
Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

14. Workshop

Online-Veranstaltung

16. März 2023

14. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Veranstaltung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Julian Koepff, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Christian Dietze, Rechtsabteilung Infrastruktur DB AG Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Martin Rosenbohm, Leiter Fahrwegkapazität und EBWU Mitte und Südwest, DB Netz AG
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Offene Themen nach dem 9. Dialogforum
TOP 3	Ihre Rückfragen
TOP 4	Ausblick

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Präsentation zum 14. Workshop
----------	-------------------------------

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch DB

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er gibt einen kurzen Rückblick auf die Inhalte des 9. Dialogforums. Herr Dr. Geweke wünscht den Mitgliedern einen guten Austausch.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und stellt die Tagesordnung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung. Die Mitglieder einigen sich darauf, die Bewertung der alternativen Trassenvorschläge zwischen Frankfurt und Karlsruhe im heutigen Workshop nicht zu besprechen, da nicht alle am Vorschlag beteiligten Vertreter:innen anwesend sind.

Nachfolgende Fragen der Mitglieder werden von Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, Christian Dietze, Rechtsabteilung Infrastruktur DB AG, Martin Rosenbohm, Leiter Fahrwegkapazität und EBWU Mitte und Südwest, DB Netz AG, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

TOP 2 Offene Themen nach dem 9. Dialogforum

Herr Dr. Geweke stellt die offenen Themen aus dem vergangenen Dialogforum vor (Anlage 1, Seite 4).

Trennungs- und Zerschneidungswirkung

Christian Dietze stellt das Thema Trennungs- und Zerschneidungswirkung in der Raumordnung aus rechtlicher Perspektive vor (Anlage 1, Seite 5).

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Forderung nach einer fundierten schriftlichen Stellungnahme zum Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung. Es handelt sich um ein Kriterium, das nur geprüft wird, weil es von der Region gefordert wurde, dabei hat es Auswirkungen auf die Raumwiderstandsklasse V und Wohnbebauung. Es ist nicht klar, warum das Kriterium erst im Variantenvergleich betrachtet werden soll. Bitte die hausinterne juristische Meinung mit den Fachbehörden aus dem Termin Anfang Februar besprechen. Das Mitglied behält sich vor, eine weitere juristische Meinung einzuholen.

Das Raumordnungsrecht ist eine Spezialmaterie. Bei der raumordnerischen Beurteilung ist zudem der Kontext wichtig. Beim Suchraum handelt es sich um eine Metropolregion mit einer hohen Bedeutung

von verbliebenen Grün- und Freiflächen. Viele Ziele der raumordnerischen Landes- und Regionalplanung sollen diese Flächen schützen. Bei Trenn- und Zerschneidungswirkung sowie dem Bündelungsgebot handelt es sich um wesentliche Entscheidungsfaktoren. Es ist nicht klar, warum die Berücksichtigung eine Fehleinschätzung wäre.

Es handelt sich bei Trenn- und Zerschneidungswirkung sowie dem Bündelungsgebot um wichtige Kriterien, die berücksichtigt werden. Aus Rechtsgründen können das Bündelungsgebot sowie Trenn- und Zerschneidungswirkung jedoch nicht vorrangig oder ausschließlich als Ausschlusskriterium herangezogen werden.

Ändert die Verdichtung in der Region etwas an der Beurteilung?

Die fachliche Beurteilung und die rechtliche Abwägung nehmen Rücksicht auf die hohe Verdichtung in der Region. In der Abwägung hat das Kriterium Trenn- und Zerschneidungswirkung daher einen anderen Stellenwert als bei einer Abwägung im ländlichen Raum.

Wird das Kriterium der Trenn- und Zerschneidungswirkung hintenangestellt?

Das Kriterium wird selbstverständlich im anstehenden Variantenvergleich berücksichtigt. Das Kriterium wird jedoch nicht als Ausschlusskriterium vorangestellt.

Welche Direktiven sind bei der Abwägungsentscheidung zu beachten (Anlage 1, Seite 5)?

In der Abwägungsentscheidung des Planfeststellungsverfahrens sind alle öffentlichen und privaten Belange umfassend gegeneinander abzuwägen, damit die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens getroffen werden kann. Das umfasst alle rechtlich erheblichen Umstände, sowohl zwingende Rechtsvorschriften (z. B. Schutz von FFH-Gebieten) als auch nur in die Abwägung einzustellende Umstände. Der Kriterienkatalog für den Variantenvergleich wurde dem Dialogforum vorgestellt. Diese Kriterien werden untersucht, bewertet und in die Abwägung eingebracht.

Ergänzende Anmerkung: Die angesprochenen Folien zum Kriterienkatalog sind in der Unterlage zur [8. Sitzung des Dialogforums](#) (Seiten 46-59) und Änderungen in der Unterlage zur [9. Sitzung des Dialogforums](#) (Seiten 54-57) zu finden.

Was sind „Kriterien, die sich konkret als erforderlich erweisen, um die Vorhabenziele zu verwirklichen“? Ist damit auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemeint?

Kriterien, die sich konkret als erforderlich erweisen, um die Vorhabenziele zu verwirklichen, sind Kriterien, die alternativlos sind. Ein Beispiel eines solchen Kriteriums ist die Kapazität: Wenn eine Lösung ausgewählt wird, die Engpässe nicht auflöst, dann kann das Projekt nicht fortgesetzt werden, weil das grundlegende Vorhabenziel nicht erfüllt wird.

Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 ist ebenfalls alternativlos, da sonst keine Bundesmittel für das Projekt bereitgestellt werden dürfen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis noch nicht beurteilt werden. Dazu müssen die Untersuchungen fortgeführt werden.

Es wurden Trassenalternativen vorgestellt, die das Vorhabenziel erreichen und nicht trennen und zerschneiden und Trassenalternativen, die das Vorhabenziel erreichen und dabei trennen und zerschneiden. Wieso werden die Trassenalternativen, die eine Trenn- und Zerschneidungswirkung haben, nicht im aktuellen Planungsschritt zurückgestellt? Wieso wird das Kriterium nicht vorgezogen behandelt?

Es gibt aktuell keine Linienvariante ohne Trenn- und Zerschneidungswirkung. Es sind alle Varianten zu vergleichen, mit denen der Vorhabenträger die Vorhabenziele verwirklichen kann und die genehmigungsfähig erscheinen. Eine Zurückstellung einer Linienvariante im aktuellen Planungsschritt ist nur möglich, wenn die Projektziele nicht erreicht werden können oder erhebliche Genehmigungsrisiken (z. B. FFH-Betroffenheiten) bestehen und es zumutbare Alternativen gibt. Das Kriterium Trenn- und Zerschneidungswirkung kann nicht als alleiniges Kriterium zur Zurückstellung genutzt werden.

Bei diesem Projekt wurde bereits sehr früh erkannt, dass ein dicht besiedelter Raum mit wenig Freiraum vorliegt. Daher wurde der Trenn- und Zerschneidungswirkung ein hohes Gewicht gegeben. In der Methodik wurde die Trenn- und Einschlusswirkung beim Schutzgut Mensch zum Leitkriterium hochgestuft, d. h. es geht als gewichtiges Kriterium in den Variantenvergleich ein.

Zudem wurde der Bündelungsbonus eingeführt, was dem Planungsraum geschuldet ist. Damit werden automatisch Linienvarianten schlechter bewertet, die Freiräume neu zerschneiden. Damit wird der Trenn- und Zerschneidungswirkung ein hoher Stellenwert beigemessen und das Kriterium wird in der Bewertung der Linienvarianten berücksichtigt.

Ergänzung der Moderation: Der Gesetzgeber verlangt eine faire und umfassende Abwägung aller in Betracht kommenden Varianten.

Anmerkung: Fast alle Linienvarianten betreffen FFH-Gebiete. Eine saubere Abwägung ist wichtig. Zumutbare Linienvarianten dürfen nicht wegen eines Kriteriums abgeschichtet werden. Die Zerschneidung von Ortsteilen ist nicht gewünscht und mit vielen Belastungen verbunden, aber es dürfen keine Linien vorab wegen eines Kriteriums ausgeschlossen werden. Für das Ergebnis sollten alle zumutbaren Linienvarianten geprüft werden.

Anmerkung: Trassen, die bestehende Siedlungsgebiete mit hohen Schallschutzwänden trennen, sind aus Sicht der Bürgerinitiative nicht zumutbar. Deshalb sind nach unserem Verständnis diese Linienvarianten bereits vorher abzuschichten.

Bitte auf genaue Verwendung der Begrifflichkeiten achten – es geht um eine vorgezogene Variantenwahl, nicht um das Planfeststellungsverfahren. In der Karlsruher Erklärung aus 2017 wurde festgelegt, dass das Schutzgut Mensch besonders zu beachten ist. Nächster Schritt in der Planung sind die ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten. Einige der Linienvarianten sind nicht sinnvoll so zu bezeichnen. Es gibt an vielen Stellen aufgrund der Spezifikation des Raumes die Notwendigkeit das Verfahren anzupassen. Bei vielen Punkten gibt es keine eindeutige juristische Meinung. Von der Deutschen Bahn wird eine fundierte schriftliche juristische Äußerung erwartet, um diese prüfen zu können.

Es ist nachvollziehbar, die Trennung von Ortsteilen als nicht zumutbar zu sehen. Aber auch andere Eingriffe können als nicht zumutbar erachtet werden, etwa Lärm, Eingriffe in Wasserschutzgebiete oder Naturschutzgebiete. Aus diesem Grund wurden Leitkriterien für jedes Schutzgut definiert. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht vor, dass alle Schutzgüter gleichrangig sind. Daher erfolgt eine vergleichende Bewertung aller ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten im Variantenvergleich.

Eine schriftliche Erläuterung der Folie zu Trenn- und Zerschneidungswirkung folgt. Das Papier mit Erläuterungen zum aktuellen Planungsschritt ist in Bearbeitung.

Wird der Bündelungsbonus nur bei Schutzgebieten berücksichtigt und nicht beispielsweise bei zusammenhängenden Grünflächen? Damit würde er der Trenn- und Zerschneidungswirkung keine Rechnung tragen. Die Behörden versuchen mit großem Einsatz, diese Gebiete zu schützen. Das Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Analyse kann nicht gleichgesetzt werden mit Belangen aus dem Raumordnungsverfahren. Im Raumordnungsverfahren sollen alle Kriterien in Einklang gebracht werden. Das Mitglied behält sich vor, eine weitere juristische Meinung einzuholen.

Nein, der Bündelungsbonus wird immer angewendet, wenn eine Beeinträchtigung durch Bündelung verringert werden kann. Bei Landschaftsschutzgebieten und Grünflächen (FNP) wird der Bündelungsbonus angewendet. Das Kriterium der Trenn- und Zerschneidungswirkung wird berücksichtigt. Es gibt jedoch keinen rechtlichen Grund, dieses Kriterium zu diesem Zeitpunkt vorrangig gegenüber anderen Kriterien zu bewerten. Daher darf keine Linienvariante vorab aufgrund von Trenn- und Zerschneidungswirkung zurückgestellt werden.

Die Deutsche Bahn ist der Auffassung, dass ein Planungsfehler gemacht würde, wenn Trenn- und Zerschneidungswirkung vorrangig vor dem umfassenden Variantenvergleich berücksichtigt würde. Die Diskussion zeigt, wie komplex die Angelegenheit ist und dass eine faire Abwägung wichtig ist.

Die Länge von Bündelungen und Zerschneidungen der Linienvarianten könnten im Verhältnis zur Gesamtlänge einer Linienvariante gegenübergestellt werden. So wären die einzelnen Linienführungen besser vergleichbar. Auch die Zerschneidung von FFH-Gebieten könnte so erfasst werden.

Richtig, genau so wird beim Bündelungsbonus vorgegangen. Lediglich die Maßeinheit ist eine andere: Statt der Länge geht die Fläche in die Bewertung ein. Alternativ wäre auch ein Malus für Nicht-Bündelung theoretisch denkbar.

Bei einer Darstellung der „Bündelungsquote“ wäre das Ergebnis, dass die Linienvarianten überwiegend in Bündelung verlaufen. Es ist unstrittig, dass Zerschneidungen eine Herausforderung darstellen.

Bitte den Bündelungsmalus statt des Bündelungsbonus anwenden.

Dies ist schwieriger nachvollziehbar und in der Umsetzung komplizierter, das Ergebnis ist jedoch gleich. Eine solche Anwendung wird geprüft.

Bitte mit den weiteren Untersuchungen der Linienvarianten und dem Variantenvergleich erst nach dem 10. Dialogforum im Juni fortfahren. Es ist wichtig, dass die Mitglieder des Dialogforums den aktuellen Schritt der Abschichtung verstanden haben.

Anmerkung: Sind Bündelung einerseits und Trenn- und Zerschneidungswirkung andererseits tatsächlich immer zwei Seiten derselben Medaille? Es bestehen offensichtlich Unterschiede zwischen einer Bündelung mit einer Autobahn und einer Bündelung mit einer Freileitung. Im Fall der Bündelung mit einer Freileitung, aber möglicherweise auch in anderen Fällen, kann die Bündelung eine bestehende Trenn- und Zerschneidungswirkung noch verstärken.

Wird der Bündelungsbonus nur angerechnet, wenn es sich bei den betroffenen Flächen um Schutzgebiete handelt? Die Zerschneidung von Grünräumen, die keine Schutzgebiete sind, sollte ebenfalls erfasst werden.

Nein, der Bündelungsbonus wird immer angewendet, wenn eine Beeinträchtigung durch Bündelung verringert werden kann. Bei Landschaftsschutzgebieten und Grünflächen (FNP) wird der Bündelungsbonus angewendet.

Warum wurde der Bündelungsbonus für Biotopverbundflächen zunächst geplant und nun zurückgezogen?

Ein Vertreter der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) hat die angesprochene Änderung eingebracht. Neue Erkenntnisse zeigen, dass eine Bündelung für Biotopverbundflächen schlechter ist als eine neue Zerschneidung.

Der Moderator fasst zusammen: Die Trenn- und Zerschneidungswirkung ist der Region sehr wichtig. Das Projekt trägt dem Rechnung und der Aspekt wurde im Kriterienkatalog zum Leitkriterium erhoben. Der Dialog habe hier Wirkung entfaltet. Aufgrund der dargelegten rechtlichen Einschätzung werde die Deutsche Bahn jedoch keine Varianten bereits im Vorhinein aufgrund dieses einen Kriteriums zurückstellen. Diese rechtliche Einschätzung dürfe gern überprüft werden. Es gebe an diversen Stellen unterschiedliche Meinungen. Er bittet die Teilnehmenden um einen verantwortungsvollen Umgang mit den Ergebnissen der Sitzung in der Kommunikation nach außen. Es sollten keine falschen oder missverständlichen Botschaften in die Öffentlichkeit getragen werden.

Erläuterung der Kapazitätsuntersuchungen

Herr Dr. Geweke erläutert die Inhalte aus dem 9. Dialogforum zur Kapazitätsuntersuchung (Anlage 1, Seiten 8-24). Er ergänzt:

- Zur Anbindung im Raum Ludwigshafen:
 - Der lange Tunnel bei den linksrheinische Linienvarianten schließt Ludwigshafen und Mannheim nicht an.

- Ferner würde eine mögliche Anbindung einer linksrheinisch verlaufenden Linienvariante im Raum südlich Ludwigshafen an den Bestand die Nutzung der Bestandsstrecken im Knoten Mannheim/Ludwigshafen erfordern (Anlage 1, Seite 12).
- Hierbei ist unabhängig von Quelle/Ziel im Raum Mannheim die Rheinbrücke zu queren.
- Diese ist jedoch bereits mit den Ist-Zugzahlen überlastet, welche mit der Prognose weiter ansteigen.
- Zum Rbf Mannheim: Die Einfahrtrichtung ist relevant, um zu verstehen, wie der Rangierbahnhof Mannheim funktioniert (Anlage 1, Seite 13). Ein Zug, der über die Linienvariante L4-M5 fährt, würde den Rangierbahnhof Mannheim in der falschen Richtung erreichen und würde nicht von Südosten in Mannheim einfahren können (Anlage 1, Seite 17).

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Was zeigen die blauen Kästen (Anlage 1, Seite 9)? Der Rangierbahnhof Mannheim und der Güterbahnhof Karlsruhe werden nur von einem Teil der Züge angefahren. Könnten Transitzüge, die aktuell rechtsrheinisch fahren, auf eine linksrheinische Strecke verlagert werden?

Die Zahl in den blauen Kästen gibt an, für wie viele Güterzüge pro Tag auf diesen Strecken Kapazitäten bestehen. Die Zahl ergibt sich, indem der Personenverkehr laut Prognose „2030 Deutschlandtakt“ auf die Bestandsinfrastruktur gelegt wird. Die verbleibenden Kapazitäten kann der Güterverkehr nutzen.

Die berechneten Kapazitäten sind unabhängig von Relationen. Reine Transitzüge könnten eine linksrheinische Strecke nutzen. Weil die linksrheinische Linienvariante L4-M5 den Raum Mannheim nicht anbindet, müssten Züge mit Quelle oder Ziel Mannheim die Bestandsstrecke nutzen und rechtsrheinisch fahren. Auf den rot markierten Abschnitten (Anlage 1, Seite 14) sind die Bestandstrecken jedoch schon alleine durch den erwarteten Personenverkehr praktisch komplett ausgelastet, ohne dass dort auch nur ein Güterzug geplant wäre. Auch die Güterzüge, die heute auf den rechtsrheinischen Strecken fahren, benötigen also künftig eine neue bzw. ausgebauten Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe.

Wie viele Transitzüge müssen fahren und wie viele Züge müssen nach Mannheim?

Es wird von etwa 150 Zügen mit Quelle oder Ziel Mannheim ausgegangen. Etwa 50 davon müssen nach Stuttgart, etwa 100 nach Karlsruhe/ Basel. Damit ist von mehr als 200 Transitzügen auszugehen. Die angegebenen Kapazitäten in den blauen Kästen beziehen sich jeweils auf eine Fahrtrichtung.

Ist es möglich nur Teilstrecken auszubauen, z. B. den Abschnitt zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf?

Ein Ausbau zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe ist grundsätzlich möglich, wäre aber nicht ausreichend. Für den Gesamtverkehr sind zwei neue, durchgängige Gleise nötig. Im ungünstigen Fall müssten deshalb sowohl rechts- als auch linksrheinisch zwei neue Gleise gebaut werden. Das würde die

notwendigen Kapazitäten schaffen, wäre aber voraussichtlich nicht die wirtschaftlichste Lösung. Ein solcher Vorschlag würde daher voraussichtlich bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung schlechter abschneiden.

Könnten die Güterzüge auf das Bestandsnetz verteilt werden – z. B. auf die Strecke 3400?

Nein, dazu reicht das Bestandsnetz nicht aus. Das Problem bei der Strecke 3400 zwischen Schifferstadt und Wörth ist, dass die Züge dort nicht hinkommen. Beispielsweise von Süden nach Wörth gibt es keine Verbindungskurve, auch im nördlichen Bereich wären zusätzliche Abschnitte zwischen Worms und Schifferstadt nötig.

Alle Bestandsstrecken wurden am Anfang der Planungen auf Ausbaumöglichkeiten untersucht. Die an die Bestandsstrecken angrenzenden Flächen sind historisch bedingt dicht bebaut, weshalb bei einem Ausbau erhebliche Eingriffe in die Raumwiderstandsklassen IV und V zu erwarten wären. Die Rheinquerungen wurden ebenfalls geprüft und ein oberirdischer Ausbau ist technisch nicht möglich.

Fehlende Kapazitäten entstehen durch mehr Personenverkehr. In einem nächsten Schritt muss geschaut werden, wo die Bedienpunkte der Züge liegen. Bitte die Restkapazitäten für den Tages- und Nachtzeitraum getrennt darstellen. Zusätzlich bitte die Verlagerung der Güterzüge auf neue Strecken und neue Verbindungen darstellen.

Die Kapazitäten für Tages- und Nachtzeitraum zu unterscheiden ist fachlich geboten und auf den Folien des 9. Dialogforums bereits dargestellt. Dann müssen auch die Prognosezugzahlen entsprechend aufgeteilt werden. Diese Darstellung ist Teil des folgenden Schritts und wird erstellt.

Die Betrachtung des Zulaufs (Anlage 1, Seiten 10-11) geht über den Raum Mannheim hinaus. Kann eine solche Betrachtung auch für den Bereich südlich von Karlsruhe durchgeführt werden, also über die Wolfartsweierer Brücke hinaus? Im 9. Dialogforum wurde die Betrachtung im Süden angekündigt, bitte die entsprechenden Zahlen nachliefern. Müsste die Umsetzung des Deutschlandtakts nicht für die nächsten Jahrzehnte schrittweise geplant werden, wenn der Deutschlandtakt wie in der aktuellen politischen Diskussion erst 2070 kommen wird?

Die Zahlen für den Querschnitt südlich von Karlsruhe wurden angefragt und die Zahlen werden zeitnah zur Verfügung gestellt. Auf dieser Grundlage werden dann die Kapazitäten der Bereiche südlich der Weiherfeldbrücke (nicht der Wolfartsweierer Brücke, Anm. d. Protokollführung) geprüft. Wenn die Ergebnisse vorliegen, werden sie im Dialogforum vorgestellt.

Anmerkung: Der Zielhorizont 2070 für den Deutschlandtakt beschreibt die Inbetriebnahme des letzten notwendigen Teilstücks. Der Kern des Deutschlandtakts soll bereits 2030 eingeführt werden – mit einem Fahrplankonzept nach Schweizer Vorbild. So soll Stück für Stück eine Verbesserung des Deutschlandtakts erreicht werden. Der Deutschlandtakt ist ein Fahrplankonzept, kein Infrastrukturkonzept.

Wie geht es von Karlsruhe aus nach Süden weiter? Können die Verkehre weiterfahren? Könnte eine Verbindungskurve von der rheinquerenden Linienvariante LR4 auf Höhe von Philippsburg nach Waghäusel die Engpässe auflösen (Anlage 1, Seite 21)?

Der blau eingezeichnete Abschnitt (zusätzliche NBS/ABS) ist ein Bestandteil einer vorhandenen Linienvariante. Die Umfahrung von Graben-Neudorf war bereits Bestandteil der Untersuchung.

Im Zuge der Grobkorridore wurde der angesprochene Bereich bei Philippsburg bereits geprüft. Dort liegen jedoch hohe Raumwiderstandsklassen vor und es konnten keine Grobkorridore identifiziert werden.

Werden die Zahlen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 verwendet?

Anmerkung: Im 9. Dialogforum wurden die Zugzahlen thematisiert. Für eine Entscheidung zum Bestandsausbau in Mannheim sind die Zugzahlen 2040 nötig. Im Untersuchungsrahmen wurde festgelegt, dass die Zugzahlenprognose 2040 berücksichtigt werden muss, wenn sie vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens vorliegt. Liegt die Prognose nicht vor, ist ein Stabilitätsnachweis zu führen (Nachweis, dass der Variantenvergleich der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen sowie die Auswahl und die Betrachtung der Auswirkungen der Antragsvariante auch bei einer Erhöhung der Zugzahlen Bestand hat).

Es können immer nur die aktuell geltenden Zugzahlen zugrunde gelegt werden. Laut Aussage des Bundes sollen die Zugzahlen 2040 bis Ende 2023/ Anfang 2024 vorliegen. Daher erscheint es sinnvoll, die Zugzahlen 2040 zu verwenden. Verzögerungen bei der Veröffentlichung der Prognosen sind möglich. Das Projekt ist dazu in enger Abstimmung mit dem Bund. Bei einer eventuellen Verzögerung wird die weitere Vorgehensweise mit den Raumordnungsbehörden besprochen.

Im 9. Dialogforum wurde auf Folie 25 der Bereich Römerberg – Rheinsheim – Philippsburg vorgestellt. Ist dort eine Bündelung mit der 220 kV-Leitung geplant? Gestern wurde bei einer Antragskonferenz der Bundesnetzagentur von transnet BW vorgestellt, dass die 220 kV-Leitung zwischen Weinheim und Dachslanden auf 380 kV ertüchtigt und in dem Bereich der Folie zurückgebaut werden soll. Ist dies bereits bekannt?

Vielen Dank für den Hinweis und die aktuelle Information. Eine echte Bündelung ist dort voraussichtlich aufgrund des Verlaufs der Freileitung nicht möglich, der Hinweis wird aber aufgenommen.

Der Projektgegenstand ist eine Verbindung von Mannheim-Waldhof nach Karlsruhe. Soll die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe auch Verkehre der Riedbahn und der NBS Frankfurt–Mannheim aufnehmen? Offensichtlich bestehen Engpässe südlich von Graben-Neudorf. Werden auch Züge von der Main-Neckar-Linie (Ladenburg, Neu-Edingen) aufgenommen bzw. wird die Main-Neckar-Linie entlastet? Stellt die Berücksichtigung der Main-Neckar-Bahn Präjudizien für rechtsrheinische Linienverläufe dar?

Ja, das ist der Projektgegenstand. Güterzüge sollen künftig verstärkt auf die Riedbahn geführt werden, weil dort durch die Führung des Fernverkehrs über die NBS Frankfurt – Mannheim Kapazitäten frei

werden. Das könnte zu einem Rückgang der Güterzüge in der Tagesscheibe auf der Main-Neckar-Bahn führen.

Diese Berücksichtigung der Main-Neckar-Bahn stellt keine Präjudizien dar.

Die Aufnahme sämtlicher Verkehre über die Riedbahn wurde nicht vorab genannt. Genauso wie die Stuttgart-Verkehre floss dieses Kriterium erst später in die Betrachtung ein. Ist es möglich, eine linksrheinische Linienvariante zu finden, die nach Mannheim führt?

Es ist wichtig, verschiedene Sachverhalte getrennt zu betrachten.

Der Prozess ist so vorgegeben. Die Prognose muss betrachtet werden, weil für die Zukunft gebaut wird. Es handelt sich um die Schlüsse, die aus den Kapazitätsuntersuchungen gezogen werden müssen. Bei Restkapazitäten von nahezu null ist das Planungsteam sicher, dass keine Lösung möglich ist. Bei anderen Linienvarianten wird weiter untersucht, ob durch Ausbauten ein engpassfreies Netz möglich ist.

Müsste zusätzlich zu den 40 % Güterverkehr nach Mannheim auch der Transitverkehr der Main-Neckar-Bahn betrachtet werden?

Richtig, die Transitzüge der Main-Neckar-Bahn müssen ebenfalls mit betrachtet werden.

Sind bei den vorgestellten Verbindungskurven für die rheinquerenden Linienvarianten neue Strecken dabei? Falls ja, bitte frühzeitig dazu ins Gespräch gehen.

Nein, durch die Ergänzungen sind keine neuen Linienvarianten in Betracht gekommen. Von den 20 weiterzuverfolgenden Linienvarianten wurden vier heute erläutert: L4, LR2, LR4 und LR6.

Bitte darstellen, wie die Verkehrsströme vom Rhein-Main-Gebiet bis Mannheim verlaufen könnten, wenn durch die NBS Frankfurt–Mannheim zusätzliche Kapazitäten vorhanden sind. Im Raum Mainz werden Verkehre über eine Brücke geführt und über Mainz-Bischofsheim verteilt.

Mit Inbetriebnahme der NBS Frankfurt–Mannheim wird die Riedbahn voraussichtlich überwiegend von Güterverkehr und Nahverkehr genutzt werden. Diese beiden behindern sich gegenseitig deutlich geringer als heute mit dem schnellen Fernverkehr.

In Biblis entscheidet sich, ob eine Streckenführung links oder rechts des Rheins möglich ist. Eine Spange von Biblis nach Worms sollte mit in die Darstellung aufgenommen werden. Ein Ausbau der Strecke Worms–Oggersheim würde zu einer Erhöhung der Kapazitäten führen.

Der Suchraum sollte nicht noch größer gemacht werden, als er ohnehin bereits ist. Es wurde berücksichtigt, dass Züge, die in Richtung BASF/ Ludwigshafen fahren über Biblis/ Worms linksrheinisch geführt werden können. Mit dem Projekt Studernheimer Kurve ist dieser Bereich abgedeckt. Mit den zusätzlichen Zügen mit Quelle oder Ziel Raum Mannheim ist auch diese Strecke an ihrer Kapazitätsgrenze.

TOP 3 Ihre Rückfragen

Für die Querung des Tunnels bei Forst auf der östlichen Seite scheint oberirdisch die Entfernung zur Raststätte zu kurz für eine Rampe mit ausreichend geringer Längsneigung. Sind dort weitere Untersuchungen im nördlichen Bereich vorgesehen oder soll die Linie in Tieflage unter dem Tunnel bei Forst (etwa 30 m unter Geländekante) geführt werden. Ein so tiefer Tunnel könnte den Grundwasserfluss verändern.

An dieser Stelle verketteten sich mehrere Zwangspunkte (u. a. Straßen, Autobahnkreuz). In dem angesprochenen Bereich ist die Rampe des Trogbauwerks länger vorgesehen als die Entfernung von der Querung zur Raststätte. Die Raststätte müsste daher höher gelegt werden.

Rückfrage: Könnte nördlich des Tunnels Forst auf die westliche Seite der Autobahn gewechselt werden, damit der Konflikt mit der Raststätte vermieden werden kann? Bitte diesen Bereich weiter prüfen.

Die westliche Seite wurde umweltfachlich schlechter bewertet. Der Tunnel ist aktuell in offener Bauweise vorgesehen.

TOP 4 Ausblick

Herr Dr. Geweke gibt einen Ausblick auf den zweiten Workshop zum 9. Dialogforum (Anlage 1, Seiten 53-56). Ein Mitglied regt an, die Präsentation bei Vor-Ort-Sitzungen auch auf digitalen Endgeräten der Teilnehmenden darzustellen. So sei es leichter möglich, den Ausführungen zu folgen. Herr Dr. Geweke kündigt an dies zu prüfen.

Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Teilnahme und kündigt für den kommenden 15. Workshop am 22. März 2023 ggf. einen Bericht zum Austausch zu eingegangenen Trassenvorschlägen an.

Der Moderator bedankt sich für den guten Austausch und schließt die Sitzung.