen verloren. Der Teilnehmende bittet darum, sich die Situation vor Ort genau anzusehen.

Auf der Karte wird nur der Korridor gezeigt, da im aktuellen Planungsschritt noch unklar ist, wo genau die Gleise verlaufen würden. Der Korridor verläuft östlich der Bestandsstrecke, also zwischen Bestandsstrecke und Bebauung. Die Auswirkungen eines möglichen Trassenverlaufs werden im Variantenvergleich im Detail bewertet.

Warum werden einzelne Varianten ausgeschlossen, während andere Varianten, wie oben in Hockenheim, die nah an Wohnbebauung und Gewerbeflächen liegen, weiterverfolgt werden?

Bisher wurden nur wenige Varianten ausgeschlossen, bei denen offensichtlich stark ausgeprägte Eingriffe in die Raumwiderstandsklasse V vorliegen. Es gibt eine Signifikanzschwelle von 100 m: Ein massiver Eingriff liegt vor, wenn Wohnbebauung von mehr als 100 m Länge betroffen ist. In Hockenheim sind es nur 30 m Abstand zur Wohnbebauung, allerdings ist die Wohnbebauung nach aktuellem Kenntnisstand nicht auf einer Länge von 100 m betroffen.

Wann erfolgt eine Kapazitätsbetrachtung? Muss diese nicht jetzt erfolgen?

Die Kapazitätsbetrachtung erfolgt im Variantenvergleich. Die zugehörige Vorgehensweise und Methodik wird im Dialogforum erläutert werden.

Weitere Fragen/Hinweise zur Untersuchung der neuralgischen Punkte

Zum Neuralgischen Punkt Nr. 7 sind vorab Fragen eingegangen, die in der Sitzung mündlich beantwortet werden.

Zur Präsentation, Seite 21 Frage a):

Mit Blick auf den Ausbau der A5 erfordert die Trasse eine Korridorbreite von 30 m neben dem bestehenden Fahrbahnrand.

Nachfrage: Bedeutet das: 30 m inklusive der geplanten weiteren Fahrspur der A5?

Ja.

Zur Präsentation, Seite 21, Frage b):

Die Frage ist vermutlich dahingehend zu verstehen, ob auf einen 8-streifigen Ausbau der A5 verzichtet werden kann. Diese Frage liegt nicht im Aufgabengebiet des Projektes Mannheim–Karlsruhe. Sie muss vom Bundesgutachter entschieden werden.

Setzt sich die Deutsche Bahn politisch dafür ein, dass zugunsten der Schiene auf eine Flächenfreihaltung für den Ausbau der A5 verzichtet wird?

Herr Eggert antwortet, dass sich die Bahn diesbezüglich nicht politisch positionieren kann. Er schlägt dem Teilnehmenden vor, sich bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans einzubringen oder sich an das regionale Mitglied des Bundestages zu wenden.

Hinweis aus dem Workshop: Es macht Sinn zu prüfen, ob die Trasse als Tunnel in offener Bauweise räumlich mit dem Ausbau der A5 verbunden werden kann.

Dieser Hinweis wird aufgenommen und geprüft.

Wenn bei der Kapazitätsprüfung die Zahlen der Verkehrsprognose von 2016 zugrunde gelegt werden, wird ein Kapazitätspuffer eingeplant?

Die aktuell gültige Zugzahlenprognose von 2016 muss angewendet werden. Hierzu ist die Deutsche Bahn verpflichtet. Wenn im Planungsverlauf eine neue Prognose kommt, wird diese verwendet.

Werden kurze Tunnelabschnitte auch für schwere Güterzüge geplant?

Ja, die Tunnelabschnitte werden mit max. 9 Promille Längsneigung so geplant, dass dort auch schwere Güterzüge fahren können.

Zur Präsentation, Seite 22, vorab eingegangene Frage zu Neuralgischem Punkt Nr. 8:

a) Nach derzeitigem Planungsstand würde diese Lösung ein unterirdisches und ein oberirdisches Gleis vorsehen. Die von Ihnen angesprochenen Punkte bzw. Konflikte finden bereits Berücksichtigung im Rahmen unserer Planung. Wir werden diese im weiteren Planungsprozess vertiefend betrachten.

b) Die Alternative Durlacher Bahnhof wird zur Anbindung an den Hauptbahnhof (Mischverkehr) benötigt. Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine oberirdische Alternative mit weniger Eingriffen im Bereich Karlsruhe als Anbindung denkbar.

c) Der vorhandene Verbindungsbereich vom Güterbahnhof zum Hauptbahnhof ist eingleisig und nur mit geringen Geschwindigkeiten befahrbar. Zunächst erfolgt deshalb im weiteren Planungsverlauf eine Prüfung, ob das Verbindungsgleis ertüchtigt werden kann. Hierzu ist zunächst zu prüfen, ob die eingleisige Verbindungskurve zwischen Güterbahnhof und Rangierbahnhof leistungsfähig genug ist. Sofern dies der Fall ist, wäre die Frage zu bejahen, allerdings vor dem Hintergrund einer betrieblichen Abwägung.

Blick in die Werkstatt:

Bündelung mit der A5 und angrenzende Korridore – Kurzvorstellung der Ergebnisse aus der Prüfung von 10 planerische Engstellen

Herr Kern zeigt eine Übersichtsfolie zu den 10 planerischen Engstellen (u.a. Autobahnkreuze, Raststätten und Parkplätze), bei der möglichen Bündelung der Strecke mit der A5 (Präsentation, Seite 23). Auf den Folgefolien geht es um mögliche technische Lösungen für den Umgang mit den Engstellen.

Raststätte Hardtwald (Präsentation, Seite 24): Bei einer engen Bündelung der Strecke ergeben sich drei Möglichkeiten: 1. Eine Umfahrung der Raststätte; 2. Bei einer Bündelung mit der A5 eine Trog-Deckel-Bauweise in Höhe der Raststätte; 3. Die gesamte Raststätte oder einzelne Teilbereiche müssten verlegt werden. Die Mülldeponie Feilheck (nordwestlich der Raststätte) wird berücksichtigt.

Bereich Walldorf (Präsentation, Seite 25): Auf der Ostseite ist ein Gewerbegebiet mit Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße. Möglich ist eine oberirdische Bauweise auf der Westseite und eine Trog-Deckel-Bauweise oder eine unterirdische Bauweise im Bereich des Gewerbegebiets.

Autobahnkreuz Walldorf (Präsentation, Seite 26): Das Autobahnkreuz soll ausgebaut werden. Hier kommen - wie auch zuvor - eine Brückenbauweise oder eine Trog-Deckel-Bauweise in Betracht.

Müssten hier bei einer Bündelung mit der A5 Autobahnbrücken angepasst werden?

Es kann sein, dass die Spannweite der Brücke nicht ausreicht. Welche Lösung gewählt wird, hängt davon ab, was unterquert und was überquert wird. Je nach Höhenlage der Autobahn muss das komplette Autobahnkreuz unterquert werden. Die unterschiedlichen Optionen werden im Rahmen der Vorplanung genauer beleuchtet.

Bereich St. Leon-Rot/P Mönchberg (Präsentation, Seite 27): Hier sind bei einer engen Bündelung mit der A5 eine oberirdische Bauweise in Dammlage der A5 oder eine unterirdische Bauweise denkbar.

Neubau P+M Anlage Kronau (Präsentation, Seite 28): Innerhalb der Autobahn Auf- und Abfahrten soll eine P+M-Anlage (Parken+Mitfahren) entstehen. Dies kann wieder durch drei Lösungen erfolgen: Umfahrung, Trog-Deckel-Bauweise oder Verlegung.

Raststätte Bruchsal (Präsentation, Seite 29): Hier bieten sich wieder die zuvor genannten drei Lösungen an. Die oberirdische Umfahrung ist aber nur auf der Westseite möglich, da auf der Ostseite ein Gewerbegebiet direkt an die A5 räumlich anschließt.

Wie gehen Sie mit der Unter-/Überquerung der Schnellfahrstrecke Stuttgart um?

Eine Verlegung der Raststätte Bruchsal nach Süden gestaltet sich schwierig, weil dort das Autobahnkreuz Bruchsal anschließt und im Norden ein Waldgebiet gerodet werden müsste. Man könnte die Raststätte und die Schnellfahrstrecke mit einer Tiefe von 30 m unterfahren. Jedoch gibt es in diesem Bereich einen hohen Grundwasserpegel. Eine Verlegung nach Westen wäre nach jetzigem Stand die beste Option. Auf der Westseite ist es möglich, die Raststätte zu umfahren. Dies würde nur einen geringen Flächenverbrauch mit sich bringen.

Hinweis aus dem Workshop: Bei Bruchsal ist die Kammerforststraße auf Niveau null.

Der Konflikt ist bekannt und wird berücksichtigt.

Autobahnkreuz Bruchsal, Bereich Karlsdorf – Bruchsal (Präsentation, Seite 30): Hier ist bei einer Bündelung mit der A5 eine Trog-Deckel- oder eine Brückenbauweise möglich.

Parkplatz Kreuzlach (Präsentation, Seite 31): Bei einer Bündelung mit der A5 kommt eine Verlegung oder Umfahrung des Parkplatzes in Betracht. Auch wäre eine Trog-Deckel-Bauweise denkbar.

Anschlussstelle Karlsruhe-Nord (Präsentation, Seite 32): Es kommt eine Trog-Deckel- oder eine Brückenbauweise in Betracht.

Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach (Präsentation, Seite 33): Hier sind auch die zwei zuvor genannten Möglichkeiten möglich. Alle planerischen Lösungen bei der A5 müssen mit der Autobahn GmbH abgestimmt werden.

Könnten Sie nochmals erläutern, warum solche massiven Brückenbauwerke notwendig sind?

Eine Brückenlage macht vor allem Sinn, wenn in Parallellage mit der A5 gebündelt wird und die A5 auf demselben Höhenniveau liegt wie die Neubaustrecke. Wenn die A5 selbst eine andere Strecke unterquert, dann müsste die Neubaustrecke in der sogenannten „Plus-2-Ebene“ gebaut werden. Grundsätzlich funktioniert das Planungsverfahren so, dass alle denkbaren Varianten geprüft werden und in der Abwägung dann eine technisch machbare Variante festgelegt wird.

Fragen/Hinweise zu den durchgängigen Linienvarianten

Vorab sind zwei Fragen zu den Linienvarianten in Mannheim eingegangen. Diese werden entsprechend der Präsentation, Seite 34, beantwortet. Detailliert wurde auf diese Fragen in TOP 2 eingegangen.

Zu Präsentation, Folie 35 – Fragen zum Bundesverkehrswegeplan (BWVP): Die Verbindung von Mannheim Rangierbahnhof auf die Schnellfahrtstrecke Mannheim–Stuttgart, die in der BWVP Skizze suggeriert wird, gibt es in der Realität nicht.

Es gibt am Ostkopf Mannheim ein Brückenbauwerk mit 16 Promille Steigung, das die Gleise überführt, die sonst den Rangierbahnhof anbinden und auf die Schnellfahrtstrecke führen. Um dieses Brückenbauwerk zu umgehen, müsste man durch den Mannheimer Bahnhof hindurch und entlang der Bahnsteiggleise, die immer belegt sind. Nachts ist es möglich aufgrund geringerer Auslastung, dass einige Züge durch den Pfingstbergtunnel fahren.

Es sind vorab weitere „sonstige“ Fragen zu den Linienvarianten eingegangen (Präsentation, Folie 36), auf die im Folgenden eingegangen wird.

Das 740m-Gleis an den Bahnhof Karlsruhe-Durlach als Netzmaßnahme ist aus technischer Sicht bekannt und wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Umsetzung des hiesigen Projekts ist dieses 740m-Gleis bereits umgesetzt und wird als Bestand betrachtet.

Wie gehen Sie mit dem 740m-Gleis um, wenn dieses voraussichtlich Mitte der 2020er realisiert sein wird? Ist das Gleis, wie es durch den Bahnhof Durlach geplant wird, für das hiesige Projekt förderlich oder hinderlich?

Das kann derzeit noch nicht beantwortet werden. In der ausstehenden Trassierung wird dies vertieft betrachtet werden.

Kann dieses Gleis für das hiesige Projekt genutzt werden?

Idealerweise kann das Gleis eingebunden werden. Das hängt aber von der Trassierung ab. Grundsätzlich liegt das Gleis am nord-westlichen Rand des Bahnhofs Karlsruhe-Durlach und gleichzeitig an den Gleisen, die in den Güterbahnhof führen. Wenn die Ausbau-/Neubaustrecke in den Güterbahnhof führt, liegen die Gleise dicht beieinander.

Ist eine Anbindung der 740m-Strecke nur bei einer Ostvariante der Ausbau-/Neubaustrecke möglich oder auch bei einer der Westvarianten, also in Form einer Tunnellösung?

Das Überholgleis liegt an der Strecke 4000. Dafür ist das Gleis gebaut. Wenn die Anbindung des hiesigen Projekts über Durlach verläuft, gäbe es einen Zusammenhang.

Hinweis aus dem Workshop: Wenn eine westliche Führung der Neubautrasse kommt, dann könnte man die Gleisachse des 740m-Überholgleises so nutzen, dass die Strecke neben der Ausbau-/Neubaustrecke verläuft. Die Strecke 4000 kann so vom Güterverkehr entlastet werden. Durch die Entlastung braucht man kein Überholgleis, wenn auf der Strecke 4000 nur noch Personenzüge verlaufen würden und der Güterverkehr auf anderer Route verläuft.

Hinweis wird aufgenommen.

Das Abschwenggleis bei Rintheim ist eine betrieblich notwendige Anbindung für den Bereich der westlichen Bündelung mit der A5, damit Mischverkehr an den Hbf angebunden werden kann.

Wird das Abschwenggleis für die Ausbau-/Neubaustrecke genutzt werden, wenn westlich und nicht östlich mit der Autobahn gebündelt wird?

Ja. Wenn die Strecke östlich an der Autobahn entlang verlaufen würde, könnte das Gleis nicht angeschlossen werden.

Fragen zum Raum Karlsruhe und der Strecke 4020: Eine Durchbindung zu den Strecken 4000 und 4020 ist vorgesehen. Im weiteren Planungsprozess wird dies genauer betrachtet und auch die Anbindung des Güterbahnhofs Karlsruhe wird geprüft.

Anschließend weist Herr Dr. Geweke darauf hin, dass es ein umfangreiches Schreiben mit Fragen der Bürgerinitiative Plankstadt gab. Die dort aufgeworfenen Fragen und Anregungen werden bilateral erläutert. Im Nachgang des Gesprächs werden die Fragen schriftlich beantwortet und in den Themenkatalog aufgenommen, sofern noch nicht vorhanden.

TOP 4 Vorschläge aus der Öffentlichkeit

Eine Frage zu einem Vorschlag aus der Öffentlichkeit – der Untertunnelung von Friedrichstal – ist vorab eingegangen (Präsentation, Folie 39) und wird im Folgenden beantwortet. Es wird gebeten zu erläutern, warum dort die Längsneigungen gemäß der Planungsprämissen für einen Tunnel nicht eingehalten werden könnten. Herr Kern zeigt die Planungssoftware, in der vorläufige Trassierungsoptionen dargestellt sind. Bei Graben-Neudorf ist es technisch möglich, die Strecke in einen Tunnel zu führen und die Gemeinde zu unterqueren.

Zwischen Friedrichstal und Stutensee wurde aus technischer Sicht versucht, den Tunnel an die Geländeoberkante zu führen. Durch die gesetzte Längsneigung von 9‰ kann in diesem Bereich ein Höhenunterschied von 10 bis 12 Metern überwunden werden. Mehr ist aus Sicht der Gradienten nicht möglich. Der Tunnelkorridor kann zwischen den Gemeinden nicht auftauchen. Zudem sind in diesem Bereich hohe Raumwiderstände vorzufinden. Kurz vor den Karlsruher Güterbahnhof könnte dieser Korridor mit einer steilen Rampe von 10 oder 11 Promille auftauchen und an den Güterbahnhof Karlsruhe anschließen. Da es oberirdische Alternativen gibt, wird der Vorschlag zurückgestellt.

Ein Vergleich zwischen ober- und unterirdischen Varianten kommt doch auch an anderer Stelle vor? Wäre die Variante dann nicht doch zu berücksichtigen?

Bei zu hohen Kosten steht die Wirtschaftlichkeit und damit die Finanzierbarkeit des Projekts infrage. Ein Tunnel kommt in Betracht, wenn es keine kleinräumige oder räumlich zusammenhängende oberirdische Alternative gibt. Diese gibt es in dem genannten Abschnitt. Im Laufe der vertieften Untersuchung kann es sein, dass es Trassierungen gibt, die durch Beeinträchtigungen von Mensch und Natur voraussichtlich nicht genehmigungsfähig sein werden. Dann kommen Tunnellösungen in Betracht.

Soll die Umfahrung bei Graben-Neudorf quer durch das Gewerbegebiet verlaufen?

Die Linie greift nicht in das Gewerbegebiet ein, eine Beeinträchtigung soll vermieden werden. Dies wird in den kommenden Planungsschritten betrachtet werden.

Sollte – gemäß dem Vorschlag aus der Öffentlichkeit – der Tunnel unter Friedrichstal in offener Bauweise gebaut werden?

Laut des Vorschlags müsste der Tunnel in geschlossener Bauweise gebaut werden.

TOP 5 Ausblick

Fortschreibung des Methodikpapiers

Das Methodikpapier wurde fortgeschrieben und im Vorfeld des 9. Workshops an die Mitglieder des Dialogforums versendet.

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Herr Dr. Geweke stellt die weitere Terminplanung vor (Präsentation, Seiten 42 und 43).

Der Moderator, Herr Eggert, erklärt, dass die geplanten 10. und 11. Workshops dafür vorgesehen waren, weiteren Raum für Fragen zu den Themen des 6. Dialogforum zu geben. Neue Inhalte seien nicht vorgesehen, viele Fragen konnten im heutigen, 9. Workshop geklärt werden. Daher stellt der Moderator in Frage, ob ein weiterer Workshop notwendig ist.

Statt dem 10. Workshops am 29.06.22 könnten auch Online-Sprechstunden angeboten werden. Zu diesem Vorschlag gibt es keinen Widerspruch der Teilnehmenden.

Herr Eggert erklärt, dass ggf. noch Institutionen angesprochen werden müssten, die nicht am heutigen Workshop teilnahmen. Er kündigt an, Informationen zum Umgang mit dem Termin am 29.06.22 würden zeitnah per E-Mail verschickt. (Nachtrag: Im Ergebnis ist der 10. Workshop am 29.06.22 ausgefallen, stattdessen wurden Online-Sprechstunden angeboten.)

Anschließend danken der Moderator und Herr Dr. Geweke für die Mitwirkung am Workshop und verabschieden die Teilnehmenden.