

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

3. Workshop

Online-Sitzung

01. Juli 2021

3. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	15.30 Uhr – 18.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Marius Kern, KREBS+KIEFER Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Übersicht vorab eingegangener Fragen/ Anmerkungen
TOP 3	Planungsprämissen und Verkehrskonzeption
TOP 4	Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren
TOP 5	Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen
TOP 6	Methodik des Segmentvergleichs
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

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Mitglieder zum 3. Workshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden zum Workshop und bedankt sich für die Teilnahme, das Interesse und die vorab eingegangenen Fragen. Ziel des 3. Workshops ist es, die zentralen Inhalte des 3. Dialogforums, „Planungsprämissen und Verkehrskonzeption“, „Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren“, „Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen“ und „Methodik des Segmentvergleichs“ vertiefend zu behandeln und offene Fragen hierzu zu klären. Herr Dr. Geweke wünscht einen guten und konstruktiven Workshop.

Begrüßung durch die Moderation

Herr Eggert erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Anschließend stellt der Moderator die Agenda des 3. Workshops vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

TOP 2 Übersicht vorab eingegangener Fragen/ Anmerkungen

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über die vorab eingereichten Fragen und erläutert das Vorgehen zum Besprechen der Fragen und Hinweise. Diese werden jeweils einem Tagesordnungspunkt zugeordnet und im Laufe des Workshops an entsprechender Stelle beantwortet. (Anlage 2, Seiten 4 bis 7)

Anschließend geht Herr Dr. Geweke auf ein Schreiben einer Bürgerinitiative an den Bundesverkehrsminister, den Vorstandsvorsitzenden der DB AG und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des deutschen Bundestages ein. Das Schreiben besagt, dass Mannheim bei der Lärmschutzplanung dauerhaft und systematisch benachteiligt werde und stellt Forderungen für die Planungen in Mannheim auf. (Anlage 2, Seite 7)

Herr Dr. Geweke ordnet das Schreiben unabhängig von einer offiziellen Beantwortung durch die Adressaten aus Sicht des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe ein. Es kann festgestellt werden, dass das Projektziel die Auflösung der Engpässe zwischen den beiden angrenzenden Bahnprojekten NBS Frankfurt–Mannheim und ABS/NBS Karlsruhe–Basel ist. Folglich reicht der Suchraum für die Trassenfindung bis in den Bereich Mannheim-Waldhof, wo die NBS Frankfurt-Mannheim endet. Neben einem möglichen Bestandsausbau werden im Rahmen der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe auch ober- und unterirdische Umfahrungsmöglichkeiten geprüft. Herr Dr. Geweke erklärt, dass der Nachweis der

technischen Realisierbarkeit, die verkehrliche Sinnhaftigkeit, eine positive volkswirtschaftliche Bewertung und die Genehmigungsfähigkeit wesentliche Kriterien für die Variantenauswahl sind. Die entsprechenden Nachweise werden im weiteren Planungsprozess erarbeitet. Nächster Schritt ist die Vorstellung der vollständigen Linienkorridore inklusive ober- und unterirdischer Umfahrungsmöglichkeiten in Mannheim, die bis zum 4. Dialogforum im Oktober 2021 erwartet werden.

Zwischen den Projektteams der NBS Frankfurt–Mannheim und der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe findet wie auch mit dem Projekt ABS/NBS Karlsruhe–Basel ein kontinuierlicher Austausch zu den jeweiligen Planungsständen im Anbindungs-/Schnittstellenbereich statt. Anhand einer Karte (Anlage 2, Seite 8) verdeutlicht Herr Dr. Geweke die Ausgestaltung der Anbindung der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe an das Nachbarprojekt Frankfurt–Mannheim.

TOP 3 Planungsprämissen und Verkehrskonzeption

Planungsprämissen

Herr Dr. Geweke stellt als Rückblick auf das dritte Dialogforum die verschiedenen Zielsysteme vor, die bei der Auswahl der Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden. Anschließend erläutert er die jeweils wesentlichen Prämissen für die Zielsysteme Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft. (Anlage 2, Seiten 9 bis 13)

Verkehrskonzeption

Anschließend fasst Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, die Verankerung des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie die prognostizierten Zugzahlen für das Zielnetz des BVWP im Jahr 2030 zusammen. (Anlage 2, Seiten 14 bis 17)

Im Folgenden beantworten Dr. Stefan Geweke, Tobias Bückle, DB Netz AG, Marius Kern, KREBS+KIEFER, Martin Stolzenburg, Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, die vorab eingegangenen Fragen sowie anschließend weitere Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Dialogforum zu Planungsprämissen und Verkehrskonzeption

Wie viele Züge fahren Nord/Süd durch (also Korridor Rotterdam/Genua) und wie viele Güterzüge werden in Mannheim Rangierbahnhof und/oder Karlsruhe Rangierbahnhof [Güterbahnhof] behandelt?

Bezogen auf den Knoten/Großraum Mannheim/Ludwigshafen sind etwa 60% der Züge Transit, der Rest hat Quelle/Senke im Bereich Mannheim/Ludwigshafen. Im Rangierbahnhof Mannheim werden pro Werktag etwa 230 Züge behandelt, im Güterbahnhof Karlsruhe etwa 50 Züge.

Sind weitere Gleise erforderlich, wenn schon vier Gleise bestehen wie z.B. südlich von Hagsfeld?

Grundsätzlich besteht der Kapazitätsbedarf zwischen Mannheim und Karlsruhe für zwei weitere Gleise, über die aktuellen Strecken hinaus. Die Verkehrskonzeption inklusive Zugzahlen für Personen- und Güterverkehr, die der Dimensionierung der neuen Infrastruktur zugrunde gelegt wird, wurde im 3. Dialogforum am 08.06.2021 vorgestellt. Welcher Infrastrukturbedarf konkret an welcher Stelle benötigt wird, um die bestehenden Engpässe aufzulösen, ergibt sich im Detail erst im Verlauf der weiteren Planung.

Müssen/werden alle Güterzüge durch den Güterbahnhof Karlsruhe fahren?

Die Führung der Güterzüge ist vom Einbindepunkt der neuen Strecke abhängig, aus verkehrlicher Sicht ist eine Durchfahrung des Güterbahnhofs nicht erforderlich. Allerdings sollte eine Anbindung vorhanden sein (analog zum Mannheimer Rangierbahnhof), um möglichst viele Güterzüge über die neue Strecke führen zu können.

Ist die einzige Aufgabe des Bahnprojektes, den Verkehr von Mannheim nach Karlsruhe zu bringen? Oder gibt es weitere Bedingungen, wie zum Beispiel die Anbindung der Strecken nach Stuttgart oder Saarbrücken?

Ein wesentliches Ziel des Projektes ist es, weitere Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe zu schaffen. Da die Engpässe hauptsächlich in der Nord-Süd-Relation bestehen, liegt der Fokus auf der Auflösung der Engpässe zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die Anbindung an andere Strecken in Richtung Osten und Westen, wie die Schnellfahrstrecke nach Stuttgart, wäre ein positiver Nebeneffekt, ist aber kein grundlegendes Projektziel.

Wie sind die Planungen nach Erreichen des Güterbahnhofs in Karlsruhe über die Pfalz in der Weiterführung nach Rastatt?

Der Anschluss von Karlsruhe in Richtung Süden wird im Rahmen der Untersuchung der Linienkorridore und Linienvarianten im weiteren Planungsverlauf untersucht. Aktuell liegen hierzu noch keine Planungsergebnisse vor.

Rückfrage: Wenn eine Linie von Westen kommen würde, wird es vermutlich schwierig von dort weiter nach Süden zu fahren?

Die Frage kann gern aufgegriffen werden, wenn im Dialogprozess die Linienkorridore näher betrachtet werden.

Anmerkung: Bitte die Zugzahlenquerschnitte wie auf Seite 17 (Anlage 2) für Mannheim mit dem Querschnitt der Zugzahlen durch Mannheim hindurch ergänzen.

Die Zahlen für den Bereich nördlich Mannheim wurden im 13. Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim vorgestellt (Präsentation Seiten 4 bis 7). Siehe: <https://www.frankfurt-mannheim.de/downloads.html>. Die DB wird die Querschnitte für den Bereich Mannheim-Waldhof in der Darstellung ergänzen.

TOP 4 Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren

Herr Kern geht als Rückblick auf die Planungsmethodik für die Entwicklung von Linienkorridoren (Anlage 2, Seiten 19 bis 26) ein. Zudem zeigt er den Suchraum sowie die im dritten Dialogforum beispielhaft vorgestellten Linienkorridore im Arbeitspaket 1 im Planungstool SmartTrass. Am Beispiel aus dem Arbeitspaket 1 erläutert Herr Kern, wie Trassen anhand der Planungsprämissen konstruiert werden.

Fragen aus dem Dialogforum zur Methodik der Entwicklung von Linienkorridoren

Bewegt sich die Betrachtung im Planungstool SmartTrass im zweidimensionalen Raum?

Die Betrachtung bewegt sich im dreidimensionalen Raum. Das Gelände ist dreidimensional dargestellt und es sind beispielsweise auch dreidimensionale Gebäudedaten hinterlegt.

Werden im Planungstool SmartTrass bereits Tunnellösungen geprüft?

Gemäß den Planungsprämissen wird zunächst geprüft, ob oberirdische Linienverläufe machbar sind. Wenn dies aufgrund von hohen Raumwiderständen nicht gegeben ist, beispielsweise bei Siedlungen, können auch unterirdische Verläufe geprüft werden.

Frage zu den Arbeitspaketen (Anlage 2, Seite 26): Wie wird der Bezugspunkt zwischen den Arbeitspaketen gesetzt, wenn sich ein Grobkorridor über mehrere Arbeitspakete erstreckt?

Es wird sichergestellt, dass der gesamthafte Blick auf die Grobkorridore gewahrt wird. Im Planungstool können für diesen Fall Gelenkpunkte vergeben werden, die nicht zwingend im späteren Segmentvergleich berücksichtigt werden müssen.

Bei den Planungen im Tool wird nicht verhindert, dass Gebiete mit den Raumwiderstandsklassen IV und V berührt werden?

Es wurden Planungsprämissen aufgestellt, die besagen, dass nach Möglichkeit die Raumwiderstandsklassen IV und V vermieden werden sollen. Im folgenden Planungsschritt, dem Segmentvergleich, wird im Detail betrachtet, welche Linienkorridore die geringsten Durchfahrungslängen der hohen Raumwiderstände haben. Dabei findet eine Unterscheidung nach oberirdischen Raumwiderständen, beispielsweise ein FFH (Fauna-Flora-Habitat) - Gebiet, und auch unterirdischen Raumwiderständen wie ein Rohstoff-Abbaugelände statt. Es handelt sich um einen Abwägungs- und Bewertungsprozess, der immer weiter ins Detail geht.

Im Planungstool werden im Arbeitspaket 1 fünf Linienkorridore gezeigt, die auf die Autobahn zuführen. Würden die östlichen Varianten die Autobahn unterirdisch oder oberirdisch queren?

An der angesprochenen Stelle wird eine unterirdische Querung geprüft, aber auch eine oberirdische Querung ist denkbar. Dies ist eine Frage für die spätere Phase der Vorplanung, in der solche detaillierteren Fragen näher betrachtet werden. Zunächst wird grundsätzlich die technische Machbarkeit geprüft.

Die Linienkorridore würden eine Zerschneidung südlich des Patrick-Henry-Village in Heidelberg zur Folge haben. Wurde dort versucht, den Linienkorridor entlang der Bundesstraße 535 zu führen?

Die Planer nehmen den Vorschlag gern auf. In der weiteren Optimierung der Linienkorridore wird dies geprüft.

Ein Linienkorridor durchquert das Patrick-Henry-Village (Raumwiderstandsklasse V). Liegt das Patrick-Henry-Village innerhalb oder außerhalb der Grobkorridore?

Das Patrick-Henry-Village liegt außerhalb der Grobkorridore. Daran wird der iterative Prozess deutlich, bei dem aus umweltfachlicher und technischer Sicht mögliche Linienkorridore geprüft werden. Die Grobkorridore sind Zwischenstände, die noch geändert beziehungsweise angepasst werden können, wenn es sinnvolle Alternativen gibt. Der angesprochene Linienkorridor aus dem Arbeitspaket 1 würde das Patrick-Henry-Village unterirdisch queren.

Wie wirken sich die von der Bahn derzeit geplanten Vorhaben im Bereich Karlsruhe-Durlach auf eine zukünftige Trassenführung aus?

a) Ersatzbauwerk für die Stahl-Eisenbahnbrücke unter der Autobahn Karlsruhe-Durlach. Unter der Autobahnbrücke sollen zwei Stahlbrücken, die ein Gütergleis der Güterumgehungsbahn Durlach überspannen, durch eine Art Tunnel ersetzt werden. (Änderung des Kreuzungsbauwerkes Durlach Strecke 4000 km 69,494 über Strecke 4211)

b) die Erneuerung der Pfinzbrücke vor der östlichen Einfahrt in den Bahnhof Durlach, bei der ein stillgelegtes Gleis laut den Erläuterungen abgebaut werden soll. Überführungen über die Pfinz (Erneuerung EÜ Pfinz Durlach)

Der Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes unter der Bundesautobahn 5 sowie die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Pfinz werden im Rahmen der Grundlagenermittlung als Nachbarprojekt im Trassenfindungsprozess berücksichtigt. Inwiefern die zukünftige Trassenführung in Beziehung mit den genannten Nachbarprojekten steht und ob gegebenenfalls Änderungsbedarfe aufgrund der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe an den genannten Nachbarprojekten bestehen, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar.

Rückfrage: Könnten diese geplanten Projekte einer Planung des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe im Wege stehen?

Bei diesen Projekten geht es um Ersatzinvestitionen. Das heißt, es besteht technischer Bedarf die Bauwerke zu ersetzen, damit weiter Eisenbahnbetrieb stattfinden kann. Der Austausch mit anderen Projekten ist an dieser Stelle besonders wichtig. Damit wird sichergestellt, dass die Planungen aufeinander abgestimmt sind.

Wenn die neuen Gleise in die Grobkorridore bestehender Infrastruktur geplant werden müssten, wie breit würden dann diese Infrastrukturen (bestehende Infrastruktur und neue Gleise) werden bei

a) Bestandsstrecken der Bahn?

b) Straßeninfrastruktur wie B36 oder A5 (Abstand dazu)?

Bei Bündelung mit Bestandsstrecken der DB kommt es im Wesentlichen auf die Geschwindigkeit der beiden Strecken an, die gebündelt werden sollen. Gemäß Regelwerk ist zwischen den Ausbaugleisen und den Bestandsgleisen eine Mastgasse vorzusehen. Der Achsabstand der innen liegenden Gleise beträgt je nach Geschwindigkeit der gebündelten Strecken dann ca. 5 bis 7 Meter. Der Abstand zwischen zwei Gleisachsen beträgt gemäß Regelwerk 4,50 Meter. Somit ergibt sich ungefähr eine Breite von ca. 25 Metern. In Abhängigkeit zur Gradienten (Höhenverlauf) sind Damm- bzw. Einschnittslagen aufzuaddieren. Zusätzlich dazu sind ggf. Schallschutzmaßnahmen sowie Entwässerungsanlagen in entsprechender Breite und Mindestabstand aufzuaddieren. Außerdem sind punktuelle Anlagen der Oberleitung sowie der Leit- und Sicherungstechnik entsprechend aufzuaddieren.

Bei Bündelungsoptionen mit Straßeninfrastruktur ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Bebauung, Schutzgebiete aus Raumordnung und Umwelt) sowie eventueller Ausbaubedarfe an Straßeninfrastruktur ein entsprechender Abstand zu wählen. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass bei einem Havariefall der Straßeninfrastruktur möglichst keine Ladung auf die parallel verlaufende Bahninfrastruktur gelangt. Dazu sind entsprechende Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Fahrzeugrückhaltesysteme, Abkommensschutzwand/ Abkommenswall) in entsprechenden Abmessungen in Abhängigkeit der Höhenverhältnisse beider Verkehrsträger und einer Vielzahl anderer Faktoren zu bestimmen und zu dimensionieren. Folglich kann zum aktuellen Zeitpunkt keine genaue Aussage zum konkreten Abstand getroffen werden. Im aktuellen Planungsprozess der Trassenfindung wird unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte geprüft, ob ein Linienkorridor und damit eine Bahntrasse entlang der Straßeninfrastruktur realisierbar wäre.

Wie breit wird eine Neubaustrecke mit zwei Gleisen?

Eine Neubaustrecke für zwei Gleise mit einer Planungsgeschwindigkeit von maximal 200 km/h und einem Gleisabstand von 4,50 Meter würde gemäß Regelwerk in ebenerdiger Lage (ohne Überhöhung) eine Planungsbreite von ca. 12 Metern aufweisen. Im Bereich von Bögen (Kurven) wäre eine Neubaustrecke entsprechend Ihrer Schotterflanke breiter. Gemäß den unter a) genannten Punkten sind Breiten für Damm-/ Einschnittslagen, Schallschutzmaßnahmen, Entwässerungsanlagen sowie punktuelle Anlagen der Oberleitung und der Leit- und Sicherungstechnik in entsprechender Breite aufzuaddieren.

Frage zu den Arbeitspaketen (Anlage 2, Seite 26): Werden in den Arbeitspaketen mehrere Linienkorridore geprüft?

Auf Basis der Grobkorridore werden unter Berücksichtigung der Planungsprämissen alle sich aufdrängenden Linienkorridore geprüft und im fortschreitenden Planungs-/Bewertungsprozess mit einbezogen.

Der Raum Mannheim ist Arbeitspaket 11 und einem Team zugeordnet. Der Raum Karlsruhe ist aufgeteilt in AP 2 für die 3 Ostkorridore und alles, was vom Rhein zum Güterbahnhof führt, aber auch in AP 5 für die Bündelung mit der B36. Diese beiden APs werden zusammen mit 3 weiteren APs von einem Team bearbeitet. Warum gibt es für den Raum Karlsruhe nicht auch ein kompaktes Arbeitspaket wie für Mannheim, das einem Team zugeordnet ist? Die Komplexität der Situation in Karlsruhe steht der in Mannheim nicht so viel nach.

Dass Mannheim ein eigenes Arbeitspaket bildet, liegt daran, dass Mannheim erst zum Schluss in den Suchraum integriert wurde. Die Planung für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe wurde im ersten Quartal 2020 beauftragt. Der Suchraum wurde im Sommer 2020 auf die rechte und linke Rheinseite zwischen Mannheim und Karlsruhe festgelegt. Erst im dritten Quartal 2020 wurde in Abstimmung mit dem BMVI die Nord-Süd-Durchbindung von Mannheim in das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe integriert und der Suchraum im Norden bis Mannheim-Waldhof beziehungsweise bis zur Schnittstelle der NBS Frankfurt–Mannheim erweitert. Die Beauftragung der Planungsbüros mit den einzelnen Aufgaben wurde dann erst sukzessive nachgezogen. Die Einteilung der Arbeitspakete ist insofern historisch gewachsen und steht nicht im Zusammenhang mit der möglichen Komplexität eines Arbeitspaketes.

Die möglichen Anbindungen in den komplexen Knotenpunktbereichen werden zusätzlich mit besonderem Augenmerk hinsichtlich der Verknüpfung zu den Nachbarprojekten betrachtet.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Einteilung der Arbeitspakete scheint unschlüssig.

Die Arbeitspakete sind ab Oktober 2021 nicht mehr relevant, da dann ein vollständiges Bild der Linienkorridore entsteht. Die Einteilung hat keinen Einfluss auf das Ergebnis, sie dient ausschließlich der Strukturierung und Festlegung einer Reihenfolge für die Arbeit, da nicht alles gleichzeitig bearbeitet werden kann.

Ein Tunnel vom Hafen Mannheim nach Ludwigshafen könnte unter dem Gleis in den Hauptbahnhof Ludwigshafen einlaufen, das den Nahverkehr von Ludwigshafen zur BASF Süd abwickelt. Dabei würde keine Bebauung untertunnelt. Und die Strecke zur BASF Süd ist relativ wenig ausgelastet.

Den Vorschlag nehmen die Planer bei der weiteren Ausarbeitung des Arbeitspaketes 11 mit auf.

Ist der Bahn bekannt, dass die TransnetBW GmbH für die 380 kV-Trasse Weinheim–Karlsruhe auch die B36 im Bereich Eggenstein und Neureut als einen alternativen Korridor ausgewählt hat? Wäre eine Bahntrasse und eine 380 kV-Trasse an der B36 technisch und aus Sicherheitsgründen möglich?

Der Hinweis wird mit aufgenommen und entsprechend in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Die technische Machbarkeit der Bündelung mit Straßen und Energieinfrastruktur ist, sofern sich Linienkorridore in diesem Bereich ergeben, im folgenden Planungsprozess näher zu betrachten.

Wie werden die in MA-Waldhof ankommenden Züge plus die Züge der Bestandstrecken der Riedbahn den Neckar queren?

Diese Frage kann erst im weiteren Planungsverlauf beantwortet werden, wenn die Linienkorridore bzw. Varianten vorliegen.

Was wird im Arbeitspaket 5 Dettenheim konkret untersucht? Es liegt nicht in Nord-Süd-Richtung und Dettenheim hat keinen Grobkorridor auf der Gemarkung.

An dieser Stelle wird die Anbindung der Rheinbrücken im Bereich Germersheim auf die rechte Rheinseite beziehungsweise die Durchbindung in Richtung Karlsruhe West geprüft. Hier hat sich auf Basis

der umweltfachlichen Betrachtungen ein Grobkorridor ergeben, der in diesem Arbeitspaket näher geprüft wird.

Rückfrage: Wird auch eine Bündelung mit der Bundesstraße 36 geprüft?

Ja, auch dies wird geprüft.

TOP 5 Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen

Herr Kern informiert über den Stand der technischen Machbarkeitsuntersuchung möglicher Rheinquerungen. Er zeigt die rheinübergreifenden Grobkorridore anhand der interaktiven Karte auf der Website <https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte>. (Anlage 2, Seiten 32 bis 42)

Fragen aus dem Dialogforum zu den Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen

Die zweite, nördliche Rheinbrücke bei Karlsruhe wird frühestens 2030 gebaut. Wie kann eine Trasse über diese Brücke sicher geplant werden?

Für diese Brücke für den Straßenverkehr gibt es bereits eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Diese ist für die Untersuchung möglicher Rheinquerungen für den Schienenverkehr zugrunde zu legen.

Anmerkungen eines Teilnehmenden: Anmerkung eines Teilnehmenden: Der Planfeststellungsbeschluss für die zweite Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe liegt seit 15.09.2017 vor. Er ist seit Kurzem rechtskräftig.

Anmerkung: Mit Fokus auf Mannheim ist die Zusammenfassung auf Seite 42 (Anlage 2) zu kurz, da nicht nur Rheinquerungen mit Eingriffen realisierbar sind, sondern auch Tunnellösungen möglich sind. Die Zusammenfassung bezieht sich auf die Machbarkeitsuntersuchungen der Rheinquerungen, die bisher stattfanden. Die Untersuchung einer Tunnellösung wurde als Vorschlag in die Themenliste aufgenommen und wird geprüft. Im nächsten Dialogforum wird diese Anmerkung voraussichtlich besprochen.

Kommen linksrheinische Varianten nach der Vorstellung der Rheinquerungen ernsthaft in Frage? Gibt es technische/wirtschaftliche oder nur juristische Gründe für eine Prüfung der Linienführung auf der linken Rheinseite?

Es kann noch nicht abschließend beantwortet werden, wo Streckenführungen sinnvoll sind. Die rechte Rheinseite ist geprägt von hohen Raumwiderständen und die beste Lösung kann auch auf der linken Rheinseite liegen. Nach der vorgestellten Methodik müssen mögliche Lösungen einheitlich und systematisch geprüft werden. Daher müssen zunächst durchgängige Linienkorridore gefunden werden, die miteinander verglichen werden können.

Inwieweit spielt bei den linksrheinischen Grobkorridoren der Verkehr, der bisher von der linken Rheinseite nach Mannheim fährt (zum Beispiel von der BASF), eine Rolle?

Es geht darum, das Netz engpassfrei zu machen. Erst wenn durchgängige Varianten feststehen, kann geprüft werden, welche Züge auf welcher Strecke fahren. Verkehrliche beziehungsweise betriebliche Vor- und Nachteile werden im späteren Variantenvergleich betrachtet. Eine Entlastung der Brücke bei Mannheim – Ludwigshafen vom Verkehr von der BASF in Richtung Süden kann einen Vorteil darstellen.

TOP 6 Methodik des Segmentvergleichs

Herr Stolzenburg und Herr Volk fassen die Methodik des Segmentvergleichs zusammen, die bereits im dritten Dialogforum vorgestellt wurde. (Anlage 2, Seiten 43 bis 56)

Fragen aus dem Dialogforum zur Methodik des Segmentvergleichs

Berechnet nur der Computer, welche Variante die beste ist? Und wird dokumentiert, welche Varianten verglichen wurden?

Die Vergleiche werden dokumentiert und als Anhang der Antragsunterlage zum Raumordnungsverfahren bei der Raumordnungsbehörde eingereicht. Der Computer ist ein wichtiges Hilfsmittel, aber der gutachterliche Sachverstand spielt bei der Prüfung der Werte auf Plausibilität und der Bewertung eine zentrale Rolle. Die etablierte Methodik wird immer wieder feinjustiert, wobei Besonderheiten beachtet und dokumentiert werden müssen.

Werden die Vergleiche nur mit der Antragsunterlage zum Raumordnungsverfahren eingereicht oder können die Vergleiche auch vor dem Raumordnungsverfahren gezeigt werden?

Die konkrete Vorgehensweise und die Ergebnisse des Segmentvergleichs werden vor dem Raumordnungsverfahren auch im Dialogforum vorgestellt.

Wie viele durchgängige Linienvarianten in den Grobkorridoren werden vertieft geprüft?

Dies steht noch nicht fest. Es sollten nicht zu viele Varianten geprüft werden, da sonst die Unterschiede beziehungsweise Abstände in der Bewertung zwischen den Varianten geringer werden und eine Differenzierung unschärfer wird. Etwa fünf bis sieben durchgängige Linienvarianten erscheinen aus heutiger Sicht sinnvoll. Bei mehr als zehn Varianten sollte es Überlegungen geben, ob weiter abgeschichtet werden kann.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Vorstellung der nächsten Schritte

Herr Dr. Geweke stellt die Termine für die Dialogveranstaltungen bis Ende des Jahres vor (Anlage 2, Seiten 58 bis 59). Das 4. Dialogforum wird am 08.10.2021 und der nächste Workshop, in dem die Themen des Dialogforums vertieft werden, wird ebenfalls im Oktober 2021 stattfinden. Für November 2021 sind die Antragskonferenzen für das Raumordnungsverfahren geplant. Zudem wird es im November einen Workshop zu den Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz geben.

Fragen aus dem Dialogforum zu den nächsten Schritten

Ende Juli 2021 findet ein Workshop statt, in dem die Träger öffentlicher Belange vorab über das Projekt informiert werden. Wann fließen die Ergebnisse des Treffens in die allgemeinen Sitzungen des Dialogforums ein?

Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens sollen auch die Träger öffentlicher Belange zum Vorgehen informiert werden, analog zu den Informationen im Dialogforum. Nicht alle Träger öffentlicher Belange sind Mitglieder im Dialogforum. Wenn sich daraus für das Dialogforum relevante Entwicklungen ergeben, wird das Forum informiert. Auch nach den Antragskonferenzen im November wird das Dialogforum über die Ergebnisse informiert werden.

Anmerkung der Raumordnungsbehörde auf Nachfrage eines Teilnehmenden: Die Antragskonferenzen sind kein formeller Schritt im Raumordnungsverfahren, sondern eine Beratung für den Vorhabenträger hinsichtlich der einzureichenden Antragsunterlagen im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens.

Rückfrage: Welche Träger öffentlicher Belange sind an dem Termin beteiligt?

Der Kreis der Teilnehmenden steht noch nicht fest. In der Regel werden betroffene Gemeinden, Landkreise, Fachbehörden und Verbände (Regionalverbände, anerkannte Naturschutzverbände etc.) eingeladen. Über den Kreis der Teilnehmenden kann im 4. Dialogforum am 08.10.2021 informiert werden.

In Hagsfeld fand eine von MdB Ingo Wellenreuther initiierte Informationsveranstaltung mit Steffen Bilger, parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, statt. War die DB ebenfalls vertreten?

Nein, die DB war nicht dabei.

Finden bereits öffentliche Informationsveranstaltungen der DB statt?

Nach der öffentlichen Veranstaltung im November 2020 hat keine weitere öffentliche Veranstaltung der DB stattgefunden. Zu den nächsten Planungsschritten ist aber vorgesehen, dass auch wieder öffentliche Veranstaltungen stattfinden werden.

Wie ist die Verbindung zwischen Dialogforum und Workshop gedacht?

Grundsätzlich sind die zu den Dialogforen und Workshops eingeladenen Organisationen dieselben. Welche Teilnehmenden von einer Organisation entsendet werden, steht dieser frei. Die Systematik ist so geplant, dass neue Inhalte, wie Methodiken, Ergebnisse, Ausblick, in den Sitzungen des Dialogforums präsentiert werden. In den Workshops besteht die Möglichkeit, vertieft auf Fragen einzugehen. Dazwischen wird es zudem Workshops zu Themen geben, die unabhängig vom Planungsfortschritt sind.

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Teilnahme am Workshop sowie die Fragen und die konstruktive Diskussion. Er bittet die Teilnehmenden, die E-Mail-Adresse info@mannheim-karlsruhe.de weiter für Fragen und Hinweise zu nutzen. Anschließend verabschiedet er die Teilnehmenden.