

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

7. Sitzung

Südwerk Karlsruhe

21. September 2022

7. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Südwerk Karlsruhe, Henriette-Obermüller-Straße 10, 76137 Karlsruhe
Dauer:	14.00 Uhr – 17.45 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, Deutsche Bahn AG Dr. Markus Demmler, Leiter Großprojekte, 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:	Julian Broens, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Ermittlung der weiterzuverfolgenden, durchgängigen Linienvarianten
TOP 3.1	Vergleichsbereich Mannheim
TOP 3.2	Gesamter Suchraum
TOP 4	Variantenvergleich: Methodik
TOP 5	Aktualisierung Planungsstand für Engstellen
TOP 6	Weiteres Vorgehen

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> abrufbar.

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Präsentation der DB Netz AG
Anlage 2	Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch DB

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er spreche heute auch im Namen von Thorsten Krenz, dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg. Das Projekt Mannheim-Karlsruhe soll die Lücke zwischen den Projekten Frankfurt-Mannheim und Karlsruhe-Basel schließen. Seit dem 6. Dialogforum am 02.06.22 sind von den 50 durchgängigen Linienvarianten 30 zurückgestellt worden. Es handle sich um einen Zwischenschritt in der Planung. Die Betroffenheiten der Menschen werden ernst genommen. Deshalb sei die Deutsche Bahn dankbar für Kritik und Anregungen und werde Diskussionen nicht scheuen. Neben dem Dialogforen und den Workshops in der kommenden Woche werde es weitere Möglichkeiten geben, ins Gespräch zu kommen.

Dr. Markus Demmler, Leiter Großprojekte der Deutschen Bahn AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er freue sich auf den Austausch in diesem und weiteren Dialogforen und Workshops.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Diese stellen sich kurz vor. Die Aufnahme von Fotos während des Dialogforums durch die Deutsche Bahn zu Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit wird von allen Teilnehmenden akzeptiert. Herr Eggert weist auf die anstehenden Workshops hin. Dort werden die heute behandelten Themen vertieft erörtert. Der Moderator stellt die Agenda der heutigen Sitzung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

TOP 2 Rückblick und Aktuelles

Verabschiedung der Protokolle

Herr Eggert erläutert, dass Anmerkungen zu den Protokollen der 6. Sitzung des Dialogforums und des 9. Themenworkshops eingegangen sind (Anlage 1, Seiten 5-8). Die Änderungswünsche werden vorgestellt. Es gibt keine Anmerkungen und Ergänzungen seitens der Mitglieder. Damit sind die Protokolle in dieser Form verabschiedet und werden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Rückblick – Wo und wie waren wir seit dem letzten Dialogforum aktiv?

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, begrüßt die Teilnehmenden. Von den ca. 50 durchgängigen Linienvarianten wurden nun 30 zurückgestellt. Der Planungsprozess ist weiterhin iterativ, d.h. zunächst zurückgestellte durchgängige Linienvarianten können später wieder weiterverfolgt werden und es können neue Linienvarianten hinzukommen. Rückschlüsse auf das Ergebnis der Planungen seien auf dem aktuellen Planungsstand nicht möglich,

weil die Planung erst im Variantenvergleich verfeinert werde. Herr Geweke gibt einen Rückblick über die Aktivitäten des Projektteams seit dem 6. Dialogforum (Anlage 1, Seite 10).

TOP 3 Ermittlung der weiterzuverfolgenden, durchgängigen Linienvarianten

Herr Geweke erinnert an die zwei Vergleichsbereiche: einerseits den Vergleichsbereich Mannheim und andererseits den Vergleichsbereich südlich von Mannheim. In Summe wurden 50 durchgängige Linienvarianten ermittelt (Anlage 1, Seite 13). Seit Juni konnte anhand weiterer Untersuchungen die Anzahl von 50 durchgängigen Linienvarianten auf nun 20 weiterzuverfolgende Lösungsmöglichkeiten reduziert werden. Er erklärt im Einzelnen: Insgesamt 16 durchgängige Linien konnten zurückgestellt werden aufgrund der Abschichtung der Varianten M1 bis M6 von sechs auf vier Varianten im Raum Mannheim. Vier weitere Varianten im Raum Mannheim wurden zurückgestellt, da vertiefende Untersuchungen zeigten, dass diese technisch nicht realisierbar sind. Anschließend wurde der gesamte Suchraum überprüft. Durch die vergleichende Betrachtung konnten zehn weitere durchgängige Linien zurückgestellt werden (Anlage 1, Seite 13).

TOP 3.1 – Ermittlung der weiterzuverfolgenden durchgängigen Linienvarianten – Vergleichsbereich Mannheim

Im Vergleichsbereich Mannheim bestehen mehrere Anbindungsmöglichkeiten nach Süden (M1, M2, M3 und M6 rechtsrheinisch sowie M4 und M5 linksrheinisch). Diejenigen Linienvarianten, die dieselben verkehrlichen Anbindungspunkte (also Start- und Endpunkt) aufweisen, wurden untereinander verglichen: M1 und M3 einerseits sowie M4 und M5 andererseits. Anhand der folgenden Kriterien wurde untersucht, ob die jeweilige Linienvariante offensichtlich ungünstiger ist als die andere: umweltfachliche Untersuchung, Streckenlänge und mögliche Tunnellänge. Die Linienvarianten M2 und M6 sind in Bezug auf ihre verkehrlichen Anbindungen mit keiner anderen Linienvariante vergleichbar und werden daher ohne kleinräumigen Vergleich weiterverfolgt (Anlage 1, Seite 15).

Die Untersuchung der Linienvarianten M1 und M3 sowie M4 und M5 nach den drei oben genannten Kriterien führte zu folgenden Ergebnissen (Anlage 1, Seite 16):

- Die in Rheinnähe verlaufenden Linienvarianten M1 und M4 sind jeweils offensichtlich ungünstiger als die in Nähe der westlichen Riedbahn verlaufenden Linienvarianten M3 und M5.
- Folglich werden im Vergleichsbereich Mannheim insgesamt die Linienvarianten M2, M3, M5 und M6 weiterverfolgt.

Damit werden in Kombination mit den Hauptlinienvarianten südlich von Mannheim insgesamt 16 durchgängige Linienvarianten zurückgestellt.

Vertiefte technische Untersuchungen haben zudem ergeben, dass vier weitere Linienvarianten technisch nicht umsetzbar sind (Anlage 1, Seite 17):

- Im Bereich Mannheim-Friedrichsfeld Süd ist ein Abzweig der Linienvariante M6 aufgrund des zu kleinen Kurvenradius nicht möglich. Damit gibt es keinen Anschluss der Linienvariante M6 zu der Hauptlinienvariante R6, sodass diese Kombination zurückgestellt wird. Andere Kombinationen der R6 mit den anderen Mannheimer Varianten sind davon unabhängig.
- Im Bereich nördlich von Hockenheim ist ein Abzweig der verlängerten Linienvariante M6 (gestrichelte Linie) zu den Varianten LR1, LR3 und LR5 aufgrund des zu kleinen Kurvenradius nicht möglich. Auch diese Kombinationen werden daher zurückgestellt

In Summe werden im Vergleichsbereich Mannheim 20 durchgängige Linienvarianten zurückgestellt.

TOP 3.2 – Ermittlung der weiterzuverfolgenden durchgängigen Linienvarianten – Gesamter Suchraum

Der gesamte Suchraum wurde auf die drei Zielsysteme Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft hin untersucht. Für die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung wurden die Durchfahrungslängen der Bereiche mit den *Raumwiderstandsklassen (RWK) IV* und *RWK V* als Kriterien geprüft. Für das Zielsystem Verkehr/Wirtschaft erfolgte die Prüfung nach den Kriterien *Streckenlängen der Linienvarianten*, *Komplexe Ingenieurbauwerke* sowie *Mögliche verkehrliche Anbindungen* (Anlage 1, Seite 19).

Alle Kriterien wurden einheitlich anhand der Skala „ungünstig/neutral/günstig“ bewertet. Die Ausprägungen der Kriterien *Durchfahrungslänge durch RWK IV* und *Durchfahrungslänge durch RWK V*, die *Streckenlänge* und die *Komplexen Ingenieurbauwerke* wurden je durchgängiger Linienvariante einheitlich über den gesamten Suchraum quantitativ ermittelt. Die Bewertung mit „ungünstig“, „neutral“ und „günstig“ ergibt sich aus der prozentualen Abweichung von der jeweils besten Ausprägung („best case“) unter den verglichenen Varianten. Eine Ausnahme stellt das Kriterium *Mögliche verkehrliche Anbindungen* dar. Bei diesem wird eine gewichtete Summe der möglichen Anbindungen einer Variante betrachtet und als „ungünstig“, „neutral“ und „günstig“ bewertet. Anhand der Bewertungsergebnisse wurde folgendermaßen entschieden, welche Linienvarianten zurückgestellt werden können:

- Ist eine Linienvariante mehrheitlich „rot/ungünstig“ bewertet, wird sie zurückgestellt.
- Ist die Bewertung „grau/neutral“ bis „grün/günstig“, wird die Linienvariante weiterverfolgt.
- Es gibt keine K.O.-Kriterien, die alleine zu einer Zurückstellung führen würden.
- Es werden Linienvarianten eher weiterverfolgt als zurückgestellt.

Herr Geweke erläutert das Vorgehen an einem fiktiven Beispiel (Anlage 1, Seite 20).

Für die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung wurden die Durchfahrungslängen der Bereiche mit RWK IV und V ermittelt. Entscheidend war die prozentuale Abweichung von der jeweils kürzesten Durchfahrungslänge unter den verglichenen Varianten.

- Für *RWK V*: Beträgt die prozentuale Abweichung von der kürzesten Durchfahrungslänge mehr als 90%, gilt dies als ungünstig. Zwischen 60% und 90% gilt sie als neutral. Ist sie gleich oder geringer als 60%, gilt dies als günstig.
- Für *RWK IV* gelten die gleichen Bewertungswerte (Anlage 1, Seite 21).

Im Zielsystem Verkehr/Wirtschaft sind als Kriterien die Streckenlänge, komplexe Ingenieurbauwerke und mögliche verkehrliche Anbindungen maßgeblich.

- Die *Streckenlänge* wird als prozentuale Abweichung von derjenigen Variante mit der kürzesten Streckenlänge beschrieben. Eine Abweichung von mehr als 15% gilt als ungünstig. Eine Abweichung zwischen 10% und 15% gilt als neutral und unter 10% als günstig.
- Bei *Komplexen Ingenieurbauwerken* wird die prozentuale Abweichung von der kürzesten Mindestlänge der aktuell identifizierten möglichen komplexen Ingenieurbauwerke (Tunnel und Brücken) beschrieben. Als ungünstig gilt eine Abweichung von mehr als 150%. Eine Bewertung als neutral erfolgt zwischen 100% und 150%. Als günstig gilt eine Abweichung von weniger als 100% (Anlage 1, Seite 22).
- Bei den *Möglichen verkehrlichen Anbindungen* waren folgende Anbindungen entscheidend: an den Rangierbahnhof (Rbf) Mannheim von Nordwesten und Südosten, an die Strecke in/aus Richtung Stuttgart (über Bretten) und an den Güterbahnhof (Gbf) Karlsruhe (Anlage 1, Seite 23). Insgesamt gilt für die möglichen verkehrlichen Anbindungen: Je mehr Anbindungen je Linienvariante möglich sind, desto höher sind die betriebliche Flexibilität und die kapazitative Entlastung der Bestandsinfrastruktur. Im Zusammenspiel mit der Bestandsinfrastruktur und dem Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr ergibt sich eine unterschiedliche Relevanz je verkehrlicher Anbindungsmöglichkeit. Die Hauptverkehrsströme verlaufen in Nord-Süd-Richtung. Deshalb liegt der Fokus auf einer engpassfreien Verbindung zwischen den Anbindungen an die NBS Frankfurt – Mannheim und an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel. Es werden – anstelle von prozentualen Abweichungen – die möglichen Anbindungen nach Relevanz gewichtet und aufsummiert. Die so gewichtete Summe wird anschließend bewertet. Ein Bewertungswert von weniger als zwei gilt dabei als ungünstig. Zwischen zwei und drei gilt der Bewertungswert als neutral und gleich oder über drei gilt er als günstig (Anlage 1, Seite 24). Die vier möglichen verkehrlichen Anbindungen wurden wie in Anlage 1, Seite 26 bewertet. Die Darstellung zeigt oben mit den Rbf Mannheim Südost den höchsten Bewertungswert und mit dem Rbf Mannheim Nordwest den niedrigsten Bewertungswert.

Im gesamten Suchraum wurden zehn weitere durchgängige Linienvarianten zurückgestellt, weil diese im Vergleich mit den anderen möglichen Linienvarianten offensichtlich ungünstiger sind. Sie werden mit ihrer Bewertung auf Anlage 1, Seiten 26 und 27 vorgestellt.

20 durchgängige Linienvarianten werden weiterverfolgt, denn sie sind nicht offensichtlich ungünstiger als vergleichbare durchgängige Linienvarianten. Die weiterzuverfolgenden Linienvarianten werden mit ihrer Bewertung auf Anlage 1, Seiten 28 und 29 vorgestellt. Weiterverfolgt werden 16 rechtsrheinische, drei rheinquerende und eine linksrheinische durchgängige Linienvariante. Eine Einzelbetrachtung ist den Steckbriefen zu entnehmen. Herr Geweke betont, dass sich diese 20 durchgängigen Linienvarianten nach wie vor auf einen bis zu 1000 Meter breiten Korridor beziehen, dessen Grenzen nicht scharf festgelegt sind.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Frage eines Teilnehmenden: Spielt der Personenverkehr in dieser Bewertung keine Rolle?

Nein, der Personenverkehr spielt in diesem Planungsschritt keine Rolle. Das Projekt plant eine Mischverkehrsstrecke. Der Personenverkehr wird von freigewordenen Kapazitäten profitieren.

Herr Eggert betont, dass eine tiefere Prüfung in den weiteren Prüfungsschritten anhand von weiteren Kriterien erfolgen wird.

Anmerkungen und Frage eines Teilnehmenden: Die Systematik sei fehlerhaft, weil nur die RWK IV und RWK V berücksichtigt werden und nicht auch die RWK I bis III. Bei den RWK IV und V handele sich nur um die allerstrengsten Kriterien des Umweltschutzes. Schwächere Kriterien würden dagegen nicht einbezogen. Zudem handele es sich nur um ein Kriterium zum Umweltschutz. Können die drei verkehrlichen Kriterien die zwei umweltfachlichen Kriterien überbieten?

In den bisherigen Prüfschritten wurden Umwelt und Raumordnung bereits untersucht. Dabei wurden auch die Durchfahrungslängen durch die Bereiche mit RWK I-III geprüft. Im aktuellen Prüfschritt erfolgt noch keine Abwägung. Es wurden nur diejenigen Varianten zurückgestellt, die anhand der genannten Kriterien – unter anderem bei großen Konflikten innerhalb von RWK IV und V – offensichtlich ungünstiger sind. Alle Kriterien sind gleichwertig. Wird eine durchgängige Linienvariante mehrheitlich als ungünstig bewertet, wird sie zurückgestellt.

Fragen und Anmerkungen eines Teilnehmenden: Wo sind die verkehrlichen Vorgaben des Bundes zu finden? Werden Verkehrsreserven von der östlichen Riedbahn berücksichtigt? Eine oberirdische Führung durch Mannheim sei mit viel Lärm und teilweise auch mit Gefahren verbunden.

Die Auswirkungen der Kapazitätsanalyse der Bundesgutachter wurde bereits im Juni 2022 vorgestellt. Grundlage war eine wiederhergestellte Zweigleisigkeit der östlichen Riedbahn mit Blick auf die Anbindung des Rbf Mannheim von Süd-Osten.

Wurde die Anbindung von/nach Stuttgart über die alte oder neue Strecke geprüft? Ist die soziographische Zerschneidung von Ortschaften ein weiteres Kriterium?

Die Anbindung in Richtung Stuttgart soll über die Strecke der Württembergischen Westbahn (Bretten–Mühlacker–Vaihingen–Bietigheim-Bissingen) erfolgen, also nicht über die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart. Trennungs- und Zerschneidungswirkungen werden im nun folgenden Variantenvergleich genau untersucht.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Anbindung des Rbf Mannheims von Nordwesten sei wichtig für die Stadt Mannheim und das Rhein-Neckar-Gebiet. Hier werde eine Tunnellösung bevorzugt.

Warum werden die Trennungs- und Zerschneidungswirkungen erst später geprüft?

Die erforderlichen Datengrundlagen fehlen noch. Zudem wird der Variantenvergleich mit vielen differenzierten Kriterien erfolgen. Das ist nur für eine überschaubare Anzahl an Varianten möglich.

Nach welchen Kriterien wurden die neuralgischen Punkte geprüft?

Die neuralgischen Punkte wurden bereits im Segmentvergleich im 1. Halbjahr 2022 geprüft. Eine weitere, vertiefte Prüfung steht noch aus.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Zerschneidungswirkung soll vor dem Variantenvergleich geprüft werden.

Die Datengrundlage ist dafür aktuell noch zu dünn. Im jetzigen Planungsschritt kann und soll lediglich eine Betrachtung nach groben Kriterien stattfinden, um die offensichtlich ungünstigeren Varianten zu identifizieren. Im Übrigen gilt das Argument auch für andere, gleichsam wichtige Kriterien. Diese müssten dann ebenfalls vorgezogen werden. Das wäre ein methodischer Fehler in der Planung und brächte die spätere Genehmigung der Planungen in Gefahr.

Anmerkung und Frage eines Teilnehmenden: Eine Zerschneidung von Gemeinden mit mehreren Ortsteilen reduziert auch deren Möglichkeiten, die Flächen zwischen den Ortsteilen zu entwickeln. Hier geht es auch um Entwicklung der Ortschaften. Wann werden Bündelungen geprüft?

Das Planungsteam nimmt mit, dass für einige Teilnehmende des Dialogforums die Trennungs- und Zerschneidungswirkung herausragend wichtig ist. Im derzeitigen Planungsschritt werden nur diejenigen durchgängigen Linienvarianten zurückgestellt, die im Vergleich mit den anderen Linienvarianten offensichtlich ungünstig sind. Deshalb kann eine mögliche Bündelung noch nicht geprüft werden.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Naturschutzverbände unterstützen, dass zuerst die RWK IV und RWK V berücksichtigt werden. Andere genannten Kriterien sollen so – wie vorgesehen – später berücksichtigt werden.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Der Verknüpfungspunkt Mannheim wird einbezogen, obwohl andere Untersuchungen noch Kapazitäten auf der linken Rheinseite sehen. Der Suchraum muss größer gefasst werden.

Der Bundesverkehrswegeplan gibt die Projekte und damit indirekt auch die Größe des Suchraums vor. Eine Einbeziehung von anderen Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan ist deshalb im Rahmen des Projekts Mannheim–Karlsruhe nicht möglich. Eine andere Entscheidung kann nur der Bundesgesetzgeber treffen.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Kriterien seien nicht transparent entwickelt worden. Das Regierungspräsidium Karlsruhe habe betont, dass die Zerschneidungswirkung jetzt schon geprüft werden müsse.

Dazu das Regierungspräsidium Karlsruhe: Unsere Ausführungen haben sich allein auf die Kriterien des Variantenvergleichs bezogen, der noch ansteht.

Wann wird die Siedlungsentwicklung einbezogen?

Es liegen derzeit noch keine Daten für den gesamten Untersuchungsraum vor. In der weiteren Planung wird geprüft, ob mögliche Konflikte aufgelöst werden können. Mögliche Konflikte sind also im aktuellen Planungsschritt kein Grund für das Zurückstellen einer Linienvariante. Wichtig ist: Damit eine Siedlungsentwicklung im Bahnprojekt berücksichtigt werden kann, muss sie hinreichend verfestigt sein und darf nicht nur als Konzept vorliegen.

Wird das geplante Wohngebiet in Eggenstein-Leopoldshafen berücksichtigt?

Ja, das geplante Wohngebiet ist bekannt und wird in der Planung berücksichtigt. Möglicherweise könnte eine Trasse auf der Ostseite des geplanten Wohngebiets verlaufen. Aktuell gibt es keine Grundlage für eine Zurückstellung. Dem Hinweis, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan eine Stellungnahme der DB eingegangen sei, nach der keine Betroffenheit vorliege, wird nachgegangen.

Nachträglicher Hinweis: Nach dem Hinweis des Teilnehmenden wurde auf die Prüfung des Bebauungsplans N5 Eggenstein-Leopoldshafen im 10./11. Workshop zum Dialogforum eingegangen (siehe [Anlage 1 zum 10./11. Workshop](#), S. 17). Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Eggenstein-Leopoldshafen ist inzwischen eine Stellungnahme der DB erfolgt.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Ich halte die Vorgehensweise bezüglich der Zerschneidungswirkung auch für rechtlich bedenklich.

Wann wurde das Kriterium der verkehrlichen Anbindung in Richtung Stuttgart eingeführt? Die linksrheinischen Varianten haben ja auch Anbindungen in diese Richtung.

Es handelt sich beim Bewertungskriterium „Anbindung der Stuttgartverkehre“ nicht um ein neues Ziel, die entsprechenden Verkehrsströme waren von vorneherein im Fokus. Grundsätzlich ist eine Entlastung der Bestandsstrecken als vorteilhaft zu beurteilen. Durch die Anbindung der Stuttgartverkehre können so die heute bereits stark befahrenen Strecken 4020 und 4000 entlastet werden. Die fortschreitende

Planung hat gezeigt, dass manche Linienvarianten aus dem Suchraum der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe diesen Vorteil bieten können, während andere dies nicht können.

Hat der Westerwald-Taunus-Tunnel Auswirkungen auf das Projekt Mannheim-Karlsruhe? Müsste der Suchraum dann nicht anders gefasst werden? Hat der Tunnel zur Folge, dass Tunnelvarianten umfassender gedacht werden können?

Beim Westerwald-Taunus-Tunnel handelt es sich derzeit lediglich um eine Machbarkeitsstudie. Da die Finanzierung noch nicht entschieden und die Realisierung eines solchen Tunnels noch nicht absehbar ist, kann der diskutierte Vorschlag im Projekt Mannheim–Karlsruhe nicht berücksichtigt werden.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Es wurden viele Linienvarianten auf Grundlage schlechter Bewertungen bei technischer Machbarkeit und Kosten ausgeschlossen. Die verbleibenden Linienvarianten werden zu großen Widerständen der Gemeinden führen. Das Zurückstellen des Ausbaus der Bestandstrasse muss genauer untersucht werden.

Der Bereich zwischen Mannheim und Karlsruhe ist ein sehr dicht besiedelter Raum. Hier gibt es keine wirklich einfache Linienvariante. Das Ziel ist im derzeitigen Planungsschritt, eine handhabbare Zahl von Linienvarianten zu erreichen. Andernfalls ist kein tiefgehender Variantenvergleich möglich. Die Kosten wurden noch nicht ermittelt, weil das im aktuellen Planungsschritt noch nicht möglich ist.

Werden die neuen Planzahlen bezüglich der Kapazitäten zur Verfügung gestellt?

Die Prognosezugzahlen 2030 wurden bereits im Juni 2021 vorgestellt und werden noch auf die Homepage gestellt. Eigene Kapazitätsuntersuchungen werden folgen.

TOP 4 Variantenvergleich: Methodik

Ausblick: Grundlagen der Methodik für den Variantenvergleich

Herr Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, gibt den Teilnehmenden einen Ausblick darauf, wie nach welcher Methodik der Variantenvergleich ablaufen wird. Er erklärt, dass die genauen Kriterien des Variantenvergleichs im 8. Dialogforum vorgestellt werden.

Herr Stolzenburg führt aus: Technische Grundlagen des Variantenvergleichs sind die weiterzuverfolgenden Linienvarianten. Diese werden in QLX smarttrass entwickelt und als Shape ausgegeben. Als Datengrundlage werden die zum Beginn der Grobanalyse 2020 angefragten Fachdaten herangezogen. Zusätzlich sind heranzuziehen: Bauleitpläne (Flächennutzungspläne und ggf. auch Bebauungspläne) sowie faunistische Daten für eine artenschutzrechtliche Ersteinschätzung (Anlage 1, Seite 32).

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten an die Methodik des Variantenvergleichs heranzugehen. Als Bewertungsgrundlage dienen Raumordnungs- und Umweltkriterien. Diesen Kriterien werden Untersuchungsaspekte zugeordnet, die wiederum mit messbaren Kriterien hinterlegt werden. Als Beispiel nennt Herr Stolzenburg das Schutzgut Wasser: Zum Untersuchungsaspekt *Grundwasser* gehören unter anderem Trinkwasserschutzgebiete. Deren Betroffenheit könnte über den Flächeneingriff gemessen werden.

Untersuchungsaspekte, denen ein besonderer rechtlicher Schutz zukommt, werden als Leitkriterien definiert. Diese Leitkriterien sind vorrangig zu betrachten. Demgegenüber gibt es nachrangige Kriterien (Nebenkriterien), die weniger entscheidungsrelevant sind (Anlage 1, Seite 34). Es wird überlegt, ob die Trenn- und Zerschneidungswirkung als Leitkriterium definieren werden kann.

Die Werte sämtlicher Kriterien, die einem Untersuchungsaspekt zugeordnet sind, werden zusammengefasst und fünf Konfliktklassen zugeordnet. Zwischen dem besten und dem schlechtesten auftretenden Wert werden fünf gleich große Klassen aufgeteilt. Die fünf Konfliktklassen zeigen damit an, wie die Varianten relativ zueinander innerhalb eines Untersuchungsaspektes zu beurteilen sind. Dies wird durch die Symbole „++“, „+“, „o“, „-“ und „- -“ dargestellt; „++“ steht dabei für die relativ besten und „- -“ für die relativ schlechtesten Varianten. Es gibt kein Ausschlusskriterium, weil eine relative Betrachtung vorgenommen wird (Anlage 1, Seite 35).

Herr Stolzenburg erläutert das Beispiel in Anlage 1, Seite 36. Bei nachrangigen Kriterien wird geprüft, ob das Ergebnis sehr stark von dem Ergebnis der Leitkriterien abweicht. Das wird dann positiv oder negativ berücksichtigt. Diese Methodik ist von den Raumordnungsbehörden akzeptiert.

Die Ergebnisse werden anschließend in einem Bewertungstableau zusammengeführt. Ein Beispiel findet sich in Anlage 1, Seiten 37 und 38. Grundsätzlich werden alle Schutzgüter gleichermaßen gewichtet. Projektbezogen ist aber eine Abstufung nach Betroffenheiten möglich. Bei diesem (älteren) Beispiel muss berücksichtigt werden, dass der Klimaschutz wegen den in der Regel vergleichsweise geringen klimawirksamen Emissionen von Bahnprojekten nachrangig eingestuft wurde. Heute muss der Klimaschutz wegen des Klimaschutzgesetzes dagegen höherrangig bewertet werden.

Herr Stolzenburg erklärt ein weiteres Beispiel in Anlage 1, Seite 39.

Die vorgestellte Methodik bezieht sich auf die umweltfachliche und raumordnerische Einschätzung. Die DB als Vorhabenträgerin kann darüber hinaus auch verkehrliche Belange und Kosten berücksichtigen.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Anmerkung eines Teilnehmenden: Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass der Begriff „Ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten“ bereits Festlegungen suggeriert und schlägt vor, stattdessen einen anderen Begriff für die 20 weiterverfolgten Varianten zu verwenden. Er fordert das Bahnprojekt auf darzustellen, wo es bei den 50 Linienvarianten zu einer Trenn- und/oder Zerschneidungswirkung kommt.

Es sollte besser von „Weiterzuverfolgenden Linienvarianten“ gesprochen werden.

Die Trenn- und Zerschneidungswirkung hat vor allem beim Schutzgut Mensch eine Bedeutung. Bei Gemeinden werden die Trennwirkung und die Einschlusswirkung unterschieden. Eine Entscheidung über die genaue Art der Prüfung steht noch aus. Die Wirkung muss aber voraussichtlich jeweils im Einzelfall geprüft werden. Zudem wird überlegt, ob die Trenn- und Zerschneidungswirkung als Leitkriterium definiert werden kann. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung wird auch beim Schutzgut Landschaft geprüft werden. In der interaktiven Karte auf der Homepage des Projekts soll genauer dargestellt werden, wo die von Teilnehmenden angezeigten Trenn- und Zerschneidungswirkungen von sozioökonomisch bisher zusammenhängenden Ortsteilen bzw. Gemeinden vorliegen könnten.

Wann kann eine zurückgestellte Variante wieder geprüft werden?

Es können zum Beispiel technische Risiken oder auch die technische Realisierbarkeit von weiterzuverfolgenden Linienvarianten dazu führen, dass eine zunächst zurückgestellte Linienvariante später doch weiterverfolgt wird.

Müsste ein Großtunnel nicht stärker berücksichtigt werden?

Beim Tunnelbau entstehen verhältnismäßig größere Mengen klimarelevanter Treibhausgas-Emissionen – unter anderem wegen der erforderlichen großen Mengen an Beton - an. Diese zusätzlichen Emissionen fließen negativ in die Abwägung zwischen den Linienvarianten ein und werten eine Variante mit relativ hohem Tunnelanteil im Vergleich ab. Es wird daher zunächst nach oberirdischen Varianten gesucht. Klar ist aber, dass in einem derart dicht besiedelten Raum voraussichtlich keine Trasse ohne Tunnel möglich sein wird.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Bahnbedingte Aspekte sollten nicht vorrangig behandelt werden, sondern alle anderen Aspekte müssen gleichrangig geprüft werden.

Die Schutzgüter werden grundsätzlich gleichrangig behandelt. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung hat gesetzlich keinen Vorrang.

Frage und Anmerkung eines Teilnehmenden: Was sind die Planungsziele des Projekts? Eine Verbindung nach Stuttgart sei bisher nicht als Ziel genannt worden.

Die übergeordneten Ziele ergeben sich aus dem Bundesverkehrswegeplan. Im Vordergrund steht die Auflösung von Kapazitätsengpässen und der Lückenschluss zwischen angrenzenden Projekten. Die

Verkehre in Richtung Stuttgart sind erheblich, weil eine Einbeziehung dieser Verbindung zu einer Entlastung der Bestandsstrecken führen würde.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Man müsse das Verfahren neu beginnen, wenn sich die Planungsziele ändern.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Bodengüteklassen müssen berücksichtigt werden.

In den folgenden Planungsschritten werden Flächenverbrauch und Boden getrennt geprüft. Beim Kriterium Boden geht voraussichtlich nicht die Bodengüte, sondern die ökologische Wertigkeit des Bodens in den Variantenvergleich ein.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Biotopvernetzungsflächen müssen berücksichtigt werden.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Summe nachrangiger Kriterien müsse zum Schluss in die Abwägung einbezogen werden und könne zu einem anderen Ergebnis führen. Das gebe die Rechtsprechung vor.

Auf Folie 26 hat sich bei der rechtsrheinischen Variante ein Fehler eingeschlichen: Die Trasse müsste oben bei Mannheim auf der mittleren grünen Linie verlaufen.

Nachträgliche Anmerkung: Eine nochmalige Überprüfung des Sachverhalts nach der Sitzung hat ergeben: Die Darstellung auf den Folien wie in der Sitzung gezeigt ist zutreffend.

Herr Vornhusen betont die Vorteile der vorgestellten Vergleichsmethodik: Sie zwingt das Planungsteam zur Prüfung aller notwendigen Details, sodass ein vollumfängliches Bild über die Qualitäten aller Linienvarianten entsteht. Er weist darauf hin, dass der Planungsprozess iterativ sei und immer wieder ein Schritt zurückgegangen werden könne, falls sich neue Erkenntnisse ergeben.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Es bestehe ein Konflikt zwischen Bündelung und Zerschneidung. Zurückgestellte Varianten müssten möglicherweise erneut betrachtet werden. Die DB solle signalisieren, dass im Konfliktfall Tunnel- und Troglösungen geprüft würden.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Auch Menschen an Bestandstrassen erhoffen sich eine Entlastung. Es sei daher zu kurz gedacht, nur nach linksrheinischen Varianten zu rufen.

TOP 5 Bewertung: Aktualisierung Planungsstand für Engstellen

Aktualisierung Planungsstand für Engstellen im Korridor A5

Herr Kern stellt den aktualisierten Planungsstand für Engstellen im Korridor A5 vor (Anlage 1, Seite 42). Bei St. Leon-Rot sei eine oberirdische sehr enge Bündelung mit der A5 identifiziert worden. Technische Voraussetzung sei eine Bündelung innerhalb von 30m neben der Autobahn. Dazu laufen Abstimmungen mit der Autobahn GmbH. Der aktuelle Planungsstand wird unter anderem in die interaktive Karte übernommen.

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Fortschreibung des Methodikpapiers

Das Dokument „Methodik der Planung“ von Juni 2022 wurde fortgeschrieben und um den aktuellen Planungsstand ergänzt. Die aktualisierte Version wird auf der Projektwebsite veröffentlicht. Inhalte zu bereits durchgeführten Schritten wurden nicht verändert. (Anlage 1, Seite 44).

Kommunikation im Herbst 2022 sowie weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Es sind drei Workshops in der kommenden Woche geplant, von denen der letzte Workshop am Freitag (30.09.2022) auch in Sprechstunden umgewandelt werden kann. Zusätzlich wird es für Bürger:innen ein Angebot zum persönlichen Austausch mit dem Projektteam vor Ort in Karlsruhe und Mannheim geben. Hierzu werden Info-Container in der Nähe der Hauptbahnhöfe in Karlsruhe und Mannheim aufgestellt. Herr Geweke stellt die weitere Planung der Dialogforen und Workshops vor (Anlage 1, Seiten 46 und 47). Herr Eggert weist auf Vorteile des Workshops in Präsenz hin.

Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

Die Teilnehmenden stimmen Botschaften für eine gemeinsame Pressemitteilung des Dialogforums ab (Anlage 2).

Herr Demmler bedankt sich bei den Teilnehmenden für die rege Diskussion und den wichtigen Input. Herr Eggert verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.