

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

5. Sitzung

Online-Sitzung

31. Januar 2022

5. 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 GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Kinga Chojnowski und Denise Ellwein, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick
TOP 3	Ergebnisse des Segmentvergleichs
TOP 4	Methodik für die durchgängigen, optimierten Linienvarianten
TOP 5	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	Anmerkungen zu den Protokollentwürfen
Anlage 4	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 5. Dialogforums Mannheim–Karlsruhe. Er gibt einen kurzen Rückblick auf den Infoabend am 17.01.2022. Er berichtet, dass die DB Netz AG die breite Öffentlichkeit über Hintergründe, Ziele und Methoden informiert sowie den aktuellen Stand der Linienkorridore im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe vorgestellt hat. Die Resonanz aus der Öffentlichkeit sei positiv gewesen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass die DB Netz AG in der Planung eher am Anfang stehe.

In der letzten Sitzung des Dialogforums standen die entwickelten Linienkorridore im Mittelpunkt. Im heutigen Forum liegt der Schwerpunkt auf den Ergebnissen des Segmentvergleiches. Beim Segmentvergleich bewegen sich die Planenden weiterhin im Suchraum. Herr Krenz erklärt, dass es im aktuellen Planungsschritt nicht ungewöhnlich sei, dabei einen Schritt nach vorne und zwei Schritte zurückzugehen. Das gehöre zum Planungsprozess dazu. Er betont, dass die Methodik sauber und fundiert angewendet werde. Abschließend wünscht Herr Krenz dem Dialogforum neue, spannende Ergebnisse, und dass gemeinsam ein offener Prozess gestaltet werde.

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden des Dialogforums und schließt sich den Worten von Herrn Krenz an.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder zum 5. Dialogforum. Er weist darauf hin, dass es ein Ergebnisprotokoll zum 5. Dialogforum geben wird.

Anschließend stellt der Moderator die Agenda der heutigen Sitzung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

Anfragen zur Aufnahme in das Dialogforum

Herr Eggert informiert das Dialogforum, dass in den vergangenen Wochen einige Anfragen zur Aufnahme neuer Mitglieder zum Dialogforum eingegangen sind. Die Mitgliedschaft im Dialogforum ist laut dessen Selbstverständnis an Institutionen gebunden. Das Dialogforum ist grundsätzlich für neue Mitglieder offen. Eine Aufnahme erfolgt nach Beschluss des Forums.

In der heutigen Sitzung ist der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, vertreten durch Martin Müller, als Gast zum ersten Mal dabei. Martin Müller wird heute durch Anna George vertreten. Der Nachbarschaftsverband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Seine zentrale Aufgabe ist die Flächennutzungsplanung für die 18 Mitgliedsgemeinden im Bereich zwischen Heidelberg und Mannheim.

Herr Eggert bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung bis zum nächsten Dialogforum, wenn sie mit der Aufnahme des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim in das Dialogforum nicht einverstanden sind.

TOP 2 Rückblick

Verabschiedung der Protokolle

Herr Eggert erläutert, dass die DB Netz AG dem Wunsch aus dem Dialogforum nachkommen werde, eine fokussierte Sitzung durchzuführen in Hinblick auf die aktuellen Planungsergebnisse und ausreichend Raum für die Fragen und Anmerkungen der Forumsmitglieder. Deshalb haben die Teilnehmenden eine Zusammenstellung aller Anmerkungen und Änderungswünsche zu den Protokollentwürfen des 4. Dialogforums und den vertiefenden 4. und 5. Workshops vorab erhalten. Nachträglich zum Versand der Zusammenstellung sind weitere Änderungswünsche zu den Protokollentwürfen des 4. Dialogforums und 5. Workshops eingegangen (Anlage 2, Seiten 5-6). Die Änderungswünsche werden entsprechend vorgestellt. Dabei gibt es zu den Protokollentwürfen des 4. Dialogforums und 5. Workshops keine Anmerkungen und Ergänzungen seitens der Mitglieder. Entsprechend sind die Protokolle zum 4. Dialogforum und zum 5. Workshop formal verabschiedet und werden auf der Projektwebsite veröffentlicht. Zum Protokollentwurf des 4. Workshops gibt es die Bitte, die Formulierung bezüglich der Linienkorridore im Osten von Karlsruhe (Anlage 3, Seite 12 bzw. 9) anzupassen. Es wird vereinbart, dass die Formulierung außerhalb der Sitzung direkt mit dem Hinweisgebenden abgestimmt wird. Hiernach ist das Protokoll zum 4. Workshop ebenfalls formal verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Begrüßung durch die Projektleitung des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und bedankt sich für die Teilnahme. Er gibt einen Überblick über die Schwerpunkte der heutigen Sitzung und erklärt, dass im Segmentvergleich kleinräumig geprüft wird, welche konkurrierenden Netzsegmente grundsätzlich für eine Weiterverfolgung in Frage kommen. Die Komplexität des Netzes der Linienkorridore konnte reduziert werden, indem noch mehr Klarheit über die Raumwiderstandsanalyse geschaffen wurde.

Aktualisierter Stand des Themenkatalogs

Herr Dr. Geweke berichtet, dass eine aktualisierte Version des Themenkatalogs auf der Website des Bahnprojekts <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> zu finden ist. Gleichzeitig informiert er das Dialogforum darüber, dass es im Themenkatalog Fragen, Hinweise und Vorschläge gibt, die sich noch in Bearbeitung befänden. (Anlage 2, Seite 7)

Rückblick – was passierte seit dem 4. Dialogforum

Im Anschluss gibt Herr Dr. Geweke einen Rückblick über Aktivitäten seit dem letzten Dialogforum. (Anlage 2, Seite 8)

Aus dem Teilnehmendenkreis gibt es Rückmeldungen zum versendeten Dokument „Darstellung der Planungsmethodik für die aktuelle Projektphase“ (siehe <https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads> → allgemeine Projektinformationen). Die Teilnehmenden äußern Dank und Wertschätzung dafür, dass

ihrem Wunsch zur Verschriftlichung der Methodik durch die DB Netz AG nachgekommen wurde. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass das Dokument komplex sei und daher noch keine Auskunft möglich ist, ob alle Inhalte vollständig verstanden wurden.

Herr Eggert gibt den Hinweis, dass Fragen zu dem Planungsmethodik-Papier in den Sprechstunden geklärt werden können.

TOP 3 Ergebnisse des Segmentvergleichs

Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, gibt eine Übersicht über die einzelnen Schritte der vorbereitenden und vertiefenden Planungsraumanalyse und erläutert, welche Arbeitsschritte bereits erfolgt sind. Aktuell befindet sich die Planungsraumanalyse im Segmentvergleich. Er erklärt, dass mit jedem Planungsfortschritt die Detailtiefe zunehme. Mit zunehmender Detailtiefe seien weitere Iterationsschleifen möglich. Im nächsten Schritt würden die Segmente zu durchgängigen Linien zusammengeführt und weiter optimiert werden, um ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten zu ermitteln. (Anlage 2, Seite 10)

Er fügt hinzu, dass seit dem vergangenen Dialogforum Änderungen am Netz der Linienkorridore an zwei Stellen entstanden seien. (Anlage 2, Seite 11)

Anschließend erläutert Herr Stolzenburg die einzelnen methodischen Schritte im Segmentvergleich und hebt hervor, dass im Segmentvergleich für konkurrierende Abschnitte Durchfahrungsängen durch Raumwiderstandsklassen (RWK) gegenübergestellt werden. (Anlage 2, Seite 12)

Weiter stellt Herr Stolzenburg dem Dialogforum die im Segmentvergleich untersuchten Vergleichsbereiche vor: 26 kleinräumige Bereiche, 11 übergreifende Bereiche und 9 größere Vergleichsbereiche. (Anlage 2, Seiten 13-15)

Danach stellt er anhand von vier Beispielen, Hockenheim – St. Leon-Rot, Hockenheim – Kronau, Schwegenheim – Zeiskam, Rohrbach – Kandel, die Ergebnisse aus dem Segmentvergleich vor. (Anlage 2, Seiten 16-23)

Abschließend stellt Herr Stolzenburg das aktuelle Ergebnis aus dem Segmentvergleich im Überblick vor. (Anlage 2, Seiten 24-25). Er erläutert, dass die durchgängigen Linienvarianten technisch weiter ausgeplant werden. Ebenfalls werde zu einem späteren Zeitpunkt der Betrachtungen Aspekte des Artenschutzes ergänzt. Im Anschluss an die technische und artenschutzrechtliche Betrachtung könnten sich die Segmente noch verändern. Zum Beispiel kann es sein, dass sich das eine oder andere Segment technisch nicht realisieren lässt. Das könne dazu führen, dass sich das Liniennetz weiter ausdünnen wird. Die gelben Verbindungslinien würden aus betrieblicher Sicht erforderliche Abschnitte für eine dazugehörige durchgängige Varianten darstellen, für welche kein Segmentvergleich erforderlich sei. Herr Stolzenburg stellt diese entsprechenden Verbindungen vor.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Welche Breite haben die beim Segmentvergleich zugrunde gelegten Linienkorridore? Wie breit ist der Korridor, in dem die Bewertung im Segmentvergleich durchgeführt wird?

Die im Segmentvergleich zugrunde gelegten Linienkorridore haben eine Breite von 1000 Metern. Auch die folgende vertiefende Prüfung wird diese Korridorbreite betrachten. In seltenen Fällen können kleinere Verschiebungen erforderlich werden, sodass die durchgängigen Linienvarianten dann z.B. 50 Meter außerhalb der Linienkorridorsegmente liegen können.

Es gibt Kriterien, die nicht über den Vergleich von Durchfahrungsängen darstellbar sind, z.B., wenn Ortschaften von ihrem naturräumlichen Umfeld getrennt werden, was einen erheblichen Freiraumeingriff bedeuten kann, und eine Bündelung dann die bessere Lösung darstellen könnte. Wie werden solche Kriterien in die Betrachtungen einbezogen?

Im späteren Variantenvergleich werden Trennwirkungen von räumlichen Zusammenhängen als einzelnes Bewertungskriterium angesehen. In der Grobbetrachtung können solche detaillierten Planungsdetails nicht abgebildet werden. Wenn in der Grobbetrachtung jedoch bereits auffällt, dass Bereiche nicht über Durchfahrungsängen abgebildet werden können, können diese als verbal-argumentative Bewertung in die Betrachtung einfließen.

Einzelne Segmente führen durch FFH-Gebiete. Dort müsste aus rechtlicher Sicht eine Alternativenprüfung erfolgen. Wie wird damit umgegangen?

FFH-Gebiete werden gesondert betrachtet. Es ist nahezu unmöglich, eine genehmigungsfähige Streckenführung, die ein FFH-Gebiet neu zerschneiden würde, zu planen. In solchen Fällen würde eine andere Streckenführung voraussichtlich bevorzugt werden.

Ein Mitglied des Dialogforums merkt an, dass das Bündelungsgebot nicht ausreichend berücksichtigt sei. Bevor eine neue Linienvariante geplant wird, sei es erforderlich, Linienvarianten entlang bestehender Infrastruktur zu prüfen. Es gebe eine rechtliche Pflicht zu bündeln.

Herr Stolzenburg erläutert, dass das Bündelungsgebot berücksichtigt und geprüft wurde. Es würde stets ein Bündelungskorridor geprüft. Dazu werde alternativ geprüft, ob es andere Lösungsansätze gibt, die besser sind. In vielen Fällen ergebe die Prüfung, dass eine Bündelung besser ist als eine Neuzerschneidung. Das bedeute nicht, dass pauschal ein Bündelungsbonus vergeben werden könne. Im Einzelfall könne es sein, dass eine Umgehungslösung weniger Konflikte hervorruft und daher besser ist.

Ein Mitglied ergänzt, dass die Erläuterung von Herrn Stolzenburg nachvollziehbar sei. Gleichzeitig gebe es Fälle, bei denen eine zusätzliche Bündelung zu viel Belastung ergebe, z.B. am Kreuz Walldorf der Bundesautobahn (BAB) 5 bei St. Leon-Rot. Eine Bündelung sei daher nicht an jeder Stelle sinnvoll.

Herr Stolzenburg bestätigt, dass eine Überbündelung eine Überbelastung darstellen könne, welche es zu vermeiden gelte. Überbündelungsfälle seien in der aktuellen Planung nicht festgestellt worden. Spätere Schalluntersuchungen würden prüfen, ob die Belastung zu hoch ist.

Frage zu den Ergebnistabellen des Segmentvergleichs: Fließen bei der Bewertung der RWK IV die Durchfahrungsängen von FFH-Gebieten zusätzlich in die Bewertung der Umwelt ein und werden damit doppelt gezählt?

Die Zielsysteme FFH-Gebiete und die Umwelt sind getrennt voneinander zu bewerten. Es ist es möglich, dass Flächen mehrere Schutzfunktionen haben, z.B. können FFH-Gebiete zugleich Natur- oder Landschafts- oder Vogelschutzgebiete sein. Diese Flächen fließen in die Bewertung als unterschiedliche Zielsysteme ein. Die Bewertung erfolgt daher nicht doppelt.

Das Mitglied hält fest, dass aus seiner Sicht die Bewertung von Flächen mit unterschiedlichen Schutzfunktionen doppelt erfolge und damit das Schutzgut Umwelt gegenüber dem Schutzgut Mensch stärker gewichtet werde.

Wenn man mit dieser Bewertungsmethodik nicht einverstanden ist, wann und an wen kann man sich wenden?

Im Variantenvergleich wird es Detailuntersuchungen zum Schutzgut Mensch geben. Darunter befindet sich die RWK V. In Bereichen, die mit der RWK V bewertet wurden, ist es aus gesetzlichen Gründen nicht erlaubt zu bauen. Es gibt jedoch keinen grundsätzlichen Ausschluss, eine Bahntrasse zwischen zwei Ortschaften zu bauen. Grundsätzlich sind die Dialogveranstaltungen im Rahmen des Projektes der richtige Ort, um Hinweise zur Methodik einzubringen.

Frage zu den Ergebnistabellen des Segmentvergleichs: Es scheint Durchfahrungsängen der RWK IV zu geben, die sowohl über das Zielsystem Raumordnung als auch über das Zielsystem Umwelt in die Bewertung eingehen. Müssten dann die Siedlungsflächen nicht auch doppelt gezählt werden?

Freiräume, wie regionale Grünzüge und Grünzäsuren, werden sowohl dem Zielsystem Umwelt, als auch dem Zielsystem Raumordnung zugeordnet, wenn sie zusätzlich zu den regionalplanerischen Festlegungen in einem Schutzgebiet liegen.

Aus dem Teilnehmendenkreis wird angeregt, diese Bewertung zu überdenken.

Herr Stolzenburg erwidert, der Anregung nachzukommen.

Ein anderer Teilnehmender ergänzt, dass Wohnsiedlungsflächen mit Blick auf die Raumwiderstandsanalyse sowohl bei den Umweltkriterien als auch bei den Raumordnungskriterien in die RWK V eingehen.

Herr Stolzenburg bestätigt dies.

Auf welcher Grundlage wurde für die Abstandszone Wohnen der Wert von 250 Metern festgelegt?

Herr Stolzenburg erklärt, dass der Schallschutz der Grund für die Definition der 250 Meter-Abstandszone ist. 250 Meter ist ein Erfahrungswert, unterhalb dessen mit einer Überschreitung der Schallschutzgrenzwerte zu rechnen ist.

Ein Ausbau der BAB 5 ist geplant. Wenn die Bahnstrecke neben die BAB 5 kommen würde, wohin genau würde diese hinkommen? Um wie viele Meter würde die gemeinsame Infrastruktur breiter werden? Besteht eine Koordination zwischen der Autobahn GmbH und der DB Netz AG?

Das Planungsteam befindet sich in Abstimmung mit der Autobahn GmbH. Im weiteren Planungsprozess wird sich zeigen, ob und mit welcher Trassierung genau die Bahnstrecke neben der BAB 5 geführt werden kann.

Ein Mitglied merkt an, dass das Kreuz Walldorf der BAB 5 umgebaut und vergrößert wird.

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure, bestätigt, dass das auszubauende Autobahnkreuz in der Planung berücksichtigt wird und in die folgenden Untersuchungen mit einbezogen wird

Um Graben-Neudorf gibt es verschiedene Linienkorridore. Warum wurde dort kein Segmentvergleich durchgeführt? Wie wird der einzelne Segmentvergleich dort erfolgen?

Im Bereich Graben-Neudorf sind Segmentvergleiche durchgeführt worden. Im übergreifenden Vergleichsbereich XI RT-RS ist noch kein Segmentvergleich erfolgt. Die Betrachtung der Durchfahrungs-längen ist in diesem Bereich nicht hinreichend für eine Bewertung. Im Luftbild ist zu sehen, dass keine oder nur im geringen Umfang Wohnbebauung betroffen wird. Aus diesem Grund werden beide Segmente im nächsten Planungsschritt einer vertieften trassierungstechnischen Detailbetrachtung unterzogen. Es kann sein, dass hiernach eines der beiden Segmente zurückgestellt wird.

Es ist noch immer nicht klar geworden, warum die Bestandsstrecke 4020 zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe so frühzeitig ausgeschieden ist. Stattdessen werden parallele Linienkorridore entlang der BAB 5 weiterverfolgt, welche durch sehr wertvolle Waldbestände führen und eine Überbündelung darstellen. Wäre eine Bündelung entlang der Strecke 4020 auch mit einem längeren Tunnel nicht möglich? Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Streckenführung mit zwei Gleisen nicht ohne erhebliche Eingriffe möglich. Ein Tunnel müsste nördlich von Graben-Neudorf beginnen, um eine ausreichende Überdeckung erreichen zu können. Resultierend aus der notwendigen Überdeckung sind auch entsprechende Tunnelrampen mit Längen von 3-5 Kilometern erforderlich.

Schlechter abschneidende Segmente werden zurückgestellt. Sie sagten, dass diese jedoch zu einem späteren Zeitpunkt dennoch wieder zurück in die Betrachtung kommen könnten. Wann ist der Moment, an dem diese Segmente abschließend ausgesondert werden?

Es kann es immer sein, dass die Planenden bei den Untersuchungen neue Erkenntnisse erhalten. Daraus können sich Argumente ergeben, welche die Realisierung einer Variante unmöglich machen. In diesem Fall kann es sein, dass in diesem Bereich auf andere Segmente zurückgegriffen wird, entsprechend des planerischen iterativen Vorgehens. Theoretisch ist es zu jeder Zeit möglich, dass zunächst zurückgestellte Varianten wieder betrachtet werden.

TOP 4 Methodik für die durchgängigen, optimierten Linienvarianten

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure, stellt das Vorgehen zur Entwicklung durchgängiger, in Bezug auf Umwelt, Raumordnung und Technik optimierter Linienvarianten vor (Anlage 2, Seiten 28 und 30). Er erläutert, dass für acht Konfliktpunkte eine vertiefte trassierungstechnische Untersuchung zur Vorbereitung durchgehender Linienvarianten durchgeführt werden soll. Diese Abschnitte würden enge Bereiche und sogenannte neuralgischen Punkte darstellen. (Anlage 2, Seite 29)

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Bei Straßen gibt es die Möglichkeit einer Art Tieferlegung mit einer partiellen Überdeckung. Könnte auch im Bahnprojekt eine Überdeckung statt einer teuren Tunnellösung umgesetzt werden?

Diese Möglichkeit besteht grundsätzlich auch bei Bahntrassen.

Eine starke Zerschneidung von Land- und Ortschaften, auch bei Bündelungen, ist sehr problematisch. Kann man daher nicht über Tieferlegungen nachdenken, um die Zerschneidungen zu mildern? Mit Überdeckungen bei Grünzügen besteht zudem das Potenzial für Biotoptrittsteine.

Aus dem Planungsauftrag heraus sind Tieferlegungen und Tunnel nur dort finanzierungsfähig prüfbar, wo sie trassierungstechnisch notwendig sind.

Wie und wann gehen die betrieblichen Aspekte in die Bewertung ein und inwiefern werden Linienvarianten in betrieblicher Sicht gegenübergestellt?

Grundsätzlich ist das Ziel, durch den Neu- oder Ausbau Engpässe aufzulösen. Parallel werden Kapazitätsuntersuchungen durchgeführt, mit Fokus auf Engpässe der Bestandsinfrastruktur. In Hinblick auf die drei bekannten Zielsysteme kann man sagen, dass in den bisherigen Planungsschritten vorrangig die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung betrachtet wurden und die technischen Betrachtungen als Teil des dritten Zielsystems parallel mitlaufen. Die weiteren Bestandteile des dritten Zielsystems, Betrieb, Verkehr und Wirtschaftlichkeit werden im späteren Variantenvergleich berücksichtigt. Es kann jedoch auch sein, dass bereits im aktuellen Planungsschritt Segmente aus betrieblichen oder verkehrlichen Gründen weiterverfolgt werden, da sonst bestimmte verkehrliche Anbindungen nicht mehr möglich wären.

Zu den neuralgischen Punkten 4 und 8 der vertieften trassierungstechnischen Untersuchungen (Anlage 2, Seite 29): Wie ist dort die generelle Vorgehensweise?

Es werden Daten in eine Fachsoftware geladen und konkrete Trassierungen ausprobiert. Die Ergebnisse werden in die Planungssoftware smarttrass überführt. Ergibt sich dort, dass eine Trassierung möglich ist, wird das entsprechende Liniensegment weiterverfolgt.

Warum wird die Strecke mit Durchfahrung von Karlsruhe geplant und keine Umfahrungen von Karlsruhe geprüft?

Es werden sowohl Linienkorridore mit Umfahrung von Karlsruhe, als auch Linienkorridore, die Karlsruhe westlich umfahren und dann südlich von Karlsruhe auf die Strecken 4000 oder 4020 einbinden, geprüft. Ob und inwiefern eine Umfahrung von Karlsruhe notwendig ist, wird das Ergebnis der detaillierten technischen Untersuchung sein.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über die Termine im 1. Halbjahr 2022. Er weist darauf hin, dass die Inhalte einzelner Termine vom Projektfortschritt abhängig sind und sich nochmals verändern können. Er informiert die Teilnehmenden, dass der 7. Workshop zum 5. Dialogforum am 16. Februar 2022 von 14:00 – 17:30 Uhr stattfinden wird. Ebenfalls gibt er bekannt, dass das 6. Dialogforum am 2. Juni 2022 und der dazugehörige 8. Workshop am 20. Juni 2022 geplant ist. (Anlage 2, Seite 32)

Ralf Eggert präsentiert den Teilnehmenden einen Vorschlag für die Ausgestaltung des vertiefenden 7. Workshops. (Anlage 2, Seite 33)

Ein Mitglied schlägt vor, die Linienkorridorsegmente besser in einer gedachten Nord-Süd-Richtung zu behandeln, anstatt sie in drei Teilbereiche Nord, Mitte, Süd zu kappen. Es wird ein Meinungsbild unter den Teilnehmenden erhoben, mit dem Ergebnis zugunsten des Vorschlags des Teilnehmenden. Es wird vereinbart, dass die DB Netz AG einen entsprechenden zum Ablauf des Workshops an die Teilnehmenden versendet. Ein Mitglied bittet darum, beim Workshopablauf auch die möglichen Querverbindungen und Rheinquerungen zu berücksichtigen.

Herr Eggert lädt die Mitglieder ein, Fragen zum Workshop im Vorfeld des Workshops an info@mannheim-karlsruhe.de zu senden. Die Teilnehmenden sind eingeladen, unabhängig von der regionalen Aufteilung, auch die ganze Zeit am Workshop teilzunehmen.

Herr Eggert verweist darauf, dass die Karten und Bewertungstabellen aus dem Segmentvergleich den Teilnehmenden zur Vorbereitung auf den kommenden Workshop als Pdf-Dokumente zur Verfügung gestellt werden.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Sind Haltepunkte für den Nahverkehr eingeplant? Werden diese von der DB Netz AG finanziert? Ich bitte hier um Klarstellung.

Grundsätzlich wird eine Mischverkehrsstrecke geplant. Im Projektauftrag der DB Netz AG sind keine Haltepunkte für den Nahverkehr und entsprechend auch keine Finanzierung dafür enthalten. Sollten die Länder ein Nahverkehrsangebot bestellen, ist es auch möglich, dass die Strecke vom Nahverkehr genutzt wird. Die Kosten der Planung könnten grundsätzlich auch über das Gemeindefinanzierungsgesetz getragen werden.

Bis wann ist mit dem Ergebnis der laufenden, vertieften trassierungstechnischen Untersuchungen zu rechnen?

Bis zum nächsten Dialogforum. Dann werden die entwickelten durchgängigen, optimierten Linienkorridore vorgestellt.

Wann konkret werden die Schallschutzgutachten in der Planung berücksichtigt?

Es ist geplant, die Schallschutzgutachten für die ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten, die in den Variantenvergleich eingehen werden, vorzulegen. Dies wird voraussichtlich ab dem 4. Quartal 2022 stattfinden.

Die neue Bundesregierung will ein Mehr an Gütern auf die Schiene bringen. Wird sich dadurch der Planungsauftrag entsprechend ändern, z.B. auch dahingehend, dass die Belastungen der Menschen minimiert werden? Wie können wir mit solchen Anforderungen an die Bundesregierung herantreten?

Übergeordnete Ziele des Projektes sind, Engpässe aufzulösen, die erforderliche Kapazität zu schaffen und betriebswirtschaftlich einen höheren Nutzen als Kosten zu generieren. So lange noch kein Baurecht vorliegt, wird das Projekt stets der Dynamik der Rahmenbedingungen unterworfen sein, z.B. ändern sich Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und Zugzahlen regelmäßig.

Zunächst muss eine genehmigungs- und finanzierungsfähige Lösung gefunden werden. Darauf basierend können Forderungen der Region, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, in die parlamentarische Befassung des Bundestags eingebracht werden.

Diese Reihenfolge des Vorgehens ist nicht optimal. Würde man schon frühzeitiger oberirdische Lösungen mit Tunneln oder Trögen gegenüberstellen, würde man am Ende vermutlich zu anderen Lösungen kommen.

Dieses vorgeschlagene Vorgehen würde nicht den Planungsprämissen entsprechen.

Ein Mitglied ergänzt in Bezug auf den offenen Brief von zwei MdBs und vielen Ober-/bürgermeister:innen aus dem südöstlichen Suchraum, dass es für besser gehalten werde, schon früher politisch auf zusätzliche Anforderungen einzuwirken als erst am Ende des Planungsprozesses.

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). Aus dem Dialogforum besteht der Wunsch, die Pressemitteilung zum nächsten Dialogforum verständlicher und mit weniger technischen Informationen zu verfassen.

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, bedankt sich bei den Teilnehmenden. Es sei heute eine gute, konzentrierte Sitzung gewesen.

Er hofft, dass die Sorgfalt, die nötig ist, heute klarer geworden sei. Die DB Netz AG und ihre Planenden suchen nach der besten Lösung. Das sei alles ein Teil des Prozesses, der in der Sitzung anschaulich geworden ist. Herr Dr. Vornhusen bedankt sich beim Projektteam für die sorgfältige Arbeit und bei den Teilnehmenden für die konzentrierten Gespräche.

Herr Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, bedankt sich erst bei Herrn Prof. Dr. Hager für die gute Zusammenarbeit und wünscht ihm alles Gute für die Zukunft. Anschließend bedankt er sich für die gute Sitzung und die kritischen Fragen. Er betont, dass das Projektteam des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe die Planungen ständig hinterfragt. Die Fragen aus dem Dialogforum seien daher herzlich willkommen. Er freut sich, den Prozess im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe gemeinsam mit dem Dialogforum zum Erfolg zu bringen.

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