

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

2. Sitzung

Online-Sitzung

15. März 2021

2. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	13.00 Uhr – 16.30 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 Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kinga Chojnowski, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick auf das 1. Dialogforum
TOP 3	Auffrischung zur Planungsmethodik
TOP 4	Raumwiderstandsanalyse
TOP 5	Grobkorridore
TOP 6	Faunistische Übersichtskartierungen 2021
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 2. Dialogforums Mannheim–Karlsruhe. Er zeigt sich erfreut über die rege Teilnahme der Mitglieder einen Tag nach den Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Die Ergebnisse der Wahl verdeutlichen seiner Meinung nach die politische Bedeutung des Themas „Klima und Umwelt“ und die Relevanz des Ausbaus der Schieneninfrastruktur.

Er betont, dass das Dialogforum Mannheim–Karlsruhe für die DB Netz AG den zentralen Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt darstelle. Zentrale Themen der Sitzung seien – neben der Besprechung des Selbstverständnisses – die Raumwiderstandsanalyse und die aktuellen Ergebnisse der Raumanalyse sowie die daraus abgeleiteten Grobkorridore im Raum Mannheim–Karlsruhe. Thorsten Krenz wünscht einen guten Austausch im 2. Dialogforum und übergibt das Wort an Dr. Klaus Vornhusen, den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für das Land Rheinland-Pfalz.

Dr. Klaus Vornhusen begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden des Dialogforums. Er betont, dass zum aktuellen Planungsstand der gesamte Suchraum, links- und rechtsrheinisch in der Raumwiderstandsanalyse untersucht würde, um geeignete Räume für mögliche Streckenführungen zu finden. Diese Räume zu finden ist komplex, weil Flächenkonkurrenz zwischen bestehenden Siedlungen sowie der Umwelt und weiteren Raumwiderständen besteht. Der Prozess zur Ermittlung einer Vorzugsvariante, der im Rahmen der Sitzung erneut erläutert wird, stehe weiterhin noch am Anfang.

Abschließend lädt er das Dialogforum ein, ihn in den kommenden Monaten bei Fragen zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe anzusprechen.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder zum 2. Dialogforum. Er erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen.

Anschließend stellt der Moderator die Agenda des 2. Dialogforums vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

TOP 2 Rückblick auf das 1. Dialogforum

Abstimmung Protokoll

Zum Protokollentwurf des 1. Dialogforums sind vorab Änderungswünsche eingegangen (siehe Anlage 2, Seite 5). Nach Hinweis eines Teilnehmenden wird eine Frage unter TOP 5 des Protokolls angepasst (Protokoll 1. Dialogforum, TOP 5, Seite 9).

Ursprünglicher Text: Wird die Resilienz einer Bahnstrecke – die Möglichkeit im Bahnsystem auf unerwartete Ereignisse oder Störfälle reagieren zu können – in den Bewertungen berücksichtigt?

Überarbeiteter Text: Sollte technische Redundanz nicht als ein Kriterium in der Planung des Bahnprojekts Mannheim-Karlsruhe aufgenommen werden? Wenn neue Gleise nicht an den Bestandsstecken verlegt werden, würde vermieden werden, dass bei massiven Störungen die gesamte Trasse unterbrochen wäre (Beispiel Rastatt).

Weiterhin ging ein Änderungswunsch ein, der eine Detaillierung zum Zielsystem Raumordnung beinhaltet (Protokoll 1. Dialogforum, TOP 5, Seite 5).

Ursprünglicher Text: Im Zielsystem Raumordnung werden die Belange anhand des Raumordnungsgesetzes berücksichtigt.

Überarbeiteter Text: Im Zielsystem Raumordnung werden die raumordnerischen Belange betrachtet, welche auf Grundlage des Raumordnungsgesetzes und der Landesplanungsgesetze in Plänen und Programmen auf Landes- und Regionalebene (Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Regionalpläne des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein und des Verbands Region Rhein-Neckar, Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz) festgelegt wurden.

Analog hierzu wird auch eine weitere Ausführung zum Raumordnungsgesetz auf Seite 9 des Protokolls angepasst.

Das Forum stimmt den Änderungen zu. Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird in finaler Version auf www.mannheim-karlsruhe.de veröffentlicht.

Selbstverständnis

In der ersten Sitzung des Forums wurde ein Entwurf für Grundsätze der Zusammenarbeit und Arbeitsweise in Form eines Selbstverständnisses besprochen. Einige Institutionen äußerten im Vorfeld des 2. Dialogforums den Wunsch, eine zweite Vertretung in digitalen Veranstaltungen zuzulassen. Das Selbstverständnis wurde entsprechend angepasst (siehe Anlage 2, Seite 13). Bei ausschließlich digital durchgeführten Veranstaltungen kann ein/e zweite Vertreterin / Vertreter pro Institution an den Veranstaltungen teilnehmen. Zugangslinks sind bei Bedarf nur an die jeweiligen Vertretungen weiterzureichen. Bei vor Ort durchgeführten Dialogforen ist die Teilnahme weiterhin auf eine/n Vertreterin / Vertreter pro Institution beschränkt.

Darüber hinaus sind seit der letzten Sitzung keine weiteren Hinweise zum Selbstverständnis eingegangen. Auch während der Sitzung gehen keine weiteren Anmerkungen ein. Damit ist das Selbstverständnis verabschiedet und wird auf www.mannheim-karlsruhe.de veröffentlicht.

Der Moderator, Ralf Eggert, informiert die Teilnehmenden, dass die Bestätigung der Aufnahme in die Teilnehmendenliste aus datenschutzrechtlichen Gründen nur berücksichtigt werden könne, wenn diese per E-Mail eingeht. Er bittet die Teilnehmenden, die ihr Einverständnis im Chat des 1. Dialogforums gegeben haben, darum den Austausch der Kontaktdaten im Teilnehmendenkreis zusätzlich per E-Mail an info@mannheim-karlsruhe.de zu bestätigen. Im Nachgang des 2. Dialogforums wird dann eine erweiterte Teilnehmendenliste erstellt.

Aktueller Stand im Planungsprozess

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, gibt eine zeitliche Einordnung der heute im Fokus stehenden Planungsschritte Raumwiderstandsanalyse, Grobkorridore und der Übersichtskartierungen. Dabei stellt er die Etappen für den Planungsprozess im Jahr 2021 in Verbindung mit dem Terminplan dar. Er erläutert, dass im Planungsprozess, technische Machbarkeits- und Umweltuntersuchungen parallel laufen. Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, noch einmal iterativ in voran gehende Planungsschritte zurückzuspringen, falls dies erforderlich wird. In diesem Zusammenhang stellt Herr Dr. Geweke Marius Kern und Wilhelm Schmikalla vom Planungsbüro KREBS+KIEFER vor, die das Projekt im Bereich der technischen Untersuchungen unterstützen werden.

Die Planungsmethodik und Untersuchungsergebnisse werden kontinuierlich in Dialogforen und nachgelagerten Workshops vorgestellt. Eine Festlegung einer Antragsvariante wird nicht vor 2022 erfolgen. (Anlage 2, Seite 18 bis 20)

Ein Teilnehmender unterstreicht, dass im Forum zunächst über die Planungsmethodik gesprochen werden müsse, bevor Ergebnisse gezeigt werden. Die Ergebnisse könnten andernfalls hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz in Frage gestellt werden.

Offene Themen

Der Moderator stellt einen Themenkatalog für das Dialogforum zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe vor. Der Themenkatalog hat zum Ziel, offene Themen, die sich im Dialogprozess ergeben, festzuhalten, den Umgang mit diesen Themen zu dokumentieren und damit Transparenz zu schaffen.

Anschließend stellt die DB Netz AG den Bearbeitungsstand der Hinweise aus dem ersten Dialogforum vor. (Anlage 2, Seite 21 bis 22)

TOP 3 Auffrischung zur Planungsmethodik

Auffrischung zur Planungsmethodik

Martin Stolzenburg, Projektleiter der Froelich & Sporbeck Umweltplanung, fasst die bereits im ersten Dialogforum vorgestellte Methodik und den Prozess zur Findung von Grobkorridoren zusammen. (Anlage 2, Seite 24 bis 26 sowie ausführlich dazu im Protokollentwurf zum 1. Dialogforums, Seite 5)

TOP 4 Raumwiderstandsanalyse

Vorgehen bei der Erarbeitung

Martin Stolzenburg stellt die Planungsmethodik für die Raumwiderstandskarten vor. Die für die Raumwiderstandsanalyse zugrunde zu legenden Daten wurden für den gesamten Suchraum erhoben. Für die Raumwiderstandsanalyse wurden Daten aus Landes-Geoportalen, vom Bundesamt für Naturschutz, von Fachbehörden, digitalen Landschaftsmodellen und Regionalplandarstellungen genutzt. Diese Daten wurden in ein Geoinformationssystem (GIS) überführt und entsprechend der Kriterienliste Raumwiderstandsklassen (RWK) zugeordnet und kartografisch dargestellt. In den Kartendarstellungen der RWK im Suchraum wird entsprechend des Maximalprinzips die jeweils höchste RWK dargestellt. Es werden Karten zu Raumwiderständen für die Umwelt, die Raumordnung und als Überlagerung der Raumwiderstände Umwelt und Raumordnung erstellt. (Anlage 2, Seite 28) Herr Stolzenburg betont abschließend, dass Hinweise zu den Raumwiderstandskriterien eingebracht werden können. Diese werden geprüft und je nach Prüfergebnis aufgenommen.

Vorstellung der Ergebnisse

Martin Stolzenburg stellt die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse in Karten für die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung sowie als Überlagerung der Raumwiderstände Umwelt und Raumordnung vor. Er zeigt die Karten in verschiedenen Maßstäben im Gesamtüberblick und einzelne Ausschnitte im Detail. (Anlage 2, Seite 30-35)

Fragen aus dem Dialogforum zur Raumwiderstandsanalyse

Wie wird mit einer Überlagerung von Schutzgebieten, z.B. Trinkwasserschutzgebiet und Vogelschutzgebiet, umgegangen? Was passiert, wenn diese in die gleiche Raumwiderstandskategorie, z. B. der Stufe 3, eingeordnet sind?

Bei einer Überlagerung von Raumwiderstandskategorien auf einer Fläche wird das Maximalprinzip angewendet. In der Bewertung bedeutet dies, dass der Bereich der Überlagerung in die höchste vorkommende Raumwiderstandsklasse eingeordnet wird. Für das Beispiel „Überlagerung Trinkwasserschutzzone III und Vogelschutzgebiet“ würde der Bereich in die höhere Raumwiderstandsklasse IV eingeordnet werden.

Wie wird mit Umweltwirkungen umgegangen, die größer sind als die tatsächliche Flächeninanspruchnahme (Beispiel: Lärmimmissionen)?

Zum aktuellen Planungsstand können Umweltwirkungen durch Schallimmissionen noch nicht im Detail nicht berücksichtigt werden. Dafür ist es notwendig, dass eine Linienführung bekannt ist. Daher werden Schalluntersuchungen erst im Variantenvergleich betrachtet.

In den 80iger/90iger Jahren ist eine Konzeption zum Natur- und Landschaftsschutz in der Rheinniederung erarbeitet worden. Sind die Untersuchungen bekannt und werden die Untersuchungen im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe berücksichtigt?

Martin Stolzenburg bedankt sich für den Hinweis. Er erwidert, dass die Untersuchung noch nicht bekannt sei. Für die Eingrenzung des Raumes in der Raumwiderstandsanalyse ist für den Vergleich eine flächenhafte Datengrundlage von Relevanz. Die Konzeption könne für diesen Analyseschritt daher nicht berücksichtigt werden.

Warum wird der Abstand zu Wohnsiedlungen zum aktuellen Planungsstand nicht berücksichtigt, obwohl gleichzeitig ein Abstand von 250 Metern Entfernung erwähnt wurde?

Hier liegt ein Missverständnis vor. Ein Abstand von 250 Metern Entfernung zur Wohnbebauung wurde zum aktuellen Planungsstand nicht als Raumwiderstand berücksichtigt. Dies hätte die Entwicklung von Grobkorridoren zu stark eingeschränkt.

Teilnehmende des Dialogforums diskutieren anschließend die Sinnhaftigkeit der Aufnahme von Abstandskriterien im aktuellen Planungsschritt. Im Ergebnis verweisen die Planer und die DB darauf, dass die Belastung von Siedlungen in Bezug auf Umweltwirkungen wie Schall in kommenden Planungsschritten in größerer Detailtiefe einbezogen werde.

TOP 5 Grobkorridore

Vorgehen bei der Findung der Grobkorridore

Martin Stolzenburg stellt die Methodik und den Prozess zur Findung von Grobkorridoren vor. Er erklärt, dass die Grobkorridore der erste Schritt sind, um sich vom Suchraum mit den verschiedenen Raumwiderständen einer genehmigungsfähigen Linie (Antragstrasse) zu nähern. Dafür werden raumwiderstandsärmere bzw. im Verhältnis weniger konfliktträchtige Bereiche identifiziert. Bei der Findung der Grobkorridore wird versucht, große Bereiche außerordentlich hoher und sehr hoher Raumwiderstände möglichst zu umgehen. Des Weiteren erläutert er das Vorgehen bei der Findung der Grobkorridore. Er beschreibt, wie Grobkorridore der Raumordnung und Umwelt separat entworfen werden, wie das Bündelungsgebot der Raumordnung Berücksichtigung findet und wie in der Ermittlung mit unüberwindbaren Querriegeln im Raum umgegangen wird. (Anlage 2, Seite 37-40)

Vorstellung der Ergebnisse und Ausblick

Im Anschluss präsentiert Martin Stolzenburg die Ergebnisse der Grobkorridorentwürfe. Er betont, dass die ermittelten Grobkorridore noch nicht die technische Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit möglicher Linienführungen berücksichtigen. Vielmehr werden alle denkbaren Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Anknüpfungspunkten geprüft. Dies sei notwendig, um im späteren Verfahren Rechtssicherheit für die Ergebnisse der Trassenfindung zu gewinnen. Er weist darauf hin, dass sich das System der Grob-

korridore im Suchraum in großem Umfang auf Ausbau- und Bündelungsoptionen mit bestehenden Infrastrukturen stützt. Die Grobkorridore werden alle betrachtet, um eine ganzheitliche Lösung für einen möglichen Trassenverlauf zu finden. Anhand des aktuellen Planungsstandes sind durchgehende reine Neubaukorridore ohne Ausbau oder Bündelung mit Bestandsstrecken (Eisenbahn und/oder Straße) nicht erkennbar. Sowohl mit einem Neu- als auch Ausbau sind in der Regel Schallschutzmaßnahmen verbunden. Auf der rechten Rheinseite lässt sich erkennen, dass innerhalb der Grobkorridore eine geradlinigere Verbindungsstrasse in Nord-Südrichtung möglich scheint. Auf der linken Seite bestehen vermehrt west-ost-gerichtete Korridore, die zu Umwegen führen können. (Anlage 2, Seite 50)

Martin Stolzenburg gibt abschließend einen Ausblick auf die Planungsschritte nach der Raumwiderstandsanalyse. (Anlage 2, S. 51) Im nächsten Schritt werden innerhalb der Grobkorridore konkrete Linien(-korridore) entwickelt. Abschnittsweise wird durch Grobvergleich untersucht, welche Linie unter verschiedenen Möglichkeiten die jeweils bessere ist. Nach einer Optimierung der Varianten werden diese dem eigentlichen Variantenvergleich zugeführt, in dem alle Umweltschutzgüter und Belange der Raumordnung vergleichend bewertet werden, um daraus eine Vorzugsvariante abzuleiten.

Fragen aus dem Dialogforum zu Grobkorridoren

Frage zu den Grobkorridoren im südlichen Bereich des Suchraumes (s. Anhang 2, Seite 49): Die A5 führt an Karlsruhe vorbei. Ist die A5 als Bereich potenzieller Bündelungsoptionen verzeichnet? Gibt es für die Bündelungs- und Ausbauoptionen einen Vorrang?

In der Karte wurde die A5 als Bündelungsoption aufgenommen. Die Schraffur auf der Linienführung der A5 ist aufgrund des gewählten Maßstabs nicht deutlich erkennbar. (s. Anhang 2, Seite 49)

Bündelungs- und Ausbauoptionen im Straßen- und Schienenverkehr werden gleichermaßen in der Methodik zur Linienfindung berücksichtigt.

Können die Grobkorridorkarten dem Dialogforum zur Verfügung gestellt werden?

Die DB Netz AG sagt dem Dialogforum zu, die Grobkorridorkarten kurzfristig zur Verfügung zu stellen. Die Karten werden mit einem Datum versehen, um die Planungsstände zeitlich nachvollziehen zu können.

Bitte eines Teilnehmenden: Die Lärmimmissionen sollten bereits jetzt, zu einem frühen Stand der Planung, berücksichtigt werden.

Im aktuellen Planungsschritt werden Grobkorridore betrachtet. Über die Raumwiderstandsklassen sind Siedlungsgebiete bereits in die höchste Widerstandsklasse eingeordnet. Konkrete Untersuchungen von Schallimmissionen sind an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Eine Voraussetzung ist eine definierte Linienführung. Da aktuell noch keine Linien entwickelt wurden, ist die Betrachtung von Schallimmissionen erst zu einem späteren Planungsschritt möglich.

Bitte eines Teilnehmenden: Das Schutzgut Mensch sollte im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe am höchsten priorisiert werden.

Das Schutzgut Mensch ist mit dem Kriterium „Siedlungsgebiet“ als außerordentlich hoher Raumwiderstand aufgeführt. Der außerordentlich hohe Raumwiderstand entspricht der höchstmöglichen Kategorisierung. Überschreiten die Immissionen einer Strecke die gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte, kommen Schallschutzmaßnahmen zum Tragen.

Aus dem Teilnehmendenkreis wird die Anwendung der vorgestellten Planungsmethodik positiv hervorgehoben. Auf den Karten sei zudem gut sichtbar, was sich in den Korridoren befindet. Für das Schutzgut Mensch sei wichtig zu wissen, welche Beeinträchtigungen vorliegen, welchen Einfluss diese haben und was dagegen unternommen werden kann. Für die Orientierung in den Karten wird der Wunsch geäußert, einen Maßstab für die Karten anzugeben.

Der Hinweis wird aufgenommen. In der Übersichtskarte wurde ein Maßstab von 1:25.000 gewählt.

In den Grobkorridorkarten sind große Bereiche mit der Raumwiderstandsklasse V zu sehen. Es ist keine Verbindung zwischen Karlsruhe und Mannheim ohne Beeinträchtigungen erkennbar. Werden Verbindungen durch die Bereiche mit der Raumwiderstandsklasse V konstruiert werden, damit überhaupt eine durchgängige Linie gefunden werden kann?

Die DB Netz AG versucht im ersten Schritt eine oberirdische Linie zu finden. Können Raumwiderstände mit hohem bzw. außerordentlich hohem Raumwiderstand nicht überwunden werden, können technische Möglichkeiten zur Querung in die Abwägung mit einbezogen und beispielsweise auch Tunnellösungen geprüft werden. Tunnellösungen sind technisch komplex. An beiden Enden des Tunnels sind Rampen erforderlich, zudem sind Tunnel kostenintensiv und daher auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

TOP 6 Faunistische Übersichtskartierungen

Faunistische Übersichtskartierungen 2021

Martin Stolzenburg stellt die methodische Vorgehensweise zur Erarbeitung eines Kartierungskonzepts („Faunistische Planungsraumanalyse“) vor. (Anlage 2, Seite 53) Um eine Übersicht über die Fauna zu erhalten, wird an amtlichen und ehrenamtlichen Stellen des Naturschutzes (u. a. Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Karlsruhe, Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz, Staatliche Vogelschutzwarte etc.) eine Datenabfrage durchgeführt. Zudem werden die Datenbanken des Landesamtes für Umwelt Baden-Württemberg sowie des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz ausgewertet und die Datenlücken ermittelt. Auf Grundlage der ermittelten Daten werden die zu berücksichtigenden Arten in den im Untersuchungsraum vorkommenden Lebensräumen identifiziert. Der Kartierungsaufwand für ergänzende Kartierungen zur Schließung von Datenlücken wird festgelegt. Ziel der faunistischen Übersichtskartierung ist die Ermittlung von Bereichen mit Vorkommen von Arten, die aus artenschutz-rechtlichen Gründen das Verfahren erheblich erschweren oder unmöglich machen können.

Anmerkungen aus dem Dialogforum zu den Faunistischen Übersichtskartierungen

Hinweis eines Teilnehmenden: Im Bereich des Suchraums kommen insbesondere Lerchen vor. Vonseiten des Regierungspräsidiums liegt eine gute Datengrundlagen hierzu vor. Die Daten des Regierungspräsidiums sollten in die Planung einfließen.

Die DB Netz AG und die Planer bedanken sich für den Hinweis.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Vorstellung der nächsten Schritte durch die Moderation

Der Moderator informiert die Teilnehmenden über die nächsten Schritte im Dialogforum. Am 23.03.2021 findet für die Mitglieder des Dialogforums ein Workshop zum Thema „Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridore“ von 13.30 Uhr bis 16.30 Uhr statt. (Anlage 2, Seite 56)

Das 3. Dialogforum wird am 08.06.2021 stattfinden.

Die Präsentation und die gemeinsam abgestimmte Presseinformation werden zeitnah nach Veranstaltungsende online eingestellt.

Fragen aus dem Dialogforum zum weiteren Vorgehen

Welches Vorgehen ist im vertiefenden Workshop des Dialogforums geplant?

Die DB Netz AG bietet dem Dialogforum mit dem Workshop die Möglichkeit, die Untersuchungsergebnisse näher anzusehen und weitere Fragen zum aktuellen Planungsstand zu stellen. Es besteht die Möglichkeit, den aktuellen Planungsstand im Detail in regionalen Gruppen zu betrachten. Fragen für den Workshop können an info@mannheim-karlsruhe.de vorab zugesendet werden.

Hinweis eines Teilnehmenden: In Vorbereitung auf den anstehenden Workshop sollten interne Gremien eingebunden werden und zum aktuellen Planungsstand informiert werden. In welcher Form soll die Öffentlichkeit informiert werden?

Die Präsentation und die gemeinsam abgestimmte Pressemitteilung zum 2. Dialogforum können umgehend auf der Webseite www.mannheim-karlsruhe.de aufgerufen und verwendet werden. Zudem sind im weiteren Planungsverlauf, insbesondere im Rahmen des Variantenvergleichs, öffentliche Veranstaltungen angedacht, in denen die DB den aktuellen Planungsstand vorstellt. Die DB Netz AG nimmt den Hinweis auf und sagt zu, das Thema „Einbindung der Öffentlichkeit“ beim Workshop am 23.03. erneut aufzugreifen.

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).

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, bedankt sich bei den Teilnehmenden für die gute und konstruktive Runde. Nach der Vielzahl von Themen und neuen Informationen, die im Rahmen des 2. Dialogforums ausgetauscht wurden, sei es nun sinnvoll, das Gesehene und Gehörte mitzunehmen und offene Punkte in den Workshop in der kommenden Woche einzubringen. Herr Krenz betont, er freue sich auf das 3. Dialogforum im Juni und bedankt sich herzlich bei den Teilnehmenden.

Auch Dr. Klaus Vornhusen bedankt sich für den guten Austausch zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Er nehme mit, dass die Berücksichtigung der Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt für das Dialogforum zentrale Themen seien. Er hebt die konstruktive Atmosphäre in der Sitzung hervor und zeigt sich zuversichtlich, dass die Zusammenarbeit auch weiterhin gut funktionieren wird.