

# Protokoll

---

## Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

### 7. Workshop

Online-Sitzung

**16. Februar 2022**

---

## 7. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok GmbH Denise Ellwein, ifok GmbH
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Wilhelm Schmikalla, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Kinga Chojnowski und Denise Ellwein, ifok GmbH

### Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung rechtsrheinisch
TOP 3	Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung linksrheinisch
TOP 4	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	Übersichtsdokument Segmentvergleiche
Anlage 4	Präsentation der DB Netz AG zum 8. Workshop

## **Protokoll zur rechtsrheinischen Detailbetrachtung**

Für das Protokoll zur linksrheinischen Detailbetrachtung siehe ab Seite 7

### **TOP 1 Begrüßung**

#### **Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden zum 7. Workshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe und bedankt sich für die Teilnahme sowie das Interesse. Ziel des 7. Workshops ist es, die (teilweise zuvor eingereichten) Fragen zu den Ergebnissen des Segmentvergleichs vertieft zu betrachten und im direkten Austausch mit den Experten zu klären.

Er hebt hervor, dass im Segmentvergleich kleinräumig geprüft werde, ob konkurrierende Liniensegmente für eine spätere durchgängige Linienführung grundsätzlich in Frage kommen. Kommt ein Liniensegment nicht in Frage, werde das Liniennetz ausgedünnt und die Komplexität im Suchraum reduziert. Einige neuralgische Punkte würden noch durch die technischen Fachplaner geprüft werden. Im nächsten Schritt würden die besten Segmente zu durchgängigen Linienvarianten verbunden und in Bezug auf Umwelt, Raumordnung und Technik optimiert.

#### **Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt ebenfalls die Mitglieder zum Workshop und erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung des 7. Workshops vor. Der grundlegende Ablauf des heutigen Workshops sei im 5. Dialogforum vorabgestimmt worden. Entsprechend erfolgt von 14.00 bis 15.40 Uhr eine Vertiefung des rechtsrheinischen Suchraums und von 15.50 Uhr bis 17.30 Uhr eine Vertiefung des linksrheinischen Suchraums. Zum Ablauf und zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Mitglieder keine Ergänzungen.

Herr Eggert weist darauf hin, dass es in der Präsentation zum 5. Dialogforum einen Tippfehler auf Folie 13 bei der Angabe der Anzahl kleinräumiger Vergleichsbereiche gegeben hat. Richtig sind 26 statt 25 kleinräumige Vergleichsbereiche.

#### **Vergleich Baukosten für ober- und unterirdische Neu- und Ausbauabschnitte**

Herr Dr. Geweke stellt einen Vergleich der Baukosten für ober- und unterirdische Neu- und Ausbauabschnitte vor. (Anlage 2, Seite 5). Anlass sei, dass in den vergangenen Sitzungen mehrfach Fragen dazu aufkamen und der Vergleich zugesichert wurde.

Im Forum bestand großer Austauschbedarf zu der Kostenschätzung. Ein Mitglied merkt an, dass es bei der Planung wichtig ist, an die nächsten Generationen zu denken und deren Lebensqualität zu erhalten. Die Entscheidung für eine ober- oder unterirdische Linienführung darf daher aus Sicht des Mitglieds nicht von deren Kosten abhängig gemacht werden. Ein Teilnehmender wies darauf hin, dass Tieflagen oder partielle Überdeckungen im Vergleich zu einer Tunnelvortriebsmaschine günstiger seien hinsichtlich der Konnektivität von Menschen, Fauna und Landschaft. Aus Sicht des Mitglieds müssten in den

Betrachtungen auch die unterbrochenen ökologischen und genetischen Wechselbeziehungen berücksichtigt werden. Dies sei insbesondere vor dem Hintergrund des Ziels Baden-Württembergs, 15 Prozent Offenland der Landesfläche als funktionale Biotopverbundfläche zu entwickeln, wichtig.

Die DB Netz AG erwidert, dass es sich beim Zwischenstand zur Berechnung der Baukosten um eine grobe Schätzung handelt. Konkrete Angaben zu den Kosten von Tunneln werden im späteren Planungsverlauf vorgenommen. Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass bei der Abwägung eine Gesamtbetrachtung des Suchraums erforderlich sei und die technische Trassierung von den lokalen Gegebenheiten abhängt. Die Planung muss zunächst eine genehmigungs- und finanzierungsfähige Lösung darstellen.

## **TOP 2 Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung rechtsrheinisch**

Für TOP 3 Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung linksrheinisch siehe ab Seite 7

Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, wiederholt die einzelnen methodischen Schritte im Segmentvergleich und hebt hervor, dass im Segmentvergleich für konkurrierende Abschnitte Durchführungslängen durch Raumwiderstandsklassen gegenübergestellt werden. (Anlage 2, Seite 7). Weiter stellt Herr Volk die im Segmentvergleich untersuchten Vergleichsbereiche vor: 26 kleinräumige, 11 übergreifende und 9 größere Vergleichsbereiche (Anlage 2, Seiten 8-10). Anschließend erläutert er anhand von zwei Beispielen, RD (Hockenheim) – RE (St. Leon-Rot) und RL (Karlsdorf) – RM (Weingarten) die Ergebnisse aus dem Segmentvergleich. (Anlage 2, Seiten 11-14)

Anschließend erläutert Herr Dr. Geweke die zum Workshop vorab gestellten Fragen/Hinweise und Antworten. (Anlage 2, Seiten 15-20)

Im Anschluss beantworten Herr Volk, Herr Schmikalla und Herr Dr. Geweke die Fragen der Teilnehmenden.

## **Übergeordnete Fragen und Anmerkungen**

*Ein Mitglied erinnert daran, dass die Methodik und die Kriterien zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses im Dialogforum erläutert werden sollen.*

Herr Dr. Geweke erwidert, dass dies als Thema für eine der kommenden Sitzungen vorgesehen sei.

*Welche Breite wird für die Bahngleise im Raum benötigt?*

Für zwei Gleise wird eine Breite von 12 bis 20 Metern geplant.

## **Fragen und Anmerkungen zum linksrheinischen Detailbereich von Nord nach Süd**

*Fragen/Hinweise zu den kleinräumigen Segmentvergleichen 13 MC-RK und 14 RA-RB:*

*Auf der Bestandsstrecke 4060 fahren nur wenige Züge. Bitte legen Sie die Zahlen der Ist-Belastung für die Strecke 4060 vor. Dennoch wird das Segment 1007 weiterverfolgt, welches eine Neuzerschneidung der Landschaft darstellt. Das widerspricht dem Bündelungsgebot und damit einem Grundsatz der*

*Raumplanung. Entsprechendes steht auch im neu formulierten Bündelungspapier der BNetzA zu Stromleitungen. Rechtlich ist damit klar, dass keine neue Infrastruktur errichtet werden darf, wenn eine bereits bestehende Trasse die erforderliche Kapazität hat. Wenn die Planungen in diesem Bereich fortgesetzt werden, werden wir in der Öffentlichkeit entsprechend agieren.*

Die aktuellen Zugzahlen zur Bestandsstrecke 4060 werden gerne bereitgestellt.

Das Bündelungsgebot ist ein Grundsatz der Raumordnung. Es besteht jedoch keine verbindliche Vorgabe zur Bündelung. Das Bündelungspapier der BNetzA bezieht sich auf Leitungsbauvorhaben, nicht auf Bahnstrecken.

Ziel des Projektes ist es, die beste Linie zwischen Mannheim und Karlsruhe zu finden. Hierzu wird Schritt für Schritt kleinräumig geprüft und keine Linie zu früh im Planungsprozess zurückgestellt. Im späteren Variantenvergleich wird das Thema Neuzerschneidung, als ein Kriterium von vielen, betrachtet.

*Nachträgliche Anmerkung: Anknüpfend an die Hinweise wurde das Thema Bündelungsgebot und das angesprochene Bündelungspapier der BNetzA im 8. Workshop zum Dialogforum vertieft behandelt. (Anlage 4, Seiten 6-7)*

*Frage zu den kleinräumigen Segmentvergleichen 14 RA-RB und 15 RB-RC: Wie wurden die Bodenqualität und die Raumwiderstandsklassen entlang der Liniensegmente 1007 und 1012 bewertet?*

Die Kriterien zur Berücksichtigung des Schutzgutes Boden fließen in die weitere Betrachtung mit ein. Eine detaillierte Darstellung, welche Flächen berücksichtigt werden, wurde im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse vorgestellt.

*Frage zum übergreifenden Segmentvergleich VI RA-RC: Die Segmente 1007 und 10012 schneiden aktuell zwei Teilsiedlungsbereiche von der Stadt Heidelberg ab. Einerseits den denkmalgeschützten Grenzhof, andererseits das Gebiet südlich des Patrick-Henry-Villages, wo derzeit das einzige noch ernstzunehmende Siedlungserweiterungsgebiet der Stadt Heidelberg entwickelt wird. Dieses wäre in der aktuellen Planung eingebettet zwischen Autobahn, Schnellstraße und der geplanten Bahnstrecke. Wie werden diese Punkte in der Planung berücksichtigt?*

Wenn Siedlungen durch die geplante Bahnstrecke eingeschlossen werden, wird dies im Rahmen des Variantenvergleichs neben allen Schutzgütern berücksichtigt

Der Denkmalschutz wird im Zusammenhang mit dem Variantenvergleich näher betrachtet. Unter anderem werden die Trenn- und Einflusswirkungen für Siedlungseinheiten bewertet. Die Erweiterung einer Siedlungsfläche wird ebenfalls im Variantenvergleichs berücksichtigt, sofern diese im Flächennutzungsplan enthalten ist.

*Das fragstellende Mitglied teilt mit, dass die Erweiterung des Siedlungsgebietes zum Patrick-Henry-Village noch nicht im Flächennutzungsplan der Stadt Heidelberg aufgeführt sei. Es gäbe aktuell ein Konzept zur Erweiterung der Fläche. Das Mitglied bittet die Planenden, die geplante Siedlungserweiterung zu berücksichtigen.*

*Fragen zum kleinräumigen Segmentvergleich 16 RC-RE:*

Die vorab eingegangenen Fragen und Antworten wurden behandelt. (Anlage 2, Seiten 16-19).

*Frage zum kleinräumigen Segmentvergleich 17 RD (Hockenheim) – RE (St. Leon-Rot): Wie beeinflussen Tunnel die Bewertung? Würden es bei einem Tunnelbau keine Konflikte mit dem 250 Meter Abstand zur Wohnbebauung geben? Wie würden Änderungen der Planung berücksichtigt werden?*

Das Ergebnis des Segmentvergleichs berücksichtigt die bisher bekannten, voraussichtlich notwendigen Tunnelbauwerke. Potenzielle Schallauswirkungen werden später sowohl im oberirdischen als auch im unterirdischen Bereich berechnet. Aktuell sind keine oberirdischen Schallauswirkungen zu erwarten, daher wurde die 250 Meter Abstandszone Wohnen bei den Tunnelbauwerken nicht berücksichtigt. Sollte die Planung sich ändern, würde der Segmentvergleich wiederholt werden.

*Hinweis zu den kleinräumigen Segmentvergleichen 18 RE-RF und 21 RF-RL: Ein Mitglied weist darauf hin, dass es sinnvoller sei, die Bahnstrecke westlich statt östlich der Autobahn zu führen, um die Schallauswirkungen zu reduzieren.*

Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft.

*Im Segmentabschnitt zwischen Bruchsal und Forst ist eine oberirdische Lösung geplant. Eine Tunnellösung wird nicht berücksichtigt, was nicht nachvollziehbar ist. Weshalb werden in anderen Segmentabschnitten Tunnel geplant und hier nicht? Eine einheitliche Planungstiefe ist geboten, um die Bereiche miteinander vergleichbar zu machen.*

Tunnelkorridore wurden bisher in den Fällen geprüft, bei denen aufgrund sehr hoher Raumwiderstände oberirdische, zweigleisige Lösungen nicht oder nur stark eingeschränkt denkbar sind. Im Segmentvergleich haben sich neuralgische Punkte ergeben, die noch nicht eindeutig bewertet werden konnten. Diese werden vertieften trassierungstechnischen Untersuchungen unterzogen. Dabei kann sich herausstellen, dass eine oberirdische Lösung nicht denkbar ist und ein Widerstand ausschließlich mit einer Tunnelösung überwindbar wäre. In diesem Fall wird eine Tunnelösung geprüft.

In einem großem Suchraum ist es nicht möglich, für alle denkbaren Linien bereits zu Beginn der Planungen eine vollständige Detail-Prüfung durchzuführen. Daher ist eine Abschichtung erforderlich, was einem anerkannten Planungsprozess entspricht.

*Das fragstellende Mitglied hält fest, dass berücksichtigt werden müsse, dass es nicht nur im Raum Mannheim und Schwetzingen unmöglich sei, den Bereich ohne Tunnel zu durchfahren, sondern auch im Bereich Bruchsal aufgrund der Querung der vielen Infrastrukturen.*

*Hinweis zum kleinräumigen Segmentvergleich 22 RL-RM: Ein Mitglied weist darauf hin, dass in der Tabelle für die Segmente 1101 und 1102 bei der Bewertung der Raumwiderstandsklasse IV Abstandszone 250 Meter Wohnen eine „0“ als Ergebnis des Segmentvergleichs aufgeführt ist (Anlage 2. Seite 14) und bittet darum, dies nochmals zu prüfen.*

Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft.

*Nachträgliche Anmerkung: Wie in der Sitzung des 4. Dialogforums am 8. Oktober 2021 (siehe Präsentation zum 4. Dialogforum, Seite 77) bereits angeführt wird „Die Durchfahrung der Abstandszone um*

*Wohnsiedlungen [...] als zusätzliches Kriterium nur bei Neubauoptionen berücksichtigt, da bei Bündelung mit Bestandsstrecken eine entsprechende Vorbelastung gegeben ist.“*

*Hinweis zum übergreifenden Segmentvergleich XI RT-RS: Aus dem Teilnehmendenkreis wird angemerkt, dass zwei Aspekte gegen die Führung des Liniensegments sprechen. Erstens führe die Bestandsstrecke durch die Gemeinde Graben-Neudorf, die durch diese zerschnitten wird. Zweitens zerschneidet das Liniensegment 1309 das anliegende FFH-Gebiet. Es wird angeregt, in diesem Bereich das Segment 50 Meter in den Süden zu verlegen, um eine Neuzerschneidung zu verhindern. Dies sei wichtig zu berücksichtigen. Im Gemeinderat werde diskutiert, dass das Liniensegment zu eng an der Gemeinde entlanggeführt werde. Im Interesse des Gemeinderats läge eine bewusste Linienführung um die Gemeinde herum.*

In der Detailbetrachtung des rechtsrheinischen Suchraums wurden viele weitere Fragen angemeldet, die im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit nicht bearbeitet werden konnten. Die Teilnehmenden äußerten ihren Unmut darüber und verdeutlichten die Dringlichkeit des Klärungsbedarfs der noch offenen Fragen und Hinweise.

Im Workshop wurden daher verschiedene Optionen zum weiteren Vorgehen im heutigen Termin, sowie Zeitpunkt und Dauer eines zusätzlichen Workshops diskutiert. Im Ergebnis wurde vereinbart, dass die DB Netz AG drei Terminvorschläge in der kommenden Woche für einen zusätzlichen 3-stündigen Workshop anbieten wird. Diese Termine werden den Mitgliedern des Forums zur Abstimmung gestellt. Weiterhin besteht für die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Sprechstunden für ihre individuellen Fragen zu nutzen.

Außerdem sicherte die DB Netz AG zu, zukünftig mindestens zwei Workshops zu den einzelnen Sitzungen des Dialogforums zu terminieren.

## **TOP 4 Weiteres Vorgehen**

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Geduld und die konstruktive Diskussion. Er informiert, dass der Protokollentwurf des Workshops den Teilnehmenden zugeschickt wird. Offen gebliebene Fragen werden in einem Zusatztermin nächste Woche bearbeitet. Einen konkreten Termin teilt die DB Netz AG den Teilnehmenden nach der Terminabstimmung mit. Er bittet die Teilnehmenden, ihre Fragen vorab zuzusenden. Außerdem weist er die Teilnehmenden darauf hin, die individuellen Sprechstunden zu nutzen.

Herr Dr. Geweke bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums. Er fasst zusammen, dass der Gesprächsbedarf der Teilnehmenden zum Segmentvergleich im Workshop größer war als nach dem Dialogforum angenommen. Die DB Netz AG wird in Zukunft grundsätzlich vorab zwei Workshoptermine im Anschluss an ein Dialogforum planen, um terminlich flexibler zu sein und gleichzeitig die Fragen ausführlicher besprechen zu können.

## **Linksrheinischer Suchraum**

### **TOP 1 Begrüßung**

#### **Begrüßung durch die Deutsche Bahn**

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden zum 7. Workshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe und bedankt sich für die Teilnahme sowie das Interesse. Ziel des 7. Workshops ist es, die (teilweise zuvor eingereichten) Fragen zu den Ergebnissen des Segmentvergleichs vertieft zu betrachten und im direkten Austausch mit den Experten zu klären.

Er hebt hervor, dass im Segmentvergleich kleinräumig geprüft werde, ob konkurrierende Liniensegmente für eine spätere durchgängige Linienführung grundsätzlich in Frage kommen. Kommt ein Liniensegment nicht in Frage, werde das Liniennetz ausgedünnt und die Komplexität im Suchraum reduziert. Einige neuralgische Punkte würden noch durch die technischen Fachplaner geprüft werden. Im nächsten Schritt würden die besten Segmente zu durchgängigen Linienvarianten verbunden und in Bezug auf Umwelt, Raumordnung und Technik optimiert.

#### **Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt ebenfalls die Mitglieder zum Workshop und erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung des 7. Workshops vor. Der grundlegende Ablauf des heutigen Workshops sei im 5. Dialogforum vorabgestimmt worden. Entsprechend erfolgte von 14.00 bis 15.40 Uhr eine Vertiefung des rechtsrheinischen Suchraums und von 15.50 Uhr bis 17.30 Uhr eine Vertiefung des linksrheinischen Suchraums. Zum Ablauf und zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Mitglieder keine Ergänzungen.

Herr Eggert berichtet den Teilnehmenden, dass in der rechtsrheinischen Detailbetrachtung nicht alle Fragen behandelt werden konnten. Deshalb werde die DB Netz AG einen zusätzlichen Workshop anbieten und dazu drei Terminvorschläge zur Abstimmung unter den Mitgliedern des Forums stellen.

Abschließend weist er darauf hin, dass es in der Präsentation zum 5. Dialogforum einen Tippfehler auf Folie 13 bei der Angabe der Anzahl kleinräumiger Vergleichsbereiche gegeben hat. Richtig sind 26 statt 25 kleinräumige Vergleichsbereiche.

#### **Vergleich Baukosten für ober- und unterirdische Neu- und Ausbauabschnitte**

Herr Dr. Geweke stellt einen Vergleich der Baukosten für ober- und unterirdische Neu- und Ausbauabschnitte vor. (Anlage 2, Seite 23). Anlass sei, dass in den vergangenen Sitzungen mehrfach Fragen dazu aufkamen und der Vergleich zugesichert wurde.

### **TOP 3 Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung linksrheinisch**

Für TOP 2 Regionale Vertiefung: Detailbetrachtung rechtsrheinisch siehe ab Seite 3



Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, wiederholt die einzelnen methodischen Schritte im Segmentvergleich und hebt hervor, dass im Segmentvergleich für konkurrierende Abschnitte Durchführungslängen durch Raumwiderstandsklassen gegenübergestellt werden. (Anlage 2, Seite 24). Weiter stellt Herr Volk die im Segmentvergleich untersuchten Vergleichsbereiche vor: 26 kleinräumige, 11 übergreifende und 9 größere Vergleichsbereiche (Anlage 2, Seiten 25-27). Anschließend erläutert er anhand von zwei LQ (Rohrbach) – LV (Kandel) und LS (Bellheim) – LT (Herxheim) die Ergebnisse aus dem Segmentvergleich. (Anlage 2, Seiten 28-31)

Anschließend erläutert Herr Dr. Geweke die zum Workshop vorab gestellten Fragen/Hinweise und Antworten. (Anlage 2, Seite 32).

Im Anschluss beantworten Herr Volk, Herr Schmikalla und Herr Dr. Geweke die Fragen der Teilnehmenden.

### **Übergeordnete Fragen und Anmerkungen**

*Wie ist das Vorgehen bei der Planung, wenn andere Verkehrsträger gekreuzt werden?*

Grundsätzlich wird höhenfrei geplant. Bei einer Kreuzung anderer Verkehrsträger sind keine oberirdischen Bahnübergänge vorgesehen.

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

Grund für die Definition der 250 Meter-Abstandszone ist der Schallschutz. Es handelt sich dabei um einen Erfahrungswert, welcher sich an der 16. BImSchV orientiert und unterhalb dessen mit einer Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte zu rechnen ist.

*Wie gehen Sie mit der Bewertung des Schallschutzes um, wenn eine Vielzahl an Ortschaften betroffen ist?*

In diesem Fall wird eine großmaßstäbige Untersuchung durchgeführt, ob eine Führung der Linienvarianten in diesem Bereich grundsätzlich möglich ist. Sollte dies der Fall sein, wird der Schallschutz entsprechend im Variantenvergleich berücksichtigt.

*Werden auf der Bahnstrecke Mannheim–Karlsruhe Haltepunkte geplant?*

Im Bedarfsplan und damit im Projektbudget für das Bahnprojekt Mannheim – Karlsruhe sind zusätzliche Haltepunkte nicht vorgesehen. Je nach Trassenverlauf ist eine spätere Bestellung von Haltepunkten durch den zuständigen Aufgabenträger aber nicht ausgeschlossen.

*Ist es richtig, dass mit den Rheinquerungen und westlichen Umfahrungen von Mannheim und Karlsruhe und deren Güter- bzw. Rangierbahnhöfen reine Transittlösungen für Mannheim und Karlsruhe möglich sind? Würde es sich dann um eine reine Güterstrecke handeln?*

Ersteres ist richtig. Auch diese Strecke wäre ebenso für den Personenverkehr ausgelegt.

## **Fragen und Anmerkungen zum rechtsrheinischen Detailbereich von Süd nach Nord**

*Eine Umfahrung von Karlsruhe erfordert erhebliche Tunnelbauwerke. Kommen solche Mehrinvestitionen überhaupt in Frage?*

Beim Segmentvergleich werden die Zielsysteme Raumordnung und Umwelt gleichwertig miteinander verglichen. Dabei ist die Rahmenbedingung, dass die verkehrlichen und betrieblichen Ziele erfüllt werden. Das bedeutet, dass der Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 sein muss. Eine konkrete Einschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird beim Variantenvergleich, dem Abschluss der Vorplanung, vorgenommen. Im Ergebnis wird die wirtschaftlichste, genehmigungsfähige Lösung ausgewählt werden.

*Im Bereich Wörth am Rhein sind umfangreiche Tunnelbauwerke geplant. In den Bereichen Landau und Germersheim sind hingegen aktuell keine Tunnelbauwerke vorgesehen. Wenn dort Tunnelbauwerke vorgesehen würden, würde sich der Kostenanteil dann verändern?*

In den Bereichen Landau und Germersheim zwingen sich derzeit keine notwendigen Tunnelbauwerke auf. Bei der Suche nach der besten Linienführung wird zunächst überprüft, ob eine Linienführung oberirdisch möglich ist. Tunnelbauwerke werden nur dann untersucht, wenn oberirdische Linienführungen nicht weitergeführt werden können und keine alternativen oberirdischen Linienkorridore identifiziert wurden.

*S-Bahn- und Güterverkehr im Bereich Wörth am Rhein haben in den letzten Jahren zugenommen. Für viele Anwohnende wäre ein Tunnel eine gute Schallschutzmaßnahme. Würde Güterverkehr bei der Umsetzung der Bahnstrecke in diesem Bereich in einen Tunnel verschoben werden?*

Bei der Ermittlung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten wird auch der Nahverkehr betrachtet. Gleichzeitig wird geprüft, ob ein Neubau oder ein Ausbau der Bahnstrecke besser ist.

*Ist der Anschluss des Landeshafens in Wörth am Rhein mit seinen Hafenbahngleisen Teil der Planungen im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe? Gibt es Überlegungen, das Mercedes-Benz Global Logistics Center anzubinden?*

Es wird eine geeignete Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe ermittelt. Die Anbindung des Wörther Hafens ist nicht Projektziel im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Wenn sich im Rahmen der Planung ein Anschluss, bspw. eines Hafens, anbietet, kann dieser ggf. berücksichtigt werden.

*Frage zum kleinräumigen Segmentvergleich 10 LR-LS: Die beiden Segmente 2101 und 2102 verlaufen flächig durch das FFH-Gebiet. Sind die Unterschiede in der Bewertung nicht zu niedrig, um den einen Segmentabschnitt zurückzustellen und den anderen Segmentabschnitt weiterzuverfolgen?*

Die Werte befinden sich über der Bagatellschwelle und die Bewertungsergebnisse zu den Raumwiderstandsklassen geben ergeben ein deutliches Gesamtbewertungsergebnis zugunsten des Segments 2101.

*Hinweis zum kleinräumigen Segmentvergleich 10 LR-LS: Im Querungsbereich mit der Strecke 3400 zwischen Bellheim und Sondernheim gibt es einen sumpfigen Bereich, welcher ingenieurstechnisch*

*herausfordernd werden könnte. Die Bahnstrecke könnte mit der 4-spurigen Bundesstraße gebündelt werden.*

Herr Stolzenburg bedankt sich für den Hinweis und bestätigt, dass dieser sumpfige Bereich in der Planung berücksichtigt wird.

*Frage zum übergreifenden Segmentvergleich IV LK - RO: Warum wird das Segment 5001 in einer unzerschnittenen Landschaft geplant? Das Segment könnte mit der Bundesstraße 35 gebündelt und an das Segment 1315 angeschlossen werden.*

Ob eine Bündelung mit der Bundesstraße 35 technisch machbar ist, wird im nächsten Planungsschritt geprüft. Die Planenden nehmen den Hinweis des Mitglieds mit und prüfen diesen.

*Frage zum kleinräumigen Segmentvergleich 6 LK-LM: Das Liniensegment 2003 verläuft durch eine Sonderfläche der Bundeswehr, für welche die Stadt Speyer Entwicklungsabsichten hat. Die entsprechenden Planunterlagen wird die Stadt Speyer einreichen.*

Das Projektteam hat die Informationen für die Raumwiderstandsanalyse aus den Regionalplänen entnommen. Gemäß den Informationen aus den Regionalplänen sind die Flächen grundsätzlich verfügbar. Aus diesem Grund sind die Entwicklungsvorhaben, wie z.B. auf dem angesprochenen Kasernengelände, nicht in die Raumwiderstandsanalyse eingegangen. Weitere Detailprüfungen folgen, welche dann auch die Entwicklungsvorhaben berücksichtigen werden. Auch die Streckenführung dieses Liniensegments wird sich nach den Detailprüfungen konkretisieren.

*Hat die DB Netz AG sich zu den Brückensanierungen und der Sperrung der Rheinbrücke in der Stadt Speyer mit der Autobahngesellschaft abgestimmt? Wie werden Brückensanierungen grundsätzlich berücksichtigt?*

Die DB Netz AG hat Kontakt zur Autobahngesellschaft und vertieft diesen. Maßnahmen, die sich mit der Planung der Bahnstrecke gegenseitig beeinflussen könnten, werden identifiziert und es erfolgt ein entsprechender Austausch mit den beteiligten Stakeholdern.

*Hinweis zum kleinräumigen Segmentvergleich 4 LI-LJ (östlich des Liniensegments 2005): Das Segment 2022/2005 durchschneidet das Kasernengebiet nordöstlich des Autobahnkreuzes Speyer. In diesem Bereich hat sich die Stadt Speyer für 2027 auf eine Landesgartenschau beworben und plant ein Siedlungserweiterungsgebiet.*

Diese detaillierten Informationen, wie auch laufende Verfahren, Bebauungspläne, Flächennutzungspläne etc. werden im nächsten Planungsschritt von den Gemeinden abgefragt und entsprechend in der Planung berücksichtigt. Die im Segmentvergleich zugrunde gelegten Linienkorridore haben bisher eine Breite von 1000 Metern. Bei planerischen Engstellen ermitteln die Planenden, welche konkrete Streckenführung innerhalb des Segmentkorridors technisch möglich ist und konkretisieren diese entsprechend.

## **TOP 4 Weiteres Vorgehen**

### **Vorstellung der nächsten Schritte**

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über die weiteren geplanten Dialogforen und Workshops im 1. Halbjahr 2022. Er fügt hinzu, dass wie heute angekündigt, zu jedem Dialogforum jeweils zwei Workshoptermine geplant werden, um flexibler zu sein und Fragen ausführlicher besprechen zu können. Er informiert die Teilnehmenden, dass im 6. Dialogforum am 2.6.2022 die Ergebnisse der durchgängigen, optimierten Linienvarianten vorgestellt werden. (Anlage 2, Seite 35)

Außerdem berichtet Dr. Geweke im Forum, dass weitere individuelle Sprechstunden angeboten werden. Neu sind die Anmeldemodalitäten. Die Zugangsdaten werden den Teilnehmenden via E-Mail zugesendet.

### **Verabschiedung**

Die Moderatorin bedankt sich für den konstruktiven Austausch und übergibt das Wort an Herrn Dr. Geweke.

Herr Dr. Geweke bedankt sich ebenfalls bei den Mitgliedern des Forums für die Teilnahme und verabschiedet sich bis zum zusätzlichen Workshop in der kommenden Woche.