



Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe

Dokumentation

Digitale Auftaktveranstaltung zur Frühen
Öffentlichkeitsbeteiligung der Neu- und
Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-
Karlsruhe

Online-Sitzung

12, November 2020

Dokumentation der digitalen Auftaktveranstaltung zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe

Ort:	Online
Dauer:	18.00 Uhr - 20.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, IFOK
Gäste:	Andy Becht, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz Dr. Uwe Lahl, Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg Dr. Christoph Schnaudigel, Verbandsvorsitzender Regionalverband Mittlerer Oberrhein (stellvertretend für die Regionen Mittlerer Oberrhein und Rhein-Neckar) (Videobotschaft) Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister, Stadt Karlsruhe Dr. Peter Kurz, Oberbürgermeister, Stadt Mannheim Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte, DB Netz AG Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg, Deutsche Bahn AG Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, Deutsche Bahn AG Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, DB Netz AG
Dokumentation:	IFOK und DB Netz AG

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Bedeutung des Projektes aus Sicht der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie der Region
TOP 3	Vorstellung des aktuellen Planungsstandes
TOP 4	Vorstellung der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung
TOP 5	Podiumsdiskussion
TOP 6	Abschluss und Verabschiedung

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

Inhaltsverzeichnis

Fragen und Antworten zur Auftaktveranstaltung	3
Projektbedarf, -ziele und -rahmenbedingungen	3
Zeitplan und Kosten	6
Planungsprozess	6
Verkehre auf der NBS/ABS	8
Abschnitt Mannheim/ Übergang Rhein/Main-Rhein/Neckar	9
Realisierung/Bau der Strecke	10
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	11
Lärm und Erschütterungen	12
Hinweise zur Streckenführung	15

Fragen und Antworten zur Auftaktveranstaltung

Im Folgenden werden Fragen aus der Online-Veranstaltung beantwortet.

Dies beinhaltet sowohl Fragen, die während der Veranstaltung von den Podiumsgästen, Andy Becht (Land Rheinland-Pfalz), Dr. Uwe Lahl (Land Baden-Württemberg) sowie Jens Bergmann und Dr. Stefan Geweke (beide DB Netz AG) beantwortet wurden, als auch weitere Fragen, die im Nachgang der Veranstaltung von der DB Netz AG beantwortet wurden.

Zur besseren Übersicht wurden Fragen mit sich überschneidenden Inhalten zusammengefasst und teilweise redaktionell bearbeitet.

Projektbedarf, -ziele und -rahmenbedingungen

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 legt das Bundesverkehrsministerium einen Bedarf für das Jahr 2030 fest. Warum verwendet die DB Netz AG die Zahlen für 2030 und keine anderen Zahlen? Wie geht die DB Netz AG damit um, dass die Zahlen, wenn das Projekt fertig ist, schon wieder überholt sein können? Wird die Zugzahlenprognose 2035 berücksichtigt?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 und der daraus resultierende Bedarfsplan bildet die formale Rechtsgrundlage für die Planung und Finanzierung der Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe. Daher muss die DB Netz AG sich auf die zugrundeliegende, aktuell rechtsgültige Zugzahlenprognose für 2030 stützen. In der weiteren Planung zum Bahnprojekt wird z.B. im Planfeststellungsverfahren die dann rechtsgültige Zugzahlenprognose berücksichtigt, die im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung fortgeschrieben werden kann.

Mit welchen Parametern (Geschwindigkeiten, Kapazitäten) plant die DB Netz AG die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe? Wie viele neue Gleise wird es geben?

Für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist eine Trassierung für eine Geschwindigkeit von maximal 200 km/h vorgesehen. Um die Engpässe in der Region aufzulösen, wird das Bahnprojekt grundsätzlich mit zwei neuen Gleisen geplant. Mit Blick auf die Zugzahlenprognose 2030 werden entsprechend der Projektziele die notwendigen Kapazitäten geschaffen. Welcher konkrete Neu- und Ausbaubedarf in welchem Bereich tatsächlich notwendig ist, wird durch Kapazitätsuntersuchungen ermittelt. Die Ergebnisse aus den Untersuchungen werden in den zukünftig stattfindenden Dialogforen vorgestellt und erläutert.

Wo können die konkreten Vorgaben für das Projekt eingesehen werden?

Die Grundlagen für neue Verkehrswege schafft der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), eine Art „Masterplan“ des Bundes, der die Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser weiterentwickelt. Die Ergebnisse für die Schiene fließen dann in das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ein, das zuletzt auf Basis des BVWP 2030 Ende 2016 geändert wurde. Im Anhang

enthält das BSWAG den geltenden Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes.

Das Vorhaben „Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe“ ist im Projekt „Korridor Mittelrhein Zielnetz 1“ im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgenommen und im Internet frei zugänglich: <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-004-V03/2-004-V03.html>

Wenn im Suchraum noch keine Strecken festgelegt sind, wie kommt es dazu, dass im Bundesverkehrswegeplan schon eine Strecke rot eingezeichnet ist?

Wenn im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mögliche Streckenverläufe gekennzeichnet sind, handelt es sich hierbei nur um erste Projektideen als schematische Darstellungen. Denn im Rahmen des BVWP wird keine detaillierte technische Planung durchgeführt, vielmehr wird auf einer übergeordneten Ebene der Bedarf für Neu- und Ausbaumaßnahmen ermittelt, deren volkswirtschaftlicher Nutzen im Rahmen sogenannter Planfälle nachgewiesen werden muss. Die konkrete Planung der Vorhaben führt dann die DB Netz AG als Vorhabenträger durch, wie sie beispielsweise für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe nun begonnen hat.

Der gültige BVWP 2030 ist im Internet unter dem folgenden Link frei einsehbar:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Es gibt heute bereits vier Strecken zwischen Mannheim und Karlsruhe: über Schifferstadt, über Schwetzingen/Hockenheim, über Heidelberg/Bruchsal und die Schnellfahrstrecke 4080 bis Graben-Neudorf. Sind alle diese Strecken wirklich überlastet? Gibt es den Bedarf für eine neue Strecke im gesamten Raum zwischen Mannheim und Karlsruhe?

Die angesprochenen Strecken sind in den einzelnen Streckenabschnitten unterschiedlich ausgelastet. Dabei gibt es Streckenanteile die noch freie Kapazitäten haben, genauso wie Streckenabschnitte, die bereits heute deutlich überlastet sind. In einem geschlossenen System wie der Eisenbahn sind für die Gesamtkapazität vor allem aber die überlasteten Abschnitte kritisch, da sie wie ein Flaschenhals die Gesamtkapazität im Netz einengen. Daher muss für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe eine offene Variantenbetrachtung erfolgen, die am Ende bedarfsgerecht zu einer Vorzugsvariante kommt, die sowohl Aus- wie auch Neubauanteile umfassen kann.

Wird sich die Fahrzeit zwischen Mannheim und Karlsruhe durch das Projekt verkürzen?

Vorrangiges Ziel des Bahnprojekts ist, Kapazitätsengpässe aufzulösen und damit die Voraussetzungen für einen wachsenden, stabilen Eisenbahnbetrieb in der Zukunft zu schaffen. Die Fahrzeit zwischen Mannheim und Karlsruhe liegt für den Schienenpersonenfernverkehr schon heute bei minimal 23 Minuten. Daher ist eine Verkürzung nach aktueller verkehrlicher Zielstellung nicht notwendig.

Wo genau ist der südliche Endpunkt des Bahnprojektes?

Der südliche Endpunkt der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe liegt grob im Bereich des Karlsruher Haupt- bzw. Güterbahnhofs. Analog zu unseren ergebnisoffenen Untersuchungen für den Trassenverlauf zwischen Mannheim und Karlsruhe ist es auch für diesen Endpunkt derzeit noch nicht möglich, eine konkrete Aussage zu treffen. Kriterien für unsere Planung sind hier beispielsweise, dass wir eine Anbindung des Karlsruher Güterbahnhofs ebenso wie die weitere Anbindung des Schienenverkehrs nach Süden über den Karlsruher Hauptbahnhof bis nach Basel sicherstellen. Der genaue Anschlussbereich der Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen an die bestehende Infrastruktur ist dann im Rahmen der Planung zu identifizieren.

Ist auch eine linksrheinische Streckenführung über Rheinland-Pfalz denkbar? Ist dies mit Blick auf die Rangierbahnhöfe Karlsruhe und Mannheim verkehrsgeografisch sinnvoll?

Für die Trassenauswahl sind letztlich eine Vielzahl von Kriterien zu berücksichtigen und zu analysieren. Neben verkehrlichen Zielen wie einer möglichst kurzen Weglänge oder Fahrzeit sind u.a. auch Umweltaspekte und die technische Machbarkeit zu berücksichtigen. Da wir noch ganz am Anfang der Planung stehen, gibt es aus heutiger Sicht noch keine fundierte Grundlage, auf deren Basis eine der beiden Rheinseiten grundsätzlich ausgeschlossen werden kann. Deshalb reicht der Suchraum für das Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe von Mannheim im Norden über die Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden. In der Rheinebene wird er durch das Kraichgau im Osten und den Pfälzerwald im Westen begrenzt. In diesem gesamten Raum prüfen wir mögliche Trassenführungen – und das sowohl rechts- als auch linksrheinisch, sowohl als komplette Neubaustrecke als auch als ggf. teilweisen Ausbau einer bestehenden Strecke.

Wird bei der Planung auch darauf geachtet, dass die Steigungen bzw. Gefälle nicht zu groß sind?

Die Planungen sind darauf ausgerichtet, eine Längsneigung der gesamten Strecke zu erreichen, die den marktkonformen Erwartungen im Schienengüterverkehr entspricht.

Dient die Neubau-/ Ausbaustrecke nur der Aufnahme von zusätzlichen Verkehren oder werden damit auch Bestandsstrecken entlastet, was beispielsweise eine engere Taktung der S-Bahn ermöglichen würde?

Grundsätzlich dient die Strecke erst einmal der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten, die durch die steigenden Zugzahlenprognosen erforderlich werden. Gleichzeitig bieten die zusätzlichen Gleise aber auch eine größere betriebliche Flexibilität, um beispielsweise langsame und schnelle Verkehre besser zu entmischen und zielgerichteter zu verlagern. Je nach Betriebsprogramm wären auch Entlastungen der Bestandsstrecken denkbar, die Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr ermöglichen könnten.

Zeitplan und Kosten

Wann wird die Strecke fertig? Wie hoch sind die Kosten für NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe?

Die DB Netz AG ist noch ganz am Anfang im Planungsprozess zum Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe. Die Trassenführung zum Bahnprojekt ist zum jetzigen Stand noch völlig offen, es gibt keine Vorfestlegung. Im Durchschnitt dauert ein Großprojekt dieser Größenordnung von der Planung, über die Durchführung bis zum Betriebsbeginn zwischen 15 bis 20 Jahren. In dieser Zeit werden verschiedene technische, planerische und umweltplanerische Kriterien berücksichtigt, die den Bau und auch die Bauzeit beeinflussen können. Somit können zum jetzigen Planungsstand auch noch keine Angaben zu den Kosten gemacht werden.

Welches maximale Kostenvolumen lässt die Nutzen-Kosten-Untersuchung zu? Gibt es bereits eine standardisierte Bewertung?

Grundsätzlich wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen des BVWP-Projektes „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ durch den Gutachter des Bundes errechnet, zu dem neben der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe noch weitere Vorhaben gehören, deren Kosten und Nutzen ebenfalls in die Berechnung einfließen. Auch können Kosten wie Nutzen erst dann exakt ermittelt werden, wenn eine konkrete Planungsvariante ausgearbeitet wurde.

Eine standardisierte Bewertung für das Vorhaben liegt nicht vor. Diese Methodik wird in der Regel bei Vorhaben für den öffentlichen Nahverkehr angewendet.

Planungsprozess

Wie wird die beste Trasse für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe gefunden? Wie gestalten sich die nächsten Planungsschritte? Plant die DB Netz AG allein oder holt sie sich Unterstützung dazu?

Die DB Netz AG hat für die Planung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe technische Fachplaner und Umweltplaner beauftragt. Die beauftragten Büros führen in der frühen Planungsphase Raumwiderstandsanalysen durch. Dabei werden empfindliche Räume identifiziert und bei der Ermittlung von sogenannten Grobkorridoren, in denen eine Streckenführung grundsätzlich möglich ist, ausgespart. Bei der Ermittlung der Korridore gehen die Fachplaner vom Groben zum Feinen. Die Entscheidung für die Vorzugsvariante erfolgt dann in einem Abwägungs- und Abschichtungsprozess unter Berücksichtigung eines breitgefächerten Kriterienkatalogs. Im Abwägungsprozess werden Zahlen, Daten und Fakten, wie beispielsweise die Anzahl betroffener Personen und die Belange von Natur und Umwelt betrachtet und gegeneinander abgewogen.

Wie werden die genannten Kriterien beim Trassenfindungsprozess gewichtet?

Der Abwägungs- und Abschichtungsprozess folgt den anerkannten fachlichen Kriterien. Dabei gibt es allerdings keinen vorfestgelegten Kriterienkatalog mit einer bestimmten Wichtung. Im

Rahmen der Planung wird die Methodik entwickelt und mit den Raumordnungsbehörden abgestimmt. Ferner werden das Vorgehen und die Bewertung im Rahmen des Dialogforums offen und transparent besprochen.

Wer trifft die Entscheidung, ob und wie das Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe gebaut wird?

Das Vorhaben durchläuft einen mehrstufigen Planungsprozess. Zunächst wählt die DB Netz AG als Vorhabenträger auf Basis von Untersuchungen des Planers in einem Kriterien-basierten Entscheidungsprozess eine Antragstrasse aus, die in ein Raumordnungsverfahren unter Leitung der zuständigen Raumordnungsbehörde eingebracht wird. Das Ergebnis ist eine raumgeordnete Variante. Im nächsten größeren Planungsschritt wird die Trassenführung dann detaillierter ausgeplant und schließlich das Planfeststellungsverfahren unter Leitung des Eisenbahn-Bundesamtes als zuständige Planfeststellungsbehörde durchlaufen. Der am Ende erteilte Planfeststellungsbeschluss stellt praktisch die Baugenehmigung für die neue Eisenbahnstrecke dar.

Es gibt doch sicherlich schon interne Gedankenskizzen der DB Netz AG, welche Trassen realistischerweise in Betracht kommen. Es wäre schön, hierzu Einblicke zu bekommen.

Die DB Netz AG hat sich bewusst dafür entschieden, die Öffentlichkeitsbeteiligung für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe bereits zu Beginn des Planungsprozesses zu starten. Die Entwicklung von realistischen Trassenvarianten ist komplex und Inhalt der ersten Planungsschritte. Die Untersuchung wird variantenoffen geführt. Der Absichtungsprozess vom Groben zum Feinen, Zwischenergebnisse und Entscheidungen werden transparent im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt. Folglich gibt es in diesem frühen Planungsstadium noch keine konkreten Trassenvarianten.

Welches Umweltplanungsbüro hat die DB Netz AG beauftragt?

Die Planungsbüros wurden in einem öffentlichen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren ausgewählt. Im Ergebnis wurde die Planung an eine Bietergemeinschaft der Firmen FROELICH & SPORBECK (Umweltplanung) und KREBS+KIEFER (Technische Planung) vergeben.

In einem Raumordnungsverfahren können auch mehrere Trassenvarianten auf Raumverträglichkeit hin geprüft werden. Warum wird dann jetzt schon vorherbestimmt, dass nur die sich aus der Sicht des Planungsträgers ergebende Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren gehen soll?

Zu einem Raumordnungsverfahren (ROV) gehört wesentlich auch eine Bewertung von Alternativen. Mit der Alternativenprüfung ist sichergestellt, dass auch aus Sicht des Antragstellers nicht optimale Alternativen dargestellt werden. Wenn sich aus der Voruntersuchung eine Vorzugsvariante ergibt, ist es nur gerechtfertigt, dass dies der Antragsteller auch so darstellt. Durch die offene Herleitung und Bewertung der Vor- und Nachteile ist sichergestellt, dass das Ergebnis des ROV transparent bleibt. Im Rahmen des ROV werden nur die Alternativen wegge-

lassen, die sich nicht ernsthaft aufdrängen (so genannte Abschichtung). Aber auch dieser Vorgang wird transparent dargestellt und begründet.

Warum baut die DB Netz AG nicht die bestehende Strecke aus? Durch den Bau von Tunnels in bewohnten Gebieten können dort bereits belastete Bürger entlastet werden.

Seitens der DB Netz AG gibt es keine Vorfestlegung auf Bestandsausbauten oder Neubauvarianten. Daher wird der Bestandsausbau gleichberechtigt zum Neubau untersucht. Inwieweit Tunnelbauwerke unter Siedlungsgebieten dem Bau von Neubaurassen abseits von Siedlungen vorzuziehen wären, um Bewohner der Bestandsstrecken zu entlasten, kann aber nicht allgemeingültig festgestellt werden, da der Bau von Tunnel unter Siedlungsgebieten allein in der Bauphase meist deutliche Belastungen mit sich bringt und im Ergebnis oftmals nicht alle Projektziele erfüllen kann.

Verkehre auf der NBS/ABS

Welche Verkehre werden auf der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe fahren? Nur Güterzüge oder auch Personenzüge?

Zum aktuellen Planungsstand ist keine Vorfestlegung auf bestimmte Verkehre getroffen worden. Eine Einschränkung von Verkehren kann sich nur als Ergebnis der Alternativenprüfung ergeben, ist aber nicht als Ziel vorgegeben und nicht beabsichtigt.

Wie viele Güterzüge sollen zukünftig auf der Strecke Mannheim–Karlsruhe verkehren? In welcher Taktung werden die Züge fahren?

Für die Bemessung der Infrastruktur sind die aktuell gültigen Zugzahlenprognosen aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) anzusetzen. Derzeit sind dies die Zugzahlen 2030. Die Zugzahlenprognosen werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung transparent vorgestellt und anschließend auf der Projekt-Website verfügbar sein.

Mögliche Neigungen oder Bögen bei der Streckenführung sind davon abhängig, welche Verkehre darauf fahren sollen. Daher muss es doch im Prozess der Trassenfindung auch definiert werden, welche Züge verkehren sollen? Zu welchem Zeitpunkt im Prozess werden Fragen der gemeinsamen oder getrennten Streckenführungen für Regional-/ Fern- und Güterverkehr betrachtet?

Die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe wird grundsätzlich als Mischverkehrsstrecke geplant, die auf eine maximale Trassierungsgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt ist. Anhand dieser Parameter erfolgt auch die Trassierung. Parallel zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) werden die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung erarbeitet, die das zugrunde zu legende Betriebsprogramm auf Basis der gültigen Zugzahlenprognose beinhaltet. Auf

Grundlage der betrieblichen Aufgabenstellung werden dann die weiteren Planungsphasen durchgeführt.

Abschnitt Mannheim/ Übergang Rhein/Main–Rhein/Neckar

Ist der „Knoten Mannheim“ ein eigenständiges Projekt, oder gehört es zu Mannheim-Karlsruhe?

Der „Knoten Mannheim“ ist ein eigenständiges Projekt im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes und umfasst mehrere Neu- und Ausbauprojekte, insbesondere im Bereich Ludwigshafen und auf der West-Ost-Achse zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf.

Sämtliche Untersuchungen zur Nord-Süd-Durchbindung des Projektes „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ im Knoten Mannheim werden in das Vorhaben NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe eingebunden. Folglich grenzen die beiden Vorhaben NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar und NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe im Bereich Mannheim-Waldhof direkt aneinander an.

Gibt es schon Ergebnisse zur Optimierungsstudie Bahnknoten Mannheim?

Die Optimierungsstudie für den Bahnknoten Mannheim hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) bei seinen Gutachtern beauftragt. Da die Optimierungsstudie weitgehende inhaltliche und räumliche Überschneidungen mit dem Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ hat, sollen sämtliche Untersuchungen zur Nord-Süd-Durchbindung des Knotens Mannheim in die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe integriert werden. Daher wird das BMVI die Optimierungsstudie zeitnah qualifiziert beenden.

In welchem Zusammenhang stehen das Bahnprojekt Frankfurt–Mannheim (Rhein/Main–Rhein/Neckar) und das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe zueinander? Welche Rolle hat das Bahnprojekt Frankfurt–Mannheim für die Mannheimer Anbindung?

Die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe wird den Lückenschluss der beiden Bahnprojekte Frankfurt–Mannheim (Rhein/Main–Rhein/Neckar) und Karlsruhe–Basel darstellen. Der Projektraum Rhein/Main–Rhein/Neckar endet in Mannheim-Waldhof. Die Linienfindung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe wird variantenoffen unter Berücksichtigung der Schnittstelle zur NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar weiter untersucht.

Gibt es die Überlegung, den Bahnhof Mannheim als einen Tiefbaubahnhof auszubauen?

Der Bau eines Tiefbahnhofs in Mannheim ist derzeit nicht vorgesehen.

Wird es eine Umfahrung des Mannheimer Hauptbahnhofs für den Personenfernverkehr geben?

Die DB Netz AG wird die Nord-Süd-Durchführung des Stadtgebiets Mannheim sowohl für den Güter- als auch Personenverkehr variantenoffen im Rahmen von Aus- und Neubauvarianten untersuchen. Unabhängig davon ist eine Stärkung des Bahnknotens Mannheim mit Mannheim Hbf als wichtigem Ein- und Aus- bzw. Umsteigebahnhofs im aktuellen Gutachterentwurf für den Deutschland-Takt vorgesehen. Der Deutschland-Takt sieht vor, Mannheim Hbf zu einem vollwertigen Halbstunden-Taktknoten zu entwickeln. Damit werden auch zukünftig mindestens genauso viele Personenfernverkehrszüge in Mannheim Hbf halten wie bereits heute.

Ist der (viergleisige) Ausbau Mannheim-Heidelberg auch Teil des Projekts, oder ist das ein separates Projekt?

Der viergleisige Ausbau Heidelberg-Wieblingen-Heidelberg Hbf gehört zum Bedarfsplanprojekt „Knoten Mannheim“ und wird außerhalb der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe als eigenständiges Vorhaben geplant.

Realisierung/Bau der Strecke

Wird eine Realisierung der Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe in Abschnitten erfolgen?

Die bauliche Realisierung kann heute noch nicht verlässlich beurteilt werden, insbesondere weil eine Vorzugsvariante noch nicht ermittelt wurde. Grundsätzlich kann aber gesagt werden, dass Projekte dieser Größenordnung aus organisatorischen und verfahrenstechnischen Gründen mit einer Abschnittsbildung effizienter umgesetzt werden können.

Welches Signalsystem/ ETCS (European Train Control System) wird auf der neuen Strecke installiert werden?

Die Ausgestaltung des Zugsicherungssystems wird im Rahmen der weiteren Planungen festgelegt und sich an den dann gültigen technischen Standards orientieren.

Sind eventuell auch neue Haltestellen geplant, je nachdem wo die Trasse liegt?

Vorhaben aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz dienen vorrangig der Schaffung zusätzlicher Trassenkapazitäten und ggf. Erzielung von Fahrzeitverkürzungen für den Personenfern- und Güterverkehr – hier insbesondere zwischen den Start- und Zielpunkten Mannheim und Karlsruhe. Neue Haltestellen für den Nahverkehr sind in der verkehrlichen Zielstellung derzeit nicht enthalten.

Wird es durch den Streckenneu- oder -ausbau zu Enteignungen kommen? Sind Kompensationszahlungen für Anwohner an der Bahnstrecke geplant?

Solange die Vorzugsvariante nicht ermittelt ist, kann zu den genauen Auswirkungen des Vorhabens auf den Flächenbedarf noch keine Aussage getroffen werden. Für einen möglichen, projektbedingten Grunderwerb strebt die DB Netz AG möglichst einvernehmliche Lösungen an, die

entsprechende Kompensationsleistungen vorsehen. Eine ersatzlose Enteignung wird es nicht geben.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger bewerben und am Dialogforum mitwirken?

Werden die Bürgerinnen und Bürger in jeden einzelnen Planungsschritt eingebunden?

Am Dialogforum nehmen neben der DB Netz AG zahlreiche vom Projekt betroffene Organisationen teil, so zum Beispiel die Verkehrsministerien von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, Landkreise, Städte, Kommunen, Behörden, Abgeordnete, Regionalverbände, Kammern, Fahrgastverbände, Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände, Umwelt- und Naturschutzverbände, Vereine und Bürgerinitiativen. Folglich ist das Dialogforum durch institutionelle Vertreterinnen und Vertreter besetzt und eine Bewerbung zum Dialogforum ist Bürgerinnen und Bürger nicht möglich.

Das Mitwirken interessierter Bürgerinnen und Bürger ist im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dennoch möglich. Die DB Netz AG möchte alle Interessierten in den Prozess, eine Trasse zu finden, von Anfang an einbeziehen. Dabei können Hinweise zu Raumwiderständen und sensiblen Bereichen im Suchraum eingebracht werden – etwa im Rahmen von Informationsveranstaltungen oder über die Projektwebsite www.mannheim-karlsruhe.de.

Wie genau werden die Argumente und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger geprüft und eingeordnet?

Die DB Netz AG wird gemeinsam mit den beauftragten Planungsbüros die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger sorgfältig prüfen und dazu eine Rückmeldung geben. Der Umgang mit den eingegangenen Hinweisen wird auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses transparent gemacht.

Wie werden die Bürgermeister von möglicherweise betroffenen Kommunen und Vertreter von Vereinigungen einbezogen, die heute nicht dabei sein können?

Eine Aufzeichnung der Veranstaltung ist im Nachhinein über die Projektwebsite

www.Mannheim-Karlsruhe.de abrufbar. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aller Kommunen im Suchraum und eine Reihe von Vereinen aus der Region werden zudem zum Dialogforum eingeladen, in dem zum aktuellen Projektstand informiert wird.

Wie werden die Workshops besetzt? Wer kann hier teilnehmen?

Die Workshops dienen der Bearbeitung von Schwerpunktthemen im Rahmen des Dialogforums. Sie sind für alle Mitglieder des Dialogforums offen.

Warum eigentlich kein Bürgerentscheid?

Ein Bürgerentscheid ist im Rahmen des Trassenfindungsprozesses und dem formellen Genehmigungsverfahren nicht vorgesehen. Die Bürgerinnen und Bürger können sich jedoch mit Hinweisen im Beteiligungsprozess einbringen (siehe oben). Schließlich wird im weiteren Planungsprozess der Deutsche Bundestag als Vertreter der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der parlamentarischen Befassung beteiligt. Wesentliche Grundlagen dafür sind die Auswahl einer Vorzugsvariante im Rahmen der anstehenden Planung und der Abschluss des Raumordnungsverfahrens.

Lärm und Erschütterungen

Ist das Thema „Lärm“ auch ein Kriterium bei der Abwägung, wenn die Trasse für die Antragstellung ausgewählt wird?

Lärm ist ein Kriterium, welches bei der Planung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe berücksichtigt wird. Insbesondere für eine Genehmigungsfähigkeit sind die Belange von Natur, Umwelt und Mensch, wozu auch die Lärmentwicklung zählt, zu beachten. Daher wird es auch bereits bei der Trassenfindung erste Untersuchungen zum Thema „Schall“ geben.

Ist im Rahmen des Vorhabens auch übergesetzlicher Lärmschutz, bzw. Lärmschutz an den Bestandsstrecken vorgesehen?

Die DB Netz AG beachtet und setzt gesetzliche Anforderungen zum Schall- und Erschütterungsschutz um. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind nur finanzierungsfähig, wenn es dahingehend eine Beschlussfassung des Deutschen Bundestags gibt, der im Rahmen einer parlamentarischen Befassung mit dem Vorhaben beteiligt wird. Dabei kann der Deutsche Bundestag Schallschutzmaßnahmen beschließen, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Der Vorhabenträger selbst hat dabei nur geringen Einfluss.

Werden neben dem Lärm auch die Belastungen durch Erschütterungen beim Abwägungsprozess von den Grobkorridoren bis hin zur Antragsvariante berücksichtigt? Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Betroffenen zu schützen?

Potenzielle Betroffenheiten durch Erschütterungen werden untersucht. Die Untersuchungstiefe erhöht sich im Laufe des Planungsprozesses. Die Untersuchungstiefe der Erschütterungsuntersuchungen kann im frühen Planungsprozess nicht in der Detailtiefe durchgeführt werden, wie es in der Genehmigungsplanung zum Planfeststellungsverfahren erfolgen wird. Qualitative Aussagen können jedoch auf die Untersuchungen in der Genehmigungsplanung übertragen werden.

Gibt es technische Möglichkeiten zur Entlastung der Anwohner von Erschütterungen („Schwingungskopplung“)?

Entsprechende technische Möglichkeiten, um Erschütterungsbelastungen zu minimieren, gibt es. Die DB Netz AG wird die technischen Planungen im weiteren Planungsprozess entsprechend ausrichten, um dem Erschütterungsschutz angemessen Rechnung zu tragen.

Denkt die DB Netz AG Maßnahmen zur Reduktion der Belastung von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern mit, beispielsweise durch Untertunnelungen oder Landschaftsbrücken/ Überbauungen/ Einhausung der Gleisanlagen?

Eine möglichst weitgehende Reduktion von Belastungen für Anwohner wird durch die DB Netz AG von Beginn der Planungen an mitbetrachtet. Dies beginnt bereits im Rahmen der sogenannten Raumwiderstandsanalyse in der beispielsweise Siedlungsgebiete der höchsten Widerstandskategorie zugeordnet sind und demnach bei der Korridorsuche möglichst ausgespart werden sollen. Welche konkreten Schutzmaßnahmen notwendig und finanzierungsfähig sind, wird Gegenstand der weiteren vertieften Planungen sein. Die jeweiligen Zwischenstände und Ergebnisse werden dann in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.

Natur, Umwelt und Klima

Was bedeutet „FFH“ und „UVP“?

FFH steht für „Fauna-Flora-Habitat“. In einem FFH-Gebiet befinden sich Lebensräume besonders schützenswerter Tiere und Pflanzen. Die Abkürzung UVP steht für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Begriffe sind Bestandteile der Umweltuntersuchung. Die Umweltuntersuchungen werden planungsbegleitend durchgeführt und dienen der Auswirkungsprognose des Vorhabens.

Welche Bedeutung hat die Schieneninfrastruktur mit Blick auf Trockenperioden, wie sie im letzten Jahr vorkamen?

Grundlage für die Dimensionierung der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes sind die jeweils aktuell gültigen Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr Digitale Infrastruktur (BMVI). Die Bundesgutachter berücksichtigen im Rahmen ihrer Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserwege. Entsprechend berücksichtigt der Bundesgutachter auch den Modal Split zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Im Rahmen der regelmäßigen Bedarfsplanüberprüfungen und Aktualisierung der Prognosezugzahlen werden stets aktuelle Entwicklungen und Einflussgrößen neu betrachtet.

Wird auch eine Ökobilanz hinsichtlich der Herstellung und der Instandhaltung erstellt?

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden selbstverständlich im Rahmen der Umweltplanungen ordnungsgemäß bearbeitet. Dazu gehört für den Vorhabenträger DB, unvermeidbare

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen).

Hinweise zur Streckenführung

Anmerkung: Im Rahmen der Veranstaltung gingen eine Reihe von Hinweisen zu den potenziellen Streckenführungen und Betroffenheiten an bestimmten Streckenabschnitten ein. Da das Projekt noch ganz am Anfang steht und die Führung der Strecke ergebnisoffen geprüft wird, können noch keine Angaben zur konkreten Streckenführung und zum Verlauf gemacht werden (siehe Abschnitt „Planungsprozess“). Die folgenden Hinweise gingen ein und werden durch die DB Netz AG aufgenommen:

- Zwei zusätzliche Gleise in Friedrichstal/ Karlsruhe sind platztechnisch kaum realisierbar. Direkt an der Bahn befinden sich Wohnhäuser. Der Bahnverkehr ist für angrenzende Bewohner schon jetzt belastend.
- Ich kann mir nicht vorstellen, wie in Karlsruhe-Hagsfeld rein räumlich zwei weitere Gleise gebaut werden können.
- Vorschlag: Ist eine Umgehungslösung für Schwetzingen-Oftersheim angedacht?
- Die Durchfahrt der Stutenseer Stadtteile Blankenloch und Friedrichstal gibt bei der Betrachtung der derzeitigen Bebauung wenig Raum für zwei weitere Gleise. Welche Alternativen zur derzeitigen Rheintal-Trasse sind in der Diskussion bzw. Betrachtung?
- Könnte man nicht weitgehend parallel neben der A 5 die Trasse legen?
- Ich wohne in Karlsdorf-Neuthard (OT Karlsdorf) und wir haben auf einer Seite die A5, dann in nördlicher Richtung Nahverkehrsgleise (Bruchsal - Graben - Mannheim). Die neue Gütertrasse würde unsere Gemeinde dann trennen und wir hätten einen weiteren Verkehrsweg, der uns als Gemeinde quasi einkesselt. Daher hat die Trassenführung eine große Bedeutung für mich als Bürgerin und ich bin für einen alternativen Wegeverlauf.
- Die geplante Strecke wird zwei Ortsteile zerschneiden (Karlsdorf-Neuthard), die eigentlich zusammenwachsen sollen - wie soll das funktionieren? Hier geht es nicht nur um den Lärm, sondern auch um einen möglichst barrierefreien Zugang zum jeweiligen Ortsteil.
- In Karlsruhe wurde für die Südumfahrung Hagsfeld die Trogvariante vom Karlsruher Gemeinderat beschlossen. Dieser Trog könnte dem Ausbau der Bestandsstrecke im Weg sein, falls ein Tunnel erwogen wird. Wäre es nicht sinnvoll bereits jetzt eine Brücke zu planen, die einem zukünftigen Ausbau der Bestandsstrecke nicht im Wege steht?
- Muss der gesamte Güterverkehr nach und durch Karlsruhe geführt werden? Oder kann für den Ferntransport nicht eine Umgehung des dichten Siedlungsraums Karlsruhe umfahren?