

•

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

4. Sitzung

Online-Sitzung

08. Oktober 2021

4. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.45 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	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 Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung Daniela Walter, Regierungspräsidium Karlsruhe
Dokumentation:	Felix Hoffmann und Denise Ellwein, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick & aktueller Planungsstand
TOP 3	Das Raumordnungsverfahren: Aufgaben, Ablauf, Abschluss
TOP 4	Entwicklung der vollständigen Linienkorridore
TOP 5	Methodik für die nächsten Planungsschritte
TOP 6	Aktueller Stand Umweltplanung
TOP 7	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
Anlage 3	Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, begrüßt die Teilnehmenden des 4. Dialogforums Mannheim–Karlsruhe. Seit der letzten Sitzung des Dialogforums wurden auf Grundlage der Grobkorridore technisch machbare Linienkorridore erarbeitet. Im nächsten Schritt werden hieraus durchgängige Linienvarianten entwickelt. Die Entwicklung der Liniengkorridente steht damit im Mittelpunkt der Sitzung. Insgesamt lägen das Projekt und der Dialogprozess im vorgesehenen Zeitplan. Herr Krenz bedankt sich bei den ausscheidenden Bundestagsabgeordneten, die sich mit dem Projekt befasst und engagiert haben, für die gute Zusammenarbeit. Zudem heißt er die neu gewählten Mitglieder des Bundestages aus den Wahlkreisen im Projektgebiet herzlich willkommen. Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden des Dialogforums. Auch wenn der Name des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe möglicherweise einen anderen Anschein erwecke, liegt der Suchraum des Projektes gleichfalls in Rheinland-Pfalz und ist damit weiterhin im Gespräch. Deshalb bittet Herr Dr. Vornhusen alle Rheinland-Pfälzer:innen, den Prozess weiterhin aktiv zu verfolgen.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt ebenfalls die Mitglieder zum 4. Dialogforum und gibt technische Hinweise für den Ablauf der Online-Sitzung. Wie auch schon bei der 3. Sitzung des Dialogforums können die Teilnehmenden per Handhebefunktion Wortbeiträge anmelden, Ton und Kamera entsprechend selbst freischalten und den Chat für Anmerkungen und Fragen nutzen. Es wird wie in den vergangenen Dialogforen und Workshops ein Ergebnisprotokoll geben.

Anschließend stellt der Moderator die Agenda der heutigen Sitzung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung. Herr Eggert kündigt den kommenden Workshop an, bei dem weitergehende Fragen beantwortet werden können und vertieft in die Diskussion eingestiegen wird.

TOP 2 Rückblick & aktueller Planungsstand

Verabschiedung der Protokolle

Herr Eggert erläutert, dass Änderungswünsche zu den Protokollen des 2. Workshops zur 2. Sitzung des Dialogforums (Anlage 2, Seite 7), der 3. Sitzung des Dialogforums (Anlage 2, Seite 8) sowie dem 3. Workshop zur 3. Sitzung des Dialogforums (Anlage 2, Seiten 9-10) eingegangen sind. Die Änderungswünsche werden entsprechend vorgestellt. Dabei gibt es keine Anmerkungen und Ergänzungen seitens der Mitglieder. Damit sind die Protokolle in dieser Form verabschiedet und werden auf der Projektwebseite veröffentlicht.

Aktuelle Themen - Themenkatalog

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und bedankt sich für die Teilnahme und das Interesse. Er gibt einen Rückblick zu den vorangegangenen Dialogforen und Workshops (Anlage 2, Seite 6). Die Planungsprämissen, welche in der 3. Sitzung des Dialogforums behandelt wurden, sind eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Linienkorridore, die in der heutigen Sitzung vorgestellt werden.

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über die aktuellen Fragen und Hinweise des Themenkatalogs. Diese würden bei den entsprechenden Tagesordnungspunkten der Sitzung im Einzelnen erläutert. Der Themenkatalog wird online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> veröffentlicht. Mittlerweile wurden bereits über Hundert Punkte aufgenommen.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Wie viele Güterzüge fahren durch Karlsruhe und welcher Anteil davon ist Transitverkehr?

Der weit überwiegende Anteil der Güterzüge in Karlsruhe gehört zum Transitverkehr. Nicht alle Züge, die von Mannheim aus in Richtung Süden fahren, fahren auch durch Karlsruhe, sondern ein Teil der Züge verlässt den Korridor über Bruchsal in Richtung Stuttgart. Eine Nennung der genauen Gesamtzahl der Güterzüge nach und durch Karlsruhe ist von den noch zu ermittelnden Linienvarianten abhängig. Die im Dialogforum bereits für bestimmte Querschnitte genannten Zugzahlen werden daher zu einem späteren Zeitpunkt konkreter aufgezeigt werden.

Wird es für den dreigleisigen Ausbau Karlsruhe – Durmersheim auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung geben?

Derzeit läuft eine Kapazitätsuntersuchung für diesen Streckenabschnitt, die gegebenenfalls ein erforderliches viertes Gleis zur Folge haben kann. Außerdem finden Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg zur Klärung der Finanzierungsfrage statt. Hiernach wird die Öffentlichkeit entsprechend informiert und beteiligt.

Veröffentlichung des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt

Am 9. September 2021 wurde der Entwurf des Abschlussberichts für den Deutschlandtakt veröffentlicht, welcher von Herrn Dr. Geweke vorgestellt wird (Anlage 2, Seiten 14-17). Insgesamt fokussiere der Deutschlandtakt auf den Schienenpersonenverkehr. Für den Schienengüterverkehr liege noch keine aktuelle Zugzahlenprognose vor. Diese werde mit der Zugzahlenprognose 2040 aktualisiert.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Sind die identifizierten bedarfsplanrelevanten Maßnahmen für den Deutschlandtakt, wie beispielsweise der zweigleisige Ausbau Gernersheim–Graben–Neudorf, für das Vorhaben Mannheim–Karlsruhe zwingend umzusetzen?

Nein. Es werden weiterhin ergebnisoffen Maßnahmen im Korridor Mannheim–Karlsruhe mit dem Ziel der Engpassauflösung untersucht. Die vom Bundesgutachter vorgeschlagenen Maßnahmen müssen nicht verpflichtend umgesetzt werden.

Die Stadtverwaltung Karlsruhe soll eine Position sowie Fragen eingereicht haben. Kann dazu etwas gesagt werden?

Es gab einen Brief von der Stadtverwaltung Karlsruhe mit Anfragen zu einem Logistikkonzept in Karlsruhe, verbunden mit dem Wunsch um eine Terminvereinbarung. Dem wird entsprechend nachgekommen.

Aktueller Planungsstand

Für eine bessere Einordnung zwischen dem Raumordnungsverfahren und dem Planungsprozess wird ein kurzes Video zum allgemeinen Ablauf von Großprojekten für neue Schienenwege gezeigt. Herr Dr. Geweke weist darauf hin, dass zu den wichtigen Projektschritten die neu etablierte parlamentarische Befassung hinzukomme. Zudem stellt Herr Dr. Geweke die Projektschritte und den aktuellen Planungsstand anhand einer Grafik dar (Anlage 2, Seite 19). Er weist darüber hinaus auf die Antragskonferenzen Ende November in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz als Vorbereitung für mögliche Raumordnungsverfahren hin (Anlage 2, Seite 20), bei denen die Träger öffentlicher Belange (TÖB) Stellungnahmen einreichen können.

TOP 3 Das Raumordnungsverfahren: Aufgaben, Ablauf, Abschluss

Daniela Walter, im Referat 21 Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, führt stellvertretend für beide Bundesländer in das Thema Raumordnungsverfahren ein (Anlage 2, Seiten 22-24). In ihrem Vortrag informiert Frau Walter zu der Funktion und den Aufgaben (Seiten 25-27), dem Ablauf (Seite 28), den Inhalten (Seite 29), möglichen Ergebnissen (Seite 30) und der Beteiligung (Seite 31) im Raumordnungsverfahren. Die gesetzlich vorgesehene Frist von sechs Monaten werde in Anbetracht der Komplexität des Projekts vermutlich nicht eingehalten. Daraus würden sich jedoch keine Konsequenzen ergeben. Weiterhin geht Frau Walter auf die konkrete Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens im Projekt durch die anstehenden Antragskonferenzen ein (Anlage 2, Seiten 32-39).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Da es in jedem der beiden Bundesländer eine Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren geben wird – wird es auch in jedem Fall zwei Raumordnungsverfahren geben? Wenn ja, wie wird vermieden, dass diese beiden Verfahren kollidieren?

In welchem der beiden Bundesländer später das Raumordnungsverfahren erfolgen wird, richtet sich danach, wo genau die eingereichte Antragsvariante verläuft. Um für eine Inanspruchnahme beider Bundesländer vorbereitet zu sein, wird es entsprechend auch zwei Antragskonferenzen zur Vorbereitung der Raumordnungsverfahren geben.

Warum gibt es eine parallele Zweiteilung bestehend aus Antragskonferenzen und dem Dialogprozess? Führt diese Parallelität nicht zu Doppelungen?

Der Scopingprozess mit Antragskonferenzen dient dazu, den Vorhabenträger in Hinblick auf Umfang und Inhalte der Untersuchungen und die Erstellung der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren zu beraten. Das Dialogforum begleitet als Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung transparent die Planungen der DB im Vorfeld und in Ergänzung zu den formellen Verfahren.

TOP 4 Entwicklung der vollständigen Linienkorridore

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure, ordnet die Entwicklung der Linienkorridore in den aktuellen Planungsstand ein (Anlage 2, Seite 42). Das entwickelte Netz der Linienkorridore ist dabei ein weiterer wichtiger Schritt hin zum Segmentvergleich als nächster Planungsschritt. Herr Kern wiederholt die Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren (Anlage 2, Seiten 43-46). Anschließend stellt Herr Kern ausführlich die vollständigen Linienkorridore vor. Um eine bessere Darstellung auf den Präsentationsfolien zu erhalten, wurde das Netz dazu in drei Teile aufgeteilt: einen nördlichen, mittleren und südlichen Bereich (Anlage 2, Seite 48-51).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Ankündigung eines Mitglieds: Für den Bereich der Diagonale Karlsdorf-Neuthard wird ein Verfahrensfehler gerügt werden. Wenn diese Variante weiterverfolgt wird, werden außerdem rechtliche Schritte eingeleitet. Begründung: Aufgrund der Raumwiderstandsklassen und möglicher Alternativen wurde in diesem Bereich kein Grobkorridor identifiziert. Aus rein technischer Machbarkeit wurde die Diagonale nun als Linienkorridor entwickelt und somit der vorangegangene Verfahrensstand negiert.

Ein Mitglied ergänzt, dass es in der bisherigen Planung um Raumwiderstandsklassen und Grobkorridore ging. Dabei wurden einige Varianten aufgrund hoher Raumwiderstandsklassen nicht weiterverfolgt. Nun werden im Zuge der technischen Machbarkeit wieder Linien aufgenommen; andere sind in diesem Schritt abgelegt worden. Das Mitglied fügt hinzu, dass sich der Prozess hierdurch im Kreis drehe.

Herr Dr. Geweke betont, dass das Vorhaben drei Zielsysteme hat: Umwelt, Raumordnung, Verkehr und Wirtschaft, einschließlich der technischen Machbarkeit. Im ersten Schritt wurden die Grobkorridore anhand der Zielsysteme Umwelt und Raumordnung ermittelt. Dabei wurden technisch machbare Lösungen noch nicht berücksichtigt. Nun wurde die konkrete technische Machbarkeit in die Planung einbezogen; deshalb kommt es zu zusätzlichen Lösungen. Diese möglichen Iterationsschleifen in der Planung wurden im bisherigen Dialogprozess deutlich gemacht. Das Verfahren ist daher weiterhin konsistent. Es

wurden technische Parameter einbezogen und der Suchraum entsprechend eingegrenzt. Die spätere Vorzugsvariante steht damit noch lange nicht fest. Im nächsten Schritt, dem Segmentvergleich, erfolgt eine weitere Abschichtung der identifizierten, technisch machbaren Linienkorridore.

Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, ergänzt, dass im Dialogforum verdeutlicht wurde, dass die Grobkorridore weder verbindlich noch abschließend sind. Diese engen den Suchraum ein, um den Planungsraum zu strukturieren. Damit schaffen sie einen Orientierungsraum für die Suche nach den konkreten Trassen. Die Grobkorridore stellen eine grobräumige Betrachtung dar. Kleinräumig können sich mit zunehmender Detaillierung weitere Varianten herauskristallisieren.

Ein Mitglied merkt an, dass das Vorgehen umfänglich verstanden wurde. Zu der Diagonale Karlsdorf-Neuthard, welche den Ort zerschneidet und hohe Raumwiderstandsklassen aufweist, gibt es jedoch alternative 2-gleisige Lösungen. Daher gibt es keinen sachlichen Grund, diesen Linienkorridor heranzuziehen.

Herr Dr. Geweke betont, dass es in keinem Bereich einfache Lösungen gibt. Auch wenn in bestimmten Bereichen Alternativen möglich sind, sind diese auch kritisch. Das ist ein wesentlicher Punkt, warum in diesem Schritt auch grundsätzlich alle sich aufdrängenden technischen Lösungen ermittelt wurden. Die weiteren Planungsschritte werden zeigen, ob die nun ermittelten vollständigen Linienkorridore beibehalten werden. Der Segmentvergleich wird die umweltfachlichen und raumordnerischen Kriterien wieder aufgreifen.

Für den südlichen Abschnitt Karlsruhes in Richtung Westen/Nordwesten besteht die Erwartung, dass die Trassen nach einer Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt werden. In welchen Fällen wurde ein Tunnel vorgesehen, der die Kosten der Variante erhöhen und damit ihre Eintrittswahrscheinlichkeit verringern würde? Und in welchen Fällen wird kein Tunnel geplant?

Können die Linienkorridore im Bereich Karlsruhe weiter nach Süden verlegt werden, sodass keine massiven Tunnellösungen mehr erforderlich und dadurch Möglichkeiten für eine linksrheinische Anbindung geschaffen werden?

Herr Dr. Geweke erklärt, dass diese Fragen im weiteren Verlauf geklärt werden. Er geht nicht davon aus, dass sich die notwendigen Tunnellängen im Verlauf der weiteren Planung verkürzen werden.

Anmerkung eines Mitglieds: Für den Bereich Karlsruhe bestehen Zwangspunkte mit verschiedenen Infrastrukturen. Zudem ist die Strecke heute schon belastet, es geht im Bestand nicht mehr viel, daher muss eine Tunnellösung geprüft werden.

Aufgrund der Topographie (Anlage 2, Seite 46) werden zunächst zweigleisige oberirdische Lösungen untersucht. Hohe Raumwiderstände oder mögliche massive Eingriffe in die Bebauung können jedoch Tunnellösungen erfordern, soweit keine anderweitigen Lösungen umsetzbar erscheinen.

Ein Mitglied sagt, dass es südlich von Karlsruhe zwei Linienkorridore mit Tunneln gibt. Dort sind Anbindungen der Strecken 4020 und 4000 möglich. Andererseits gibt es südlich von Karlsruhe schon ein

drittes Gleis. Wird ein viertes Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim untersucht und wird es dabei auch eine Variantenuntersuchung geben?

Herr Dr. Geweke führt aus, dass grundsätzlich auch eine Anbindung des Güter- sowie des Personenbahnhofs geschaffen wird. Weitere Untersuchungen müssen zeigen, welche Infrastrukturen konkret notwendig sein werden. Grundsätzlich ist das Ziel, Engpässe aufzulösen. Der Bundesverkehrswegeplan sieht ein drittes Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim vor. Ob ein viertes Gleis erforderlich ist, wird untersucht.

Wie ist der sehr unterschiedliche Detaillierungsgrad zwischen dem Tunnel im Westen und der verzweigten Anfahrung von Karlsruhe im Osten begründet?

Es liegt hier kein unterschiedlicher Detaillierungsgrad vor. Der Bereich wurde mit derselben Methodik untersucht.

Ein Linienkorridor quert das Landschaftsschutzgebiet Efmorgenschutzwald in Karlsruhe diagonal. Wurde hier eine Tunnellösung geprüft?

Herr Stolzenburg erläutert, dass Landschaftsschutzgebiete in die Raumwiderstandsklasse 3 fallen. Sie gehören damit nicht zu den höchsten Raumwiderstandsklassen, sodass die Entwicklung von Linienkorridoren in diesen Bereichen nicht ausgeschlossen wurde. Sollten Linienkorridore in solchen Bereichen weiterverfolgt werden, müssen die potenziellen Konflikte genau untersucht werden.

Kann eine ganzheitliche Betrachtung von Karlsruhe, mit Anbindung an Hafen und Containerterminals, vorgelegt werden?

Grundsätzlich werden die Züge wahrscheinlich über den Güterbahnhof und innerstädtisch über den Hafen angebunden. Eine Detailbetrachtung dieses Sachverhaltes wird die DB nachliefern.

Tunnelvarianten im westlichen Bereich von Karlsruhe sind reine Transitlösungen für den Güterverkehr, da der Personenfernverkehr nicht an den Karlsruher Hauptbahnhof anbindet. Was heißt das für die Bestandsstrecke: Wären dort zusätzliche Ausbaumaßnahmen notwendig und wie verhält es sich mit den Zugzahlen und den Verknüpfungen?

Herr Dr. Geweke sagt, dass diese im Zuge des Variantenvergleichs beantwortet werden. Nach der Auswahl konkreter Varianten und einer detaillierten technischen Prüfung werden Kapazitätsbetrachtungen für den gesamten Korridor vorgenommen und die Ergebnisse dann im Variantenvergleich gegenübergestellt. Klar ist, dass der Karlsruher Hauptbahnhof für den Personenfernverkehr anzubinden ist.

Entlang der Nord-Süd-Verbindungen wurden bei den großen Infrastrukturen breite Korridore gezogen. Wurden auch Ost- oder Westlagen geprüft? Oder sind beide Varianten noch möglich?

Bei der Prüfung der technischen Machbarkeit wurden alle Lagen betrachtet. Allerdings können noch keine definierten Aussagen getroffen werden. Bei der späteren Optimierung wird es zu einer verfeinerten Betrachtung der Linienkorridore kommen, die auch genauere Aussagen zur Vorzugswürdigkeit von konkreten Ost- und Westlagen zulassen werden

Werden die Ausbaupläne Richtung Straßburg nach Frankreich berücksichtigt?

Herr Dr. Geweke betont, dass das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Grundlage der Planung schafft. Daher besteht ein reiner Bezug zur Bundesrepublik Deutschland. Inwiefern eine Anbindung nach Frankreich sinnvoll oder zu planen wäre, wäre Bestandteil eines anderen Projektes.

Frage zur Präsentation, Seite 49. Im nördlichen Suchraum in Mannheim bestehen drei Linienkorridore. Ist der mittlere Linienkorridor auch an das wesentliche Kreuzungsbauwerk im Norden und an die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim angebunden?

Auch der mittlere Tunnelkorridor (Anlage 2, Seite 49, lilafarben dargestellt) ist an die Bestandsstrecke 4010 und an die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim angebunden. Es wird noch entsprechende Untersuchungen geben, wie die Anbindung technisch ausgestaltet werden kann.

Frage in Hinblick auf die Durchquerung einer Grünzäsur: Wurden die Entscheidungskriterien (Anlage 2, Seite 17) bereits gewichtet, wie stehen diese zueinander und welches Kriterium ist das Entscheidende?

Herr Dr. Geweke führt aus, dass diese Schritte im Rahmen des Variantenvergleichs durchgeführt werden. Die konkrete Definition der Kriterien sowie deren Ausprägung wird erst bei den durchgehenden Linienvarianten und deren Vergleich vorgenommen.

Themenkatalog

Anmerkung: Der Auszug aus dem Themenkatalog in Anlage 2, Seiten 54-56 wurde in der Sitzung nicht aufgegriffen und soll im Workshop zum 4. Dialogforum behandelt werden.

TOP 5 Methodik für die nächsten Planungsschritte

Herr Stolzenburg stellt die Methodik für die nächsten Planungsschritte vor. Er erläutert das Vorgehen beim Segmentvergleich zur Erarbeitung von Linienkorridoren (Anlage 2, Seiten 59-72). Die Methodik des Segmentvergleichs wird zudem am Beispiel des Raums Schwetzingen im Bereich zwischen Mannheim Süd, Schwetzingen und Sandhausen vorgestellt (Anlage 2, Seiten 73-86).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Werden die Abstandszonen um Wohnsiedlungsflächen auch bei landwirtschaftlichen Aussiedlungen gebildet?

Herr Stolzenburg gibt an, diese Frage bis zum Vertiefungsworkshop zu prüfen.

Ergibt sich beim Aneinanderfügen von Segmenten ein Unterschied, ob von Nord nach Süd oder umgekehrt vorgegangen wird.

Es werden nur die Durchfahrungsängen betrachtet, daher spielt es keine Rolle, in welcher Richtung die Segmente betrachtet werden.

TOP 6 Aktueller Stand Umweltplanung

Herr Stolzenburg stellt den aktuellen Stand der Umweltplanung vor (Anlage 2, Seite 89).

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Der Moderator Ralf Eggert kündigt den Vertiefungsworkshop am 28. Oktober von 14:00 – 17:30 Uhr an (Anlage 2, Seite 91). Es wird darum gebeten, dass im Vorfeld bereits Fragen eingereicht werden.

Dr. Stefan Geweke betont, dass die weiteren Fragen gerne im Workshop vertieft werden können und dort ausreichend Raum für Diskussionsbeiträge vorgesehen sei. Insgesamt sollten keine Fragen unbeantwortet bleiben. Außerdem gibt er einen Ausblick auf den weiteren Dialogprozess (Anlage 2, Seite 93). Die Sitzungen für das 5. Dialogforum sowie den damit verbundenen Workshop wurden für nächstes Jahr bereits terminiert.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Mehrere Mitglieder äußern ihren Unmut darüber, dass in der Sitzung zu wenig Zeit für einen inhaltlichen Austausch zur Verfügung gestanden hat. Dadurch seien viele offene Fragen verblieben, insbesondere auf Grundlage der möglichen Betroffenheiten, und das Vertrauen in den Prozess sei geschwächt worden.

Außerdem sei aufgrund der vielen offenen Fragen der Zeitraum bis zum kommenden Workshop am 28. Oktober zu lange. Ein anderes Mitglied merkt an, dass der Zeitplan mit der nächsten 5. Sitzung des Dialogforums am 31. Januar 2022 sehr eng getaktet sei im Hinblick auf den aus seiner Sicht derzeit hohen Gesprächsbedarf.

Mehrere Mitglieder geben zu bedenken, dass sie erhebliche Zweifel an dem Vorgehen bei der Entwicklung der Linienkorridore haben. Aus Sicht eines Mitglieds müsse die Deutsche Bahn mit den Kommunen ins Gespräch kommen, um die Zweifel auszuräumen.

Der Moderator führt aus, dass die Teilnehmenden heute sehr deutlich gemacht hätten, dass aufgrund einer Vielzahl an Fragen und möglichen Betroffenheiten ein weiterer zeitnaher Dialogtermin erwünscht wird. Herr Dr. Geweke bestätigt, dass diesem Wunsch nachgekommen wird. Zudem sei auch denkbar, dass der für den 8. Dezember zum Thema Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz vorgesehene Workshop dem Thema Linienkorridore gewidmet wird.

Ein Mitglied merkt an, dass die Frist 15. Oktober zur Einreichung von Stellungnahmen zu den möglichen Raumordnungsverfahren zu kurz sei. Es sei keine Einordnung möglich gewesen, wie das Zusammenspiel zwischen Raumordnungsverfahren und Dialogprozess zu werten ist.

Frau Walter, Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt richtig, dass das Raumordnungsverfahren erst in zwei Jahren eingeleitet werde und es sich zunächst um die Antragskonferenzen zur Vorbereitung der möglichen Raumordnungsverfahren handele.

Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

Der Moderator Ralf Eggert stellt einen Entwurf für Botschaften einer gemeinsamen Pressemitteilung des Dialogforums vor. Anregungen der Teilnehmenden werden direkt in der Sitzung in die Pressemitteilung eingearbeitet. (siehe Anlage 3)

Mehrere Mitglieder äußern, dass sie die Botschaften einer gemeinsamen Pressemitteilung des heutigen Dialogforums aufgrund grundlegender Kritik an den Linienkorridoren nicht mittragen. Ein entsprechender Satz wird in den Botschaften einer gemeinsamen Pressemitteilung ergänzt.

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, verabschiedet die Mitglieder des Dialogforums. Es bestehe noch eine Vielzahl an möglichen Korridoren, eine weitere Konkretisierung sei notwendig. Die heute häufig geäußerten Sorgen und Fragen vor Ort würden in größtem Maße berücksichtigt werden. Es sei jedoch auch wichtig, sich klarzumachen, dass der Dialog noch am Anfang sei und ein langer Weg bevorstehe. Diesen Weg möge das Dialogforum weiterhin in einer guten Zusammenarbeit begehen.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.