
Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

9. Sitzung

Bürgerzentrum Bruchsal

02. März 2023

9. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Bürgerzentrum Bruchsal, Am Alten Schloss 22, 76646 Bruchsal
Dauer:	14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Martin Wachter, ifok
Referenten:	Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg, 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 Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Blick in die Planungswerkstatt - Trassierung der Linienvarianten - Zugzahlenprognose 2030 D-Takt und Kapazitätsuntersuchungen - Weitere Priorisierung der Linienvarianten für den Variantenvergleich - Überprüfung alternativer Trassenvorschläge zwischen Frankfurt und Karlsruhe
TOP 4	Methodik für den Variantenvergleich/ Kriterienkatalog
TOP 5	Ausblick

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 zur 9. Sitzung
Anlage 2	Presseinformation des Dialogforums zur 9. Sitzung

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch DB

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er spreche heute auch im Namen von Herrn Dr. Vornhusen, dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen. Er freue sich, dass bereits zum dritten Mal eine Sitzung des Dialogforums in Präsenz möglich sei und betont die Wichtigkeit des Dialogs. In der heutigen 9. Sitzung werde der aktuelle Stand der Planungen vorgestellt, d. h. die Ergebnisse der Trassierung und Optimierung der Linienvarianten, darunter auch die Querspange bei Schwetzingen, die Zugzahlen 2030 für den Deutschlandtakt sowie eine Priorisierung der Linienvarianten. Wichtig für das Projekt sei die Rechtssicherheit der Planungen. Es handele sich um einen iterativen Prozess und das Projekt versuche, alle Beteiligten mitzunehmen. Das sei insbesondere zu Anfang mühsam, aber dennoch wichtig und hilfreich, da so im weiteren Planungsverfahren Zeit gewonnen würde. Herr Krenz bedankt sich für die Geduld und den Langmut der Mitglieder und hebt hervor, dass die DB auf die Mithilfe und Beteiligung der Mitglieder des Dialogforums angewiesen ist. Abschließend wünscht Herr Krenz dem Dialogforum neue, spannende Ergebnisse und dass gemeinsam ein offener Prozess gestaltet wird.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Herr Eggert weist auf die anstehenden Workshops am 16. und 22. März 2023 hin. Dort werden die heute behandelten Themen vertieft erörtert. Er stellt fest: Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

TOP 2 Rückblick und Aktuelles

Verabschiedung der Protokolle

Zu den Protokollen der 8. Sitzung des Dialogforums und des 12. und 13. Themenworkshops ist ein Ergänzungswunsch eingegangen (Anlage 1, Seite 5). Es gibt keine weiteren Anmerkungen und Ergänzungen seitens der Mitglieder. Auch das Protokoll des 6. Themenworkshops wird verabschiedet. Damit sind die Protokolle samt der vorgestellten Ergänzung in dieser Form verabschiedet und werden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Rückblick – Wo und inwiefern waren wir seit dem 8. Dialogforum aktiv?

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er gibt einen Rückblick über die Aktivitäten des Projektteams seit dem 8. Dialogforum (Anlage 1, Seite 7). Er stellt den Schulwettbewerb „Plan die Bahn“ vor. Dabei werde die

jüngere Generation angesprochen und aufgefordert, eine Sitzung eines Beteiligungsforums für ein fiktives Projekt nachzustellen. So sollen die Schüler:innen die Prozesse und verschiedenen Interessen bei Infrastrukturvorhaben besser verstehen.

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, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

TOP 3 Blick in die Planungswerkstatt

Trassierung der Linienvarianten

Marius Kern und Martin Stolzenburg stellen die Trassierungen und Optimierungen der 20 weiterzuverfolgenden Linienvarianten vor (Anlage 1, Seiten 9-13). Anschließend präsentieren sie neun Optimierungsbereiche der 20 weiterzuverfolgenden Linienvarianten (Anlage 1, Seiten 14-27). Herr Stolzenburg erläutert, dass durch die Verschiebung der Querspange Hirschacker nach Süden neue Durchfahrungs-längen der Raumwiderstandsklassen entstanden sind. Bei einer erneuten Gegenüberstellung schneide die optimierte Querspange besser ab als der Tunnel Schwetzingen (Anlage 1, Seiten 16-17). Herr Kern erklärt zu den Anbindungsmöglichkeiten in Karlsruhe, dass eine Längsneigung von 29 Promille zwar für den Nahverkehr, jedoch nicht für Güterverkehr möglich sei (Anlage 1, Seite 23). Herr Stolzenburg erklärt zum Bereich Römerberg – Rheinsheim, dass die Regionalplan-Fortschreibung voraussichtlich bis zur Planfeststellung des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe rechtskräftig sein wird und das dort geplante Vorranggebiet Grundwasserschutz daher bereits berücksichtigt wurde (Anlage 1, Seite 25).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Warum wurden Baugebiete aus dem Regionalplan und Flächennutzungsplan nicht berücksichtigt? In welchem Verfahrensschritt werden diese geprüft?

Es wurden nicht zu Beginn für den gesamten Suchraum entsprechende Pläne abgefragt. Jetzt, da sich die Zahl der Linienvarianten in der Betrachtung deutlich verringert hat, erfolgen gezielte Anfragen zu Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen im Außenbereich an Kommunen – diese E-Mails müssten vor Kurzem bei den Kommunen angekommen sein. Es wurden insgesamt rund 80 Gemeinden angefragt, noch liegen nicht alle Pläne vor. Diese Pläne werden für die weiterzuverfolgenden Linien hinsichtlich möglicher Konflikte geprüft. Bei den weiterzuverfolgenden Linienvarianten wird davon ausgegangen, dass keine Eingriffe in Wohnbaugebiete mehr vorhanden sind. Falls dies dennoch der Fall sein sollte, werden die entsprechenden Stellen erneut auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft. Sollten mögliche Konflikte nicht durch Optimierungen lösbar sein, gehen die Linienvarianten so in den Variantenvergleich ein. Die entsprechenden Konflikte werden sich in der Bewertung der Varianten niederschlagen.

Bitte um Absprache mit den Regionalverbänden zu den Zeitpunkten der Berücksichtigung von Regionalplänen und Flächennutzungsplänen im Verfahren.

Die Regionalpläne wurden bereits für die Raumwiderstandsanalyse ausgewertet. Hinweise auf weitere mögliche Konflikte mit dem Regionalplan werden bilateral geklärt.

In Eggenstein-Leopoldshafen ist eine Bündelung mit Stromtrassen nicht möglich. Sind Bündelungen mit Stromtrassen u. a. aufgrund von Abstandsregelungen generell für eine Bündelung geeignet?

Im angesprochenen Fall ist technisch kein Platz gegeben, um eine Bahnlinie in Bündelung mit Freileitungen konfliktfrei zu konstruieren. An anderen Stellen ist eine Bündelung mit Freileitungen sinnvoll.

Welche Art der Kreuzung ist nördlich von Graben-Neudorf in Richtung Stuttgart vorgesehen und wie ist die Anbindung an die Bestandsstrecke in Richtung Bruchsal geplant? Wie viele zusätzliche Züge sind vorgesehen? Sind die Pläne für das Waldschutzgebiet bekannt bzw. wurden sie berücksichtigt? Hinweis: Südlich von Graben-Neudorf befinden sich ein Umspannwerk und ein Geothermiekraftwerk.

Die technische Planung sieht dort einen möglichen Ausbau der 3-gleisigen Strecke vor, um nördlich von Graben-Neudorf an die Strecke 4132 anzubinden. Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) wird später die Kapazitäten einer solchen Verbindung zeigen. Bei dem angesprochenen Waldschutzgebiet Saalbachniederungen besteht ein randlicher, kleinflächiger Eingriff, d. h., es wären kleine Ecken des Gebiets betroffen. Zum Geothermiekraftwerk wurde Kontakt aufgenommen, aus Sicht des Betreibers ist eine Streckenführung dort möglich.

Zur geprüften Anbindung von Karlsruhe über Durlach (Anlage 1, Seite 23): Verläuft die Trasse in Bündelung mit der Autobahn oder über den Bahnhof Karlsruhe Durlach? Ist ein Abschwenken zum Hauptbahnhof auf einem Hochdamm als Verbindung südlich der Durlacher Allee, die ertüchtigt werden kann, möglich?

Es gibt sowohl die Option, eine Verbindung in westlicher Bündelung mit der A5 (b) und eine Querspange zwischen NBS/ABS und der Bestandsstrecke 4020 (c) als Variante zu sehen. Zusätzlich kann über Karlsruhe Durlach (a) die Strecke an den Hauptbahnhof angebunden werden. Bei einer Bündelung mit der Autobahn könnten die Kombinationen (a) oder (c) zur möglichen Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe genutzt werden.

Die angesprochene Querspange ist technisch machbar. Sollte die Verbindung wie vorgeschlagen südlich der Durlacher Allee verlaufen, ist mit großen Höhenunterschieden zu rechnen. Zunächst ist jedoch grundsätzlich zu klären, ob der Hauptbahnhof Karlsruhe angebunden werden muss.

Zugzahlenprognose 2030 D-Takt und Kapazitätsuntersuchungen

Tobias Bückle erläutert die Zugzahlen 2030 für den Deutschlandtakt (Anlage 1, Seiten 28-37). Um zu ermitteln, wie viel Güterverkehr auf die Bestandsstrecken passt, wurden zunächst die Kapazitäten für den Personenverkehr gemäß Deutschlandtakt als gegeben angesehen. Anschließend wird untersucht, wie viele Kapazitäten darüber hinaus noch für den Güterverkehr zur Verfügung stehen (Anlage 1, Seite 34). Im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) steht wegen des Tunnelbegegnungsverbots der SFS Mannheim – Stuttgart (Strecke 4080) eine Strecke mehr zur Verfügung als im Tageszeitraum (Anlage 1, Seite 36).

Weitere Priorisierung der Linienvarianten für den Variantenvergleich

Herr Dr. Geweke stellt die Rückschlüsse aus den Kapazitätsuntersuchungen sowie die weitere Priorisierung der Linienvarianten für den Variantenvergleich vor (Seite 38-48).

Für die Option „Mannheim ohne 2 zusätzliche Gleise“ würden sechs Linien rechtsrheinisch in Verbindung mit der östlichen Riedbahn geprüft (Anlage 1, Seite 42).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Warum lässt sich der Engpass südlich von Molzau nicht durch die linksrheinische Strecke auflösen? Muss das Problem der Engpässe dort gelöst werden, wo es aktuell besteht?

In dem rot markierten Bereich (Anlage 1, Seite 43) ist erkennbar, dass auf der Strecke zwischen Bruchsal und Karlsruhe keine Kapazitäten für Güterzüge bestehen (siehe „0“ in blauen Kästen). Auf der Strecke zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe gibt es Kapazitäten für 12 Güterzüge im Tageszeitraum (siehe 5+7 in blauen Kästen). Laut Zugzahlenprognose müssen jedoch ca. 150 Güterzüge pro Tag südlich von Mannheim verkehren und den Raum Mannheim anbinden. Linien, die an Mannheim vorbeiführen, können diese Verkehre nicht aufnehmen.

Bei den weiterverfolgten rheinquerenden Varianten (LR4-M5 und LR6-M5) wird dieser Engpass mit zusätzlichen, kurzen Verbindungen zwischen Graben-Neudorf und Molzau bzw. zwischen Hockenheim und Schwetzingen aufgelöst. Im Bereich Mannheim–Hockenheim–Molzau bestehen mehr Kapazitäten, daher können die erwarteten Güterzüge die bestehenden Strecken nutzen. Im nächsten Schritt wird geprüft, welche engpassauflösende Wirkung die einzelnen Linienvarianten haben.

Ist ein zweigleisiger Ausbau des Abzweigs Rennplatz in Mannheim im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehen?

Der Bund hat den zweigleisigen Ausbau des Abzweigs Rennplatz Richtung Mannheim Rbf als Ergänzung zur zweigleisigen östlichen Riedbahn als Maßnahme im BVWP genannt und mit dem Ausbau ist eine Engpassauflösung möglich. Daher muss diese Maßnahme untersucht werden. Es besteht jedoch keine Vorfestlegung.

Im südlichen Bereich bestehen keine Kapazitäten. Dieser Engpass besteht, weil auch Transitverkehre die Strecke nutzen. Würde es ausreichend Kapazitäten geben, wenn die Transitverkehre eine linksrheinische Strecke nutzen könnten?

Die Zahlen in den blauen Kästen zeigen, wie viele Güterzüge im Tages-/ Nachtzeitraum jeweils zusätzlich zum Personenverkehr möglich sind (Anlage 1, Seiten 35-36). Laut Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt (Anlage 1, Seite 30) müssen 298 Güterzüge aus dem Querschnitt 4 verteilt werden. Bei einer zur Vereinfachung im Folgenden angesetzten Gleichverteilung über den Tag wird von ca. 200 Güterzügen am Tag (16 Stunden) und 100 Güterzügen in der Nacht (8 Stunden) ausgegangen. Für diese Züge gibt es jedoch keine ausreichende Kapazität auf den bestehenden Strecken (siehe Anlage 1, Seite 43):

- Auf die Strecke 3400 passen lediglich 92+72 Güterzüge pro Tag, die allerdings nicht über die Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe weitergeführt werden können (Kapazität 0+3 Züge)
- Auf die Strecke 4020 passen lediglich 5+7 Güterzüge pro Tag

Dabei ist noch nicht berücksichtigt, wo die Züge herkommen und wohin sie fahren müssen. Die Linienvarianten L4 und LR2 binden den Rangierbahnhof nicht an und können daher die Güterzüge mit Quelle bzw. Ziel im Raum Mannheim nicht aufnehmen. Aus diesem Grund können sie den Engpass nicht auflösen. Um entsprechende Kapazitäten auf den (rechtsrheinischen) Strecken zu schaffen, müsste Nahverkehr entfallen.

Der südliche Engpass entsteht durch den Personenverkehr, der auf der Strecke fährt. Ein Anteil davon ist Nahverkehr. Wenn dort zusätzliche Gleise für den Personennahverkehr gebaut würden, gäbe es auf den vorhandenen Gleisen dann genügend Kapazitäten für den Güterverkehr, d. h. wäre der lokale Ausbau des Nahverkehrs eine theoretische Lösung?

Wichtige Erkenntnis aus der bisherigen Planung im Projekt ist: Es braucht in jedem Fall südlich von Mannheim zwei neue Gleise bis Karlsruhe. Grundsätzlich wäre es eine Möglichkeit, zusätzlich zu einer durchgehenden Lösung lokal weitere Kapazitäten für den Nahverkehr zu schaffen.

Einige Fragen der Methodik sind noch offen, daher soll mit dem Variantenvergleich abgewartet werden, bis dem Dialogforum die Gründe für die Abschichtung auf 13 Linienvarianten verständlich erläutert wurden. Die Stuttgartverkehre spielen eine wesentliche Rolle und sind bei den Planungen später hinzugekommen. Auch die Bewertung der Bündelung wurde neu hinzugefügt; wohingegen Punkte für Trenn- und Zerschneidungswirkung nicht geprüft werden. Daraus ergibt sich die Forderung nach einer schriftlichen Darstellung der Methodik für das Vorgehen der Abschichtung sowie einer Begründung, weshalb Trenn- und Zerschneidungswirkung nicht vor dem Variantenvergleich berücksichtigt werden können. Zudem sind Flächen aus dem Regionalplan für Karlsdorf-Neuthard nicht abgebildet.

Eine Zusammenfassung der heutigen Erläuterungen zur Methodik und eine Begründung, weshalb Trenn- und Zerschneidungswirkung nicht vor dem Variantenvergleich berücksichtigt werden können, werden erstellt und dem Dialogforum zur Verfügung gestellt.

Die Anbindung der Verkehre nach Stuttgart ist ein Bonus. Die Stuttgartverkehre sind auf Basis der vorgestellten Untersuchungen fahrbar. Das Ziel eines engpassfreien Netzes wurde während der Planungen nicht verändert. Es wurde zunächst mit umweltfachlichen und technischen Kriterien gestartet.

Bisher wurde keine Rechtsgrundlage gefunden, um das Kriterium der Trenn- und Zerschneidungswirkung vor dem Variantenvergleich zu betrachten. Es gibt kein Argument, die Trenn- und Zerschneidungswirkung über andere Kriterien wie beispielsweise Natura 2000 Gebiete zu stellen. Die Zuordnung der Raumwiderstandskriterien basiert ebenso auf rechtlichen Grundlagen wie die Abstufung von Leitkriterien und weiteren Kriterien im Variantenvergleich, weil es beispielsweise Verbote gibt, Strecken durch Naturschutzgebiete zu führen.

Bitte spezifische Fragen vor den Workshops schicken, dann werden die Antworten für ein besseres Verständnis aufbereitet.

Anmerkung: Laut dem Vorschlag von Prof. Hohnecker ist eine linksrheinische Streckenführung möglich. Es wurden nach Ansicht eines Mitglieds des Dialogforums nicht alle Möglichkeiten geprüft, um eine Gleichverteilung zu ermöglichen.

Der südliche Teil zwischen Graben-Neudorf/ Bruchsal und Karlsruhe ist der eigentliche Engpass. Könnte die mittlere Rheinquerung umgekehrt werden, sodass rechts Kapazitäten entstehen und dann bis Waghäusel südlich linksrheinisch gefahren werden kann?

Eine Rheinquerung bei Speyer wurde bereits untersucht, aber zurückgestellt, da die Linienvariante im Vergleich zu den weiterverfolgten Linienvarianten schlechter abgeschnitten hat.

Im Bereich Mannheim reicht der oberirdische Ausbau der Bestandsstrecke aus, wenn keine zusätzlichen Züge dazu kommen. Wird auf die Zugzahlenprognose 2040 gewartet?

Die Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt ergibt für den Raum Mannheim nur ein knappes Ergebnis. Daher ist es sinnvoll, die Zugzahlenprognose 2040 zu verwenden, sobald sie vorliegt. Damit wird für den Jahreswechsel 2023/24 gerechnet. Das Projekt ist dazu in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Erstellt wird die Zugzahlenprognose durch den Bund bzw. die von ihm beauftragten Bundesgutachter. Grundsätzlich wird mehr Zeit für die Planungen benötigt. Die Vorzugsvariante wird voraussichtlich 2024 feststehen.

Wird der Tunnel M3 aufgegeben und nicht weiter untersucht?

Die Strecke von Mannheim-Waldhof bis zum Rangierbahnhof ist entscheidend. Da sowohl M2 (Tunnel unter Neckarstadt und Luisenpark) als auch M3 (Tunnel unter der westlichen Riedbahn) unterirdisch verlaufen und von den Umweltauswirkungen nahezu gleich sind, kann M3 im Variantenvergleich zunächst priorisiert betrachtet werden – unter der Voraussetzung, dass der Fahrlachtunnel kein Problem darstellt. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt dann ggf. ein kleinräumiger Vergleich zwischen M2 und M3.

Warum ist dieser Schritt der Kapazitätsuntersuchung nicht am Anfang der Planungen erfolgt?

Für eine rechtssichere Auswahl mussten zu Beginn alle Möglichkeiten betrachtet werden. Die Zugzahlen 2030 Deutschlandtakt sind seit Oktober 2022 verfügbar. Erst jetzt haben auf dieser Basis die Untersuchungen ergeben, wie viele Güterzüge zusätzlich zum geplanten Personenverkehr auf den Strecken im Projektgebiet fahren können.

Warum ist auf Basis der vorgestellten Ergebnisse linksrheinisch kein Verkehr mit Quelle/Ziel Raum Mannheim zusätzlich zum Transitverkehr möglich?

Ergebnis der vorgestellten Kapazitätsuntersuchungen der Bestandsstrecken ist, dass die verbliebene linksrheinische Linienvariante L4-M5 den Rbf Mannheim von Süden aufgrund der geografischen Lage (linksrheinisch) nicht anbinden kann, es ergibt sich für diese Variante kein Anschluss an rechtsrheinische Bestandsstrecken, die den Rbf im Bestand von Süden anbinden. Zudem weisen die rechtsrheinischen Bestandsstrecken (mit Anbindung Rbf) 4020 (Molbau – Graben-Neudorf – Karlsruhe) und 4000 (Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe), die für die Prognose 2030 Deutschlandtakt nahezu gar keine freien Restkapazitäten für den Güterverkehr auf. Die voran genannten Gründe gelten auch für die Linienvariante LR2-M5. Eine Anbindung der linksrheinischen Linienvarianten an die Bestandsstrecke im Raum Limburger Hof (Limburger Hof- Ludwigshafen- Mannheim Hbf- Mannheim Rbf) ist aufgrund fehlender Restkapazitäten im Raum Ludwigshafen Mannheim ebenfalls nicht möglich. Auch eine mögliche Anbindung der Varianten L4-M5 und LR2-M5 an die eingleisige Bestandsstrecke 4132 Germersheim – Graben-Neudorf ist aus kapazitiver Sicht nicht machbar. Diese Bestandsstrecke hat ebenfalls nicht ausreichend Restkapazitäten, um alle Güterverkehre mit Quelle oder Ziel im Raum Mannheim aufzunehmen. Dieser Strecke fehlt zusätzlich eine Anbindung von und nach Richtung Norden, also damit an die Strecken 4020 oder 4000 rechtsrheinisch. Aus diesem Grund werden diese beiden Varianten nicht weiterverfolgt. Die gemäß der Planungsprämissen geforderten zwei zusätzlichen Gleise sind entlang der Strecke 4132 (heute eingleisig, ursprünglich zweigleisig) technisch nicht ohne Eingriff in Wohn- und Gewerbebebauung unterbringbar. Ferner ist ein Ausbau bzw. eine Anbindung der rheinquerenden Bestandsstrecke Germersheim – Graben-Neudorf gemäß der Planungsprämissen nicht möglich.

Ein 2-gleisiger Ausbau der Strecke 4132 zwischen Germersheim und Graben-Neudorf wurde im BVWP-Vorhaben „Deutschlandtakt“ berücksichtigt und bewertet (Bezug: Pos. 84 der Infraliste Bewertung | 3-00 | 01.09.2022 | SMA | Öffentlich - https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/5fDg0GgceX-hUjx8va7ZQYR/e48df41af5625163a71351b53e277515/2022-09-01_Infraliste_Bewertung_3-00.pdf).

Anmerkung: Es entsteht der Eindruck, dass betriebliche Bedürfnisse über den Bedürfnissen vor Ort stehen. Trenn- und Zerschneidungswirkung sollten vor dem Variantenvergleich geprüft werden, weil Räume der Raumwiderstandsklasse V getrennt werden.

Anmerkung: Es gibt einen Trassenvorschlag einer Bürgerinitiative im Osten mit Bündelung entlang der Autobahn A5. Mit dieser Variante minimal außerhalb des Suchraums ließe sich der Engpass im Süden

auflösen. Es würde nur eine Belastung im Mannheimer Norden entstehen. Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Trasse bei Heddesheim wäre möglich.

Der Vorschlag einer schriftlichen Zusammenfassung wird begrüßt. Was bedeutet die „0“ in den blauen Kästen (Anlage 1, Seite 43)?

Die blauen Kästen zeigen die freien Kapazitäten (in Güterzügen im Tageszeitraum), nachdem der Personenverkehr (Fern- und Nahverkehr) auf die Gleise gelegt wurde. Die Zahl in den Kästen bezeichnet also Kapazitäten, die für den gesamten Güterverkehr zur Verfügung stehen. Eine 0 bedeutet also, dass auf der entsprechenden Kante keine Kapazitäten für Güterverkehr vorhanden sind.

Überprüfung alternativer Trassenvorschläge zwischen Frankfurt und Karlsruhe

Herr Dr. Geweke stellt die Überprüfung alternativer Trassenvorschläge zwischen Frankfurt und Karlsruhe vor (Anlage 1, Seiten 49-52).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Der vorgestellte Vorschlag sollte die Verbindung nach Frankreich mitdenken. Ist das auf Basis der neuen Erkenntnisse weiterhin möglich?

Es handelt sich um ein Projekt der Bundesverkehrswegeplanung, bei dem die Verbindung nach Frankreich nicht Teil der Untersuchungen bzw. des Auftrags ist.

Bitte Transitverkehre nochmals in den Blick nehmen und die Überprüfung mit Zahlen hinterlegt begründen.

Dieses Thema wird in den kommenden Workshops behandelt.

Dem Vorschlag von Prof. Hohnecker wurde eine andere Methodik zugrunde gelegt. Bei der Bestimmung erfolgte kein Ausschluss von Varianten, da noch neue Prognosezahlen kommen werden. Bei den Zugzahlen für den Personenverkehr handelt es sich bisher noch um Schätzungen.

Die Zugzahlen für den Personenverkehr liegen vor und sind bei den Planungen zu berücksichtigen. Die angesprochene Methodik kann gerne in den folgenden Workshops vertieft besprochen werden.

Danke für die Prüfung des Variantenvorschlags. Wie im Vorschlag angedeutet, sollte der Raum weiter betrachtet werden. Die Denkweise, dass große Transitströme betrachtet werden, sollte mit Zahlen der Deutschen Bahn verglichen werden. Wenn 90 % der Güterzüge in Karlsruhe und 60 % der Güterzüge in Mannheim Transitverkehr sind, könnte dies sinnvoll sein.

Ist bei den Zugzahlen des Schienenpersonenverkehrs bereits die im Landeskonzept Klima und Mobilität angestrebte Verdopplung des Nahverkehrs berücksichtigt?

Im Deutschlandtakt wurde das angesprochene Konzept nicht berücksichtigt, da der Deutschlandtakt früher erstellt wurde.

Rückfrage: Wenn das Konzept umgesetzt wird, dann bedeutet dies noch weniger Kapazitäten?

Ja, dann würden sich die Kapazitäten für den Güterverkehr entsprechend verringern.

Der Deutschlandtakt beschreibt, dass für den Güterverkehr keine Kapazitäten mehr auf der rechten Seite bestehen. Warum befinden sich die Engpässe laut Deutschlandtakt dort?

Der Deutschlandtakt sieht eine Verdichtung des Personenfernverkehrs vor. Da auf der linksrheinischen Seite aktuell kein Fernverkehr fährt und die Verdichtungen im Nahverkehr gleichmäßig sind, befinden sich laut Deutschlandtakt die Engpässe auf der rechten Rheinseite.

TOP 4 Methodik für den Variantenvergleich/Kriterienkatalog

Herr Stolzenburg stellt die Methodik für den Variantenvergleich und die Änderungen am Kriterienkatalog vor (Anlage 1, Seite 53-56).

Wer sind die „Träger öffentlicher Belange“, die an dem Termin Anfang Februar teilgenommen haben?

Der gewählte Titel „TÖB-Informationstermin“ ist möglicherweise irreführend. Treffender wäre „Behörden-Informationstermin“. Hauptadressaten waren die vom Projekt betroffenen obersten, höheren (BW) bzw. oberen (RLP) und unteren Verwaltungsbehörden (in BW Stadt- und Landkreise) sowie die Regionalverbände. Den Raumordnungsbehörden war es wichtig, dass diejenigen Fachbehörden, die zu den Antragskonferenzen eingeladen waren und nicht Mitglieder des Dialogforums sind, die aktuellen Informationen, insbesondere zu den Kriterien für den Variantenvergleich, ebenfalls erhalten.

Mit welcher Begründung wird der Bündelungsbonus bei Biotopverbundflächen nicht mehr berücksichtigt?

Diese Frage wird im Nachgang beantwortet und die Quelle dieser Änderung wurde zwischenzeitlich nachgereicht: Expertenworkshop des Bundesamtes für Naturschutz; ein Positionspapier zum Workshop ist in Erarbeitung.

Es gibt eine neue Regelung, dass im Abstand von 200 m um Straßen und Bahnstrecken zukünftig Photovoltaik-Anlagen privilegiert sind. Das könnte dazu führen, dass durch solche Trassen die Zerschneidungswirkung deutlich höher wird als bisher angenommen. Diese Regelung vom Bund gilt nicht für Freileitungen.

Zu welchem Zeitpunkt fließt die Bewertung der verkehrlichen Anbindungen ein?

Die Bewertung der Anbindungen erfolgte, um von 50 durchgängigen Linienvarianten auf die 20 weiterzuvollziehenden Linienvarianten zu kommen. Dieser Aspekt wurde bewusst frühzeitig in die Planungen aufgenommen. Nun werden die neuen Erkenntnisse der Kapazitätsuntersuchungen berücksichtigt.

Eine Bündelung erscheint immer sinnvoll. Wird auch das Thema der Überbündelung berücksichtigt?

Eine Überbündelung lässt sich nicht quantitativ messen oder objektivieren. Hinweise auf eine Überbündelung werden verbal-argumentativ in die Gesamtabwägung einfließen. Beim Thema Schallschutz gibt es Auswirkungen, wenn die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Dann liegt ein objektives Kriterium zur Überbündelung vor. Aktuell ist ein solcher Fall nicht erkennbar.

Bitte das Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung mit dem Kreis der Fachbehörden besprechen, da es die Raumwiderstandsklasse V beeinflusst. Bitte dabei ebenfalls klären, ob eine Prüfung vor dem Variantenvergleich möglich ist.

Bitte wesentliche Ergebnisse zu den heute besprochenen Themen im 10. Dialogforum im Juni 2023 vorstellen, bevor die Untersuchungen fortschreiten.

TOP 5 Ausblick

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Herr Dr. Geweke stellt die weitere Planung der Dialogforen und Workshops vor (Anlage 1, Seiten 46 und 47). Es sind zwei Workshops im März geplant. Zudem besteht die Möglichkeit an Sprechstunden teilzunehmen.

Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

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

Verabschiedung

Herr Krenz bedankt sich bei den Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und den wichtigen Input. Er begrüßt, dass die Teilnehmenden ihre Sichtweise vertreten und betont, dass die Bahn nach bestem Wissen und Gewissen plant. Es sei wichtig, gemeinsam eine Lösung zu erarbeiten und dazu im konstruktiven Dialog und Austausch zu bleiben. Herr Krenz weist für offene Fragen auf die Workshops im März 2023 hin. Er sei zuversichtlich, im 10. Dialogforum am 21. Juni 2023 weiterzukommen und dankt den Anwesenden für die Teilnahme. Er freue sich auf den weiteren Austausch mit den Mitgliedern des Dialogforums.

Herr Eggert verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.