

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

### 3. Sitzung

Online-Sitzung

**08. Juni 2021**

---

### 3. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	15.30 Uhr – 19.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg, Deutsche Bahn AG Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, Deutsche Bahn AG Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Julia Weber, Kommunikatorin Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Wilhelm Schmikalla, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kinga Chojnowski, ifok

#### Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick auf das 2. Dialogforum und die begleitenden Workshops
TOP 3	Planungsprämissen und Verkehrskonzeption
TOP 4	Zwischenstand zur Entwicklung von Linienkorridoren und Kartierung
TOP 5	Weiteres Vorgehen

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

#### Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Teilnehmendenliste
Anlage 2	Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3	Presseinformation des Dialogforums

## **TOP 1 Begrüßung**

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

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, begrüßt die Teilnehmenden des 3. Dialogforums Mannheim–Karlsruhe auch im Namen von Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen. Er freut sich auf einen interessanten Austausch und stellt fest, dass die Zeit seit dem 1. Dialogforum im Januar schnell vergangen ist. Heute findet bereits die 3. Sitzung des Dialogforums statt. In der Sitzung werde die DB Netz AG Planungsprämissen und deren Entwicklung vorstellen, um ein gemeinsames Verständnis zur Vorgehensweise zu entwickeln. Eine der zentralen Planungsprämissen im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe sei die Berücksichtigung der Belange von Mensch und Umwelt. Ein weiteres zentrales Thema der Sitzung sei die Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren. Erste Ergebnisse der Prüfung von Rheinquerungen sowie ein Beispiel für die Linienkorridorsuche würden erläutert. Zuletzt würden der Ablauf und die Bedeutung des Segmentvergleichs als nächste zentrale Schritte in der Planung verdeutlicht.

Herr Krenz betont, ein wesentlicher Punkt des 3. Dialogforums sei zu verstehen, welche Prämissen und welche Methodik den Planungen zugrunde liegen, um den Engpass zwischen Mannheim und Karlsruhe aufzulösen.

### **Begrüßung durch die Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder zum 3. Dialogforum, das pandemiebedingt online stattfindet. Er erläutert das Vorgehen in der Sitzung. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen. Es wird wie in den vergangenen Dialogforen und Workshops ein Ergebnisprotokoll geben.

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung des 3. Dialogforums vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Ein Mitglied des Dialogforums merkt an, dass es auf seine schriftlich gestellten Fragen noch keine Antwort erhalten habe und erkundigt sich nach dem weiteren Umgang damit.

Die DB Netz AG bedankt sich für die Nachfrage und versichert, dass sich die gestellten Fragen noch in der Bearbeitung befänden und zeitnah schriftlich beantwortet würden. *(ergänzende Anmerkung im Nachgang der Veranstaltung: die schriftliche Beantwortung wurde am 18.06. versandt).*

## **TOP 2 Rückblick auf das 2. Dialogforum und die begleitenden Workshops**

### **Rückblick auf zurückliegende Termine**

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Er gibt einen Rückblick über die Termine des Dialogforums aus der 1. Jahreshälfte 2021 und geht kurz auf die Themen der 3. Sitzung ein. (Anlage 2, Seite 5)

### **Verabschiedung der Protokolle**

Ralf Eggert berichtet dem Dialogforum, dass der Protokollentwurf zum 2. Workshop am 21.05.2021 noch versendet wird. Die Teilnehmenden können per E-Mail Anmerkungen einbringen.

Die bereits versendeten Protokollentwürfe zum 2. Dialogforum am 15.03.2021 und zum 1. Workshop „Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridore“ am 23.03.2021 wurden auf die Website gestellt. Weder vorab noch in der Sitzung sind Änderungswünsche zu den Protokollen eingegangen.

Damit sind die Protokolle verabschiedet und werden in finaler Version auf [www.mannheim-karlsruhe.de](http://www.mannheim-karlsruhe.de) veröffentlicht.

### **Festlegungen zur Arbeitsweise des Forums**

Im Dialogforum nimmt Herr Eggert das Thema „Uhrzeit für den Beginn der Dialogforen und Workshops“ erneut auf. Die DB Netz AG und die Moderation haben seitens der Mitglieder verschiedene Interessen wahrgenommen, daher wurde im Vorfeld der Sitzung ein Stimmungsbild erhoben. (Anlage 2, Seite 7) Auf Basis der Ergebnisse schlägt der Moderator vor, den Beginn von 15:30 Uhr auf 14:00 Uhr zu verlegen. Zu beachten sei, dass der 3. Workshop am 1. Juli um 15.30 Uhr beginnen wird, da die Einladung bereits versendet wurde und eine Verschiebung zu kurzfristig wäre.

Seitens des Dialogforums wird ein erneutes Stimmungsbild angeregt, um Minderheiten in der Umfrage zu berücksichtigen. Ein erneutes Stimmungsbild wird erhoben. Im Ergebnis können jeweils drei Mitglieder des Forums bei einem Beginn um 14 Uhr und um 15 Uhr nicht teilnehmen. Dagegen können 13 Mitglieder nach 18 Uhr das Dialogforum nicht besuchen. Der Beginn des nächsten Dialogforums im Herbst wird auf Grundlage der Stimmungsbilder sowie unter Berücksichtigung der Dauer einer Veranstaltung auf 14 Uhr verlegt.

### **Neuerungen auf der Projektwebsite**

Julia Weber, Kommunikatorin des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, stellt den Bürgerdialog, die interaktive Karte zum Planungsstand und die Suchfunktion für bearbeitete und offene Themen auf der Projektwebsite vor.

Der Bürgerdialog ist eine Sprechstunde, die die DB Netz AG, für die interessierte Öffentlichkeit anbietet. Die Terminfenster zu einer Sprechstunde sind online auffindbar und können dort reserviert werden.

Die interaktive Karte zum Planungsstand zeigt die Entwicklung der Planung. Aktuell finden sich in der Karte die Darstellung des Suchraums, die Bereiche der höchsten Raumwiderstandsklassen und der Grobkorridore. Die Karte wird im weiteren Planungsprozess stetig aktualisiert.

Zudem ist es möglich, auf der Projektwebsite nach festgelegten Suchbegriffen und Themen aus den Sitzungen zu suchen. Eine allgemeine Suchfunktion mit freier Eingabe von Suchbegriffen, wie von Teilnehmenden des Dialogforums angeregt, befindet sich zurzeit in der Erstellung. (Anlage 2, Seite 9)

## **Offene Themen**

Der Moderator Ralf Eggert gibt eine Einführung in den Themenkatalog. Er erklärt, dass im Themenkatalog offene Fragen und Hinweise festgehalten werden. Darunter fallen zum Beispiel Prüfaufträge für die DB Netz AG. Ziel der DB Netz AG sei es, Transparenz zu schaffen und die Ergebnisse zu dokumentieren. Deshalb kann jedes Thema zeitlich zugeordnet und sein jeweiliger Bearbeitungsstatus abgelesen werden. Der Themenkatalog wird stetig erweitert und aktualisiert. Er wird künftig öffentlich als Dokument auf der Website des Bahnprojekts zur Verfügung gestellt werden. Viele der vorgestellten Themen aus dem Themenkatalog würden in dieser und in den nächsten Sitzungen besprochen.

Dr. Stefan Geweke stellt die Fragen aus dem Themenkatalog und das weitere Vorgehen dazu vor. Zudem stellt er Hinweise und Fragen aus den Sprechstunden im April vor. (Anlage 2, Seiten 13 bis 15) Er lädt die Teilnehmenden ein, mit der DB Netz AG über die E-Mail-Adresse [info@mannheim-karlsruhe.de](mailto:info@mannheim-karlsruhe.de) Kontakt aufzunehmen und in den entsprechenden Netzwerken der Institutionen auf den Bürgerdialog [www.mannheim-karlsruhe.de/buergerdialog](http://www.mannheim-karlsruhe.de/buergerdialog) hinzuweisen.

Ein Mitglied aus dem Dialogforum bedankt sich bei der DB Netz AG für die Aufnahme seiner Anmerkung aus der Sprechstunde. Er merkt an, dass sein Vorschlag darauf abzielte, die Strecke 4000 (Mannheim – Heidelberg - Bruchsal – Karlsruhe) 3-gleisig auszubauen – zusätzlich zu dem Neu-/Ausbauprojekt und nicht anstelle des Neu-/Ausbauprojektes. Die DB Netz AG nimmt den Hinweis auf.

[*Nachrichtlicher Hinweis:* Ein weiterer Teilnehmender der Sprechstunden hatte einen jeweils 3-gleisigen Ausbau der Bestandsstrecken 4020 (Mannheim – Graben-Neudorf – Karlsruhe) und 4000 (Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe) anstelle eines 4-gleisigen Ausbaus vorgeschlagen.]

## **TOP 3 Planungsprämissen und Verkehrskonzeption**

### **Planungsprämissen**

Dr. Stefan Geweke stellt die verschiedenen Zielsysteme vor, die bei der Auswahl der Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden. Anschließend erläutert er die jeweils wesentlichen Prämissen für die Zielsysteme Umwelt, der Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft. (Anlage 2, Seite 17-20)

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum zu den Planungsprämissen**

*Frage zur vorrangigen Meidung einer Inanspruchnahme von bestehenden Nutzungen, die sich nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verlagern lassen (Flächen eingeschränkter Verfügbarkeit, kritische Infrastrukturen) (s. Anlage 2, Seite 19): Fällt das Gebiet um die Gemeinde St. Leon-Rot mit ihren sechs Trinkwasserbrunnen darunter?*

Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete der Zone 2 bzw. 1 werden in der Raumwiderstandsanalyse über die höchsten Raumwiderstandsklassen IV bzw. V abgebildet. Das sind die Gebiete, die grundsätzlich gemieden werden sollen. Die Wasserschutzgebiete um St. Leon-Rot werden entsprechend eingeordnet.

Zu den kritischen Infrastrukturen, die nur mit verhältnismäßig hohem Aufwand verlagern lassen, zählen u.a. Kraftwerke, Umspannwerke und Pipelines.

*Ist die maximale Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h für den Fernverkehr mit dem Deutschlandtakt abgestimmt?*

Der Deutschlandtakt kann bereits mit den bestehenden Strecken umgesetzt werden. Die maximale Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h für den Fernverkehr ist daher kompatibel mit dem Deutschlandtakt.

*Können Altlasten-Flächen als brachliegende Bereiche für die Bahnstrecke verwendet werden?*

Altlasten-Flächen sollen grundsätzlich vermieden werden. Das Vorhandensein von Altlasten-Flächen wird zu einem späteren Zeitpunkt für die konkreten Varianten überprüft.

*Welche Streckengeschwindigkeit ist für den Schienenpersonennahverkehr vorgesehen?*

Neue Nahverkehrsfahrzeuge, wie sie beispielsweise auf der S9 zwischen Mannheim und Karlsruhe eingesetzt werden, haben eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

*Wie wirken sich unterschiedliche maximale Entwurfsgeschwindigkeiten auf die Kurvenradien aus?*

Für die Realisierung hoher Geschwindigkeiten auf Bahnstrecken ist es erforderlich, dass die Kurven mit großen Kurvenradien geplant werden. Engere Kurven können nur mit einer geringeren Geschwindigkeit befahren werden.

*Bedeutet die Abhängigkeit der Geschwindigkeit vom Kurvenradius, dass Varianten, die aufgrund zu enger Kurvenradien keine Befahrung mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h ermöglichen, von der weiteren Prüfung ausgeschlossen werden?*

Ziel der DB Netz AG ist es, gemäß des Planungsauftrages diejenige Variante als Antragsvariante zu ermitteln, welche am besten die Anforderungen der jeweiligen Zielsysteme erfüllt. Ein Ausschluss von Varianten aufgrund der möglichen Entwurfsgeschwindigkeit wird nicht vorgenommen, wenn die verkehrlichen Ziele erreicht werden. Als verkehrliches Ziel gilt unter anderem die Mindestanforderung einer Auslegung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h.

## **Verkehrskonzeption**

Darüber hinaus erläutert Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, die Verankerung des Bahnprojektes Mannheim – Karlsruhe im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie die prognostizierten Zugzahlen für das Zielnetz des BVWP im Jahr 2030. (Anlage 2, Seiten 21 bis 24)

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum zur Verkehrskonzeption**

*Ist der Deutschlandtakt in den Zugzahlen für 2030 berücksichtigt?*

Der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts liegt seit Juni 2020 vor. Er befindet sich derzeit noch in der Bewertung und ist noch nicht im BVWP und daher auch nicht in den Zugzahlen des Zielnetzes berücksichtigt.

*Inwieweit sind die neuen Klimaziele eingeflossen? Ist die erwartete deutliche Erhöhung der Verkehre in die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan eingegangen?*

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung, welche planmäßig alle fünf Jahre stattfindet, erfolgt eine Aktualisierung der Zugzahlenprognosen durch die Bundesgutachter. Dies findet aktuell für die Zugzahlenprognose 2035 statt. Die Zugmengen des Nahverkehrs werden von den Ländern und zuständigen Aufgabenträgern bestellt. Die neuen Verkehrszahlen werden in der Planung für die Neu- und Ausbaustrecke berücksichtigt, wenn diese vorliegen.

*Die aktuell gültigen Zugzahlen stammen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, gebaut wird die Bahnstrecke vsl. nach 2030. Für diesen Zeitraum werden andere Zugzahlen veröffentlicht. Eine Option ist, dass die Bestandsstrecken verbessert werden, um die Kapazitäten zu erhöhen. Welche Kapazitätssteigerungen sind durch die Verbesserung der Zugtechnik und durch die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren möglich?*

Kapazitätssteigerungen im Bestand sind – wenn überhaupt – nur in geringem Umfang möglich, da die Strecken im Suchraum bereits heute durch den starken Verkehr gut ausgebaut sind. Die in der Presse genannten Werte für Kapazitätssteigerungen mit dem *European Train Control System* (ETCS) von insgesamt 20 bis 30 Prozent sind ein Mittelwert über das gesamte Netz. Im Bereich des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe wird es voraussichtlich nur eine geringe Steigerung im einstelligen Prozent-Bereich geben.

In Bezug auf die Effekte der Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe liegen derzeit keine konkreten Zahlen vor. Die Entwicklung der Zahlen bei einer Entmischung ist grundsätzlich stark abhängig vom jeweiligen Betriebsabschnitt. Sie macht ca. 10 bis 15 Prozent aus. In Summe ist der Optimierungseffekt zu gering, um den zusätzlichen Bedarf im Raum Mannheim-Karlsruhe abdecken zu können.

*Ist die deutliche Steigerung der Zugzahlen des Zielnetzes für 2030 gegenüber 2018 so zu verstehen, dass zwei neue Gleise erforderlich werden? (Anlage 2, Seite 24)*

Aus den prognostizierten Zugzahlen lässt sich ableiten, dass die Kapazitäten auf den vorhandenen Strecken nicht ausreichend sind. Da die Strecken bereits heute stark ausgelastet bis überlastet sind, kann daraus abgeleitet werden, dass die Kapazitäten für den Abschnitt nur ausreichen werden, wenn zwei neue Gleise hinzukommen. Schließlich wird im Laufe der weiteren Planung nochmals überprüft werden, ob die neue Infrastruktur richtig dimensioniert worden ist.

*Der 3. Querschnitt beinhaltet drei Stecken. Wie verteilt sich die Steigerung der Zugzahlen auf die einzelnen Stecken?*

Die Zugzahlen zeigen, dass im Suchraum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe der Bedarf überall wächst. Da noch keine durchgängigen neuen Linienvarianten erarbeitet worden sind, kann der Güterverkehr noch keiner konkreten Strecke zugeordnet werden. Deshalb ist eine Aussage für einzelne Strecken noch nicht möglich und sinnvoll.

## **TOP 4 Zwischenstand zur Entwicklung von Linienkorridoren und Kartierung**

### **TOP 4.1 Methodik zur Entwicklung von Linienkorridoren**

Marius Kern und Wilhelm Schmikalla, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, stellen sich vor.

Marius Kern präsentiert die Planungsmethodik bei der Entwicklung von Linienkorridoren (Anlage 2, Seiten 27 bis 32). Außerdem stellt er das methodische Vorgehen anhand eines Beispiels vor (Anlage 2, Seite 33). Die Linienkorridore werden in elf Arbeitspaketen und drei Teams bis Oktober 2021 erarbeitet. (Anlage 2, Seite 34)

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum zur Methodik und zum aktuellen Stand der Entwicklung von Linienkorridoren**

*Was bedeuten die Raumwiderstandsklassen? In welcher Kategorie sind Waldflächen zu finden? (Anlage 2, Seite 33)*

Die Raumwiderstandsklasse V repräsentiert besonders sensible Orte, wie beispielsweise Wohnsiedlungsflächen, Trinkwasser- und Heilschutzgebiete der Zone I, Kernzonen von Biosphärengebieten und UNESCO-Gebieten. Die Raumwiderstandsklasse IV beinhaltet Flächen mit rechtlich verbindlicher Schutznorm, wie Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Waldgebiete und Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete der Zone II. Waldgebiete werden den Raumwiderstandsklassen III und IV zugeordnet. Während Wälder mit rechtlicher Schutznorm der Raumwiderstandsklasse IV zugeordnet sind, werden Wälder mit besonderer Waldfunktion der Raumwiderstandsklasse III zugewiesen. Alle anderen Flächen sind unter umweltfachlichen Gesichtspunkten weniger kritisch und fallen unter die Raumwiderstandsklassen I und II.

*Wie nah ist das Beispiel „Grobkorridor im Arbeitspaket 1“ an der Realität? (Anlage 2, Seite 33)*

Die Linien im Beispiel stellen einen ersten Entwurf dar, wie ein möglicher Trassenverlauf aus methodischen Gesichtspunkten geplant werden könnte. Das Beispiel verdeutlicht auch, welche unterschiedlichen Linienkorridore und Kombinationen innerhalb der bereits gezeigten Grobkorridore grundsätzlich möglich sind. Außerdem zeigt das Beispiel, dass die Linienkorridore bedarfsweise auch die Grobkorridore verlassen können.

*Wie wird eine Vorzugsvariante entwickelt? Wird es innerhalb der Grobkorridore jeweils eine oder mehrere Linien geben oder hängt es von der Konfliktsituation ab?*

Die Linienführung für die Vorzugsvariante ist abhängig von der Konfliktsituation. Die Vorzugsvariante wird aus den Linien geplant, die für Mensch, Umwelt und Raum am tragfähigsten sind und die verkehrlichen/wirtschaftlichen Ziele erreichen.

*Wie ist es zur Einteilung der Arbeitspakete gekommen und warum gibt es ein eigenes Arbeitspaket für den Bereich Mannheim, jedoch kein eigenes Arbeitspaket für den Bereich Karlsruhe? (Anlage 2, Seite 34)*

Dass Mannheim ein eigenes Arbeitspaket bildet, liegt daran, dass Mannheim erst zum Schluss in den Suchraum integriert wurde. Die Planung wurde ersten Quartal 2020 beauftragt. Der Suchraum wurde im Sommer auf die rechte und linke Rheinseite zwischen Mannheim und Karlsruhe festgelegt. Erst im dritten Quartal 2020 wurde in Abstimmung mit dem BMVI die Nord-Süd-Durchbindung von Mannheim in das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe integriert und der Suchraum im Norden bis Mannheim-Waldhof bzw. bis zur Schnittstelle der NBS Frankfurt – Mannheim erweitert. Die Beauftragung der Planungsbüros mit den einzelnen Aufgaben wurde dann erst sukzessive nachgezogen. Die Einteilung der Arbeitspakete ist insofern historisch gewachsen. Die Arbeitspakete 1,2 und 11 enthalten neuralgische Verknüpfungspunkte, die bei der Entwicklung von Linienkorridoren mit einer höheren Detailtiefe betrachtet werden.

## **TOP 4.2 Aktueller Stand der technischen Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen**

Marius Kern informiert über den aktuellen Stand der technischen Machbarkeitsuntersuchung möglicher Rheinquerungen. Er erläutert die Zwischenstände der Prüfung von sieben technisch in Betracht kommenden Rheinquerungen und leitet ein Gesamtfazit zum aktuellen Stand ab. (Anlage 2, Seiten 36 bis 44)

## **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum zum aktuellen Stand der technischen Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen**

*Eine zusätzliche Rheinquerung zwischen Mannheim und Ludwigshafen ist mit einem Eingriff in die Bestandsbebauung verbunden. Wird an dieser Stelle geprüft, ob auch eine Tunnellösung möglich ist, um die links- und rechtsrheinischen Seiten miteinander zu verbinden?*

Im Arbeitspaket 11 wird überprüft, ob eine Querung des Rheins im Bereich Mannheim/Ludwigshafen mittels einer Tunnellösung möglich ist.

*Ist es möglich, dass es nur eine statt zwei Rheinquerungen geben kann?*

Im Falle einer linksrheinischen Streckenführung sind in jedem Fall zwei Querungen des Rheins erforderlich, um vom rechtsrheinischen Startpunkt bei Mannheim-Waldhof, wieder zurück zu gelangen zum rechtsrheinischen Endpunkt des Bahnprojekts in Karlsruhe.

*Würde eine linksrheinische Trassenführung eine reine Güterverkehrsstrecke bedeuten, weil sie nicht ins Netz eingebunden werden könnte? Scheidet die linksrheinische Seite damit als Streckenführung für den ICE aus?*

Eine sinnvolle Verknüpfung mit den bestehenden Strecken und der Neubau-/Ausbaustrecken Karlsruhe-Basel und Frankfurt-Mannheim ist Bestandteil unserer Prüfungen, die in allen Arbeitspaketen durchgeführt werden. Grundsätzlich wird es sich um eine Mischverkehrsstrecke mit primärer Nutzung durch den Schienengüterverkehr handeln. Entsprechend steht nicht der Fernverkehr im Fokus der Trassensuche, sondern die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten. Welche konkreten Verkehre letztlich über die neue Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe geleitet werden, kann aber zum aktuellen Planungsstand noch nicht beantwortet werden.

### **TOP 4.3 Ausblick: Methodik des Segmentvergleichs**

Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung präsentiert die Methodik des Segmentvergleichs. (Anlage 2, Seiten 46 bis 48)

Anschließend stellt Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, das Vorgehen bei der Abschichtung und dem Grobvergleich von Linienkorridoren vor. (Anlage 2, Seiten 49 bis 56)

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum zum Ausblick: Methodik des Segmentvergleichs**

*Folgendes Beispiel: Es gibt zwei Gelenkpunkte, eine Bestandstrecke in der Raumwiderstandsklasse V und eine Neubaustrecke in der Raumwiderstandsklasse IV. Verstehe ich es richtig, dass in diesem Fall der Neubaustrecke aufgrund des geringeren Raumwiderstandes der Vorzug gegeben wird?*

Im Segmentvergleich ist es wichtig zu beachten, welche Aspekte miteinander verglichen werden und welche Detailtiefe dafür erforderlich ist. Bei der Überprüfung von Bündelungsmöglichkeiten werden alle Optionen genau betrachtet. Wird dann in der Planungssoftware SmartTrass erkennbar, dass keine der Trassen umsetzbar ist, wird dieser Linienverlauf nicht weiterverfolgt.

Im späteren Variantenvergleich wird die Konfliktsituation genauer geprüft. Die Prüfung und Bewertung der Konfliktsituation ist komplex und folgt einer Abwägung. Darin werden Fragen nach dem Prinzip beantwortet: „Was ist besser?“ Ein Beispiel ist dafür die Frage, ob eine Bündelung besser ist als eine Neuzerschneidung der Landschaft. Bei der Abwägung fließen zudem fachliche Entscheidungen und verbal-argumentative Bewertungen mit ein.

*Wie wird festgelegt, wo und mit welcher Länge ein Tunnel geplant wird? Entfallen für unterirdische Lösungen die Raumwiderstandsklassen und damit die erläuterte Abwägungsmethodik? (Anlage 2, Seite 55)*

Das Planungsbüro entwirft technisch sinnvolle Linien auf Grundlage der vorgestellten Planungsprämissen. Eine Planungsprämisse ist, dass vorrangig oberirdische Lösungen weiterverfolgt werden sollen. Erst wenn Konflikte dazu führen, dass dem Planungsgrundsatz oberirdisch zu bauen nicht gefolgt werden kann, werden unterirdische Lösungen als Linienkorridor aufgenommen und überprüft.

#### **TOP 4.4 Zwischenstand faunistische Kartierung**

Martin Stolzenburg stellt den Zwischenstand der faunistischen Geländearbeiten vor. (Anlage 2, Seite 58)

#### **TOP 5 Weiteres Vorgehen**

##### **Vorstellung der nächsten Schritte durch die Moderation**

Der Moderator informiert die Teilnehmenden über die nächsten Schritte im Dialogforum (Anlage 2, Seiten 60 bis 61). Am 01.07.2021 findet der dritte Workshop zur Vertiefung der im heutigen Dialogforum besprochenen Themen von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr statt. Der Termin wird online durchgeführt.

Der vierte Workshop zu den Schwerpunktthemen „Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz“ wird voraussichtlich im Herbst 2021 stattfinden. Beginn wird künftig um 14.00 Uhr sein. Die Einladung für den Workshop erhalten die Mitglieder der Dialogforums rechtzeitig vor der Sitzung per E-Mail. Das vierte Dialogforum ist für den 08.10.2021 geplant.

Fragen und Hinweise für die Workshops können an [info@mannheim-karlsruhe.de](mailto:info@mannheim-karlsruhe.de) gesendet werden.

Die Präsentation und die Presseinformation werden zeitnah nach Veranstaltungsende online auf die Projektwebsite gestellt.

##### **Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung**

Der Moderator Ralf Eggert stellt einen Entwurf für Botschaften einer gemeinsamen Pressemitteilung des Dialogforums vor. Anregungen der Teilnehmenden werden direkt in der Sitzung in die Pressemitteilung eingearbeitet. (siehe Anlage 3)

**Verabschiedung durch die Deutsche Bahn**

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, bedankt sich für die gelungene Veranstaltung und das konstruktive Miteinander im Dialogforum. Die heutige Sitzung mit den vielschichtigen und detaillierten Erläuterungen zur Methodik im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe habe gezeigt, dass sehr viel Interesse und Sachverstand der Teilnehmenden vertreten sei. Herr Krenz verabschiedet die Teilnehmenden.

Ebenfalls richtet Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, Deutsche Bahn AG, das Wort an die Teilnehmenden. Er zeigt sich beeindruckt, wie transparent die Bearbeitung der Planungsprämissen und die Entwicklung der Linienkorridore dargestellt wurden. Herr Dr. Vornhusen bedankt sich bei den Teilnehmenden für den angeregten und konzentrierten Austausch und wünscht einen schönen Abend.

ENTWURF