

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

11. Workshop

Online-Sitzung

28. September 2022

11. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 16.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Björn Bauer, Projektleitung NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG Christina Jaax, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG Julia Kranemann, Stakeholdermanagement Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG
Dokumentation:	Julian Broens, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Offene Themen aus dem 7. Dialogforum
TOP 3	Methodik
TOP 4	Austausch in Kleingruppen (online)
TOP 5	Ausblick

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung und Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Herr Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops.

Begrüßung durch die DB

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, begrüßt die Teilnehmenden. Er gibt einen Rückblick zum 7. Dialogforum und dem 10. Workshop: Die offensichtlich ungünstigeren durchgängigen Linienvarianten wurden zurückgestellt. Es sei bei einem iterativen Planungsprozess weiterhin möglich, dass zunächst zurückgestellte durchgängige Linienvarianten später weiterverfolgt würden, sofern neue Erkenntnisse dies erforderlich machen.

Für die Unterlage sei eine Anpassung der Bezeichnung der durchgängigen Linienvarianten bereits erfolgt. Für die Steckbriefe erfolge diese Anpassung noch. Das Bewertungsergebnis werde nun mit „*günstiger/ungünstiger*“ statt mit „*günstig/ungünstig*“ bezeichnet, um deutlich zu machen, dass es sich um das Ergebnis eines Vergleichs handle. Zusätzlich wird ein Farbtasch der Bewertungsfelder – wie auf Anlage 1, Seite 3 – ersichtlich vorgenommen. In der Unterlage des 7. Dialogforums sei ein Darstellungsfehler auf Seite 29. Die Unterlage sei aktualisiert worden und werde entsprechend noch einmal auf der Website zur Verfügung gestellt. Dem Wunsch nach einem Papier zu den Planungsprämissen des Projektes komme man gerne nach.

Rückblick auf den 10. Workshop, Tagesordnung und erste Fragen

Herr Eggert gibt einen Rückblick auf den 10. Workshop. Die Teilnehmenden habe vor allem interessiert, wie die Bewertung bei den zurückgestellten durchgängigen Linienvarianten erfolgt sei. Es habe jeweils einen Tisch zur Methodik und einen zur Umweltplanung gegeben.

Heute werde es zu beiden Themen jeweils einen digitalen Raum geben. Herr Kern sei heute – wie am Vortag schon – krankheitsbedingt nicht anwesend. Herr Eggert weist darauf hin, dass es heute analog zum Vortag nur ein Protokoll zum ersten Teil des Workshops in großer Runde gebe. In den digitalen Räumen werde nicht protokolliert.

Der optionale Workshop-Termin am kommenden Freitag werde aufgrund der Rückmeldungen in Sprechstunden umgewandelt.

Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

Warum werden in den Steckbriefen bei R1-M2 Ettlingen und Rheinstetten aufgeführt, obwohl diese Gemeinden südlich vom Güterbahnhof Karlsruhe liegen und sich damit außerhalb des definierten Suchraums befinden?

Die rechtsrheinische Linienvariante führt momentan bei der Weiherfeldbrücke in die Bestandsstrecke.

Wäre eine Erweiterung des Suchraumes nach Süden mit westlicher „Ausbeulung“ um Karlsruhe herum sinnvoll?

Eine Tunnelführung weiter nach Süden würde dazu führen, dass der Tunnel deutlich länger würde, weil die Strecke 4000 weit nach Osten führt. Eine Strecke westlich des Rheins hätte dort eine längere Strecke zur Folge.

Im Bereich Ludwigshafen-Oggersheim müsse der Suchraum vergrößert werden, mit dem Ziel einer Verknüpfung von der Wormser Strecke nach Rheingönheim.

Im Norden von Mannheim müssen die Verkehre der Riedbahn aufgenommen werden. Eine Rückmeldung zum eingereichten Vorschlag folgt noch.

Wird eine Verteilung der Verkehre erst später geprüft?

Wie die Betriebskonzepte der einzelnen durchgängigen Linienvarianten aussehen werden, wird im ersten Quartal 2023 vorgestellt.

Die DB schreibt, dass es sich um eine Fortführung der Verkehre von der Strecke Frankfurt – Mannheim handle. Es geht aber bei diesem Projekt um Güterverkehre. Die Güterverkehre werden nachts von der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe kommen.

Wir bauen an anderen Stellen Neubaustrecken, um Fahrzeiteffekte zu erzielen und nutzen diese nachts zusätzlich für den Güterverkehr, um den Bestand zu entlasten. Zwischen Mannheim und Karlsruhe gibt es schon eine Strecke, die von den Geschwindigkeiten (bis zu 200 km/h) her nicht mehr zu überbieten ist. Eine Strecke für Fahrzeitverkürzungen macht deshalb keinen Sinn. Die zwei neuen Gleise werden für eine Auflösung bestehender Engpässe benötigt. Personen- und Güterverkehr sollen getrennt werden.

Es gibt einen Unterschied zwischen Tages- und Nacht-Güterverkehr. Der Tages-Güterverkehr kommt von der Strecke Rhein-Main/Rhein-Neckar und fährt hauptsächlich auf der Riedbahn. Diese Güterverkehre fahren kanalisiert bis Biblis. Bei Worms könnten diese Güterverkehre auf die linke Rheinseite wechseln. Das wäre eine echte Alternative. Die Betroffenheit ist linksrheinisch sehr viel geringer.

Eine Rückmeldung zum Vorschlag wird noch erfolgen.

Zur südlichen Erweiterung des Suchraums: Die Nutzung der Ettlinger Strecke ist nicht zwingend. Man könnte auch die Durmersheimer Strecke nutzen.

Eine Rückmeldung zum Vorschlag wird noch erfolgen.

TOP 2 Offene Themen aus dem 7. Dialogforum

Herr Dr. Geweke geht vertiefend auf die Themen ein, zu denen im 7. Dialogforum oder im Nachgang Fragen gestellt wurden.

Die nachfolgenden Fragen wurden von Herrn Dr. Geweke, Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, und Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, beantwortet.

Fragen aus dem 7. Dialogforum (Anlage 1, Seite 6)

Tunnel Westerwald-Taunus-Gebiet: Es wurde bisher nur eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Darauf basierend sind keine Rückschlüsse möglich, da es sich um eine Vorab-Information handelt. Für eine oberirdische Strecke wären Eingriffe in die Raumwiderstandsklasse V nötig und es gibt aufgrund des Geländes im Westerwald-Taunus-Gebiet keine alternative Streckenführung. Daher wurde ein Tunnel untersucht.

Herleitung Suchraum/ Erweiterung gen Norden: Dieses Thema wurde im [Themenkatalog](#) beantwortet und ist dort unter der Nummer 24 zu finden.

Anpassung Planungsparameter: Die Planungsparameter sind im [Projektinformationssystem \(PRINS\) zum Bundesverkehrswegeplan 2030](#) festgehalten. Dort ist eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_{\max} = 200$ km/h vorgesehen. Dies stellt jedoch kein Kriterium für das Zurückstellen von Linienvarianten dar. Dieses Thema wurde im [Themenkatalog](#) beantwortet und ist dort unter der Nummer 141 zu finden.

Trenn- und Zerschneidungswirkung

Herr Dr. Geweke erläutert Punkte, bei denen Betroffenheiten durch Trenn- und Zerschneidungswirkung möglich sind (Anlage 1, Seite 8). Diese werden in Kürze in der interaktiven Karte auf der Projekt-Website ergänzt

Bitte stellen Sie auf der Karte klarer da, dass die Linie eng um Staffort herumführen würde.

Die Darstellung ist nur schematisch bezüglich der Trenn- und Zerschneidungswirkung.

Wird eine solche Darstellung auch für aktuell zurückgestellte Linien erfolgen?

Sollte es dort ähnliche Bereiche geben, werden diese entsprechend dargestellt.

Auf der linken Seite der Karte liegt die „1“ auf der falschen Variante. Die Zahl müsste weiter westlich zwischen Plankstadt und Eppelheim liegen.

Danke für den Hinweis. Die Karte wird angepasst.

Trenn- und Zerschneidungswirkungen bestehen auch zwischen Hambrücken und Forst. Bitte finale Varianten schnell in den Blick nehmen.

Die weiterzuverfolgenden Linienvarianten müssen weiter reduziert werden. Für alle 20 Linienvarianten können die nachfolgenden Schritte nicht durchgeführt werden.

Die DB sollte zugeben, dass an wichtigen Punkten nur Tunnellösungen möglich sind.

Es wird keine Vorfestlegungen geben. Der Planungsprozess bleibt offen.

Herr Stolzenburg erläutert, dass die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bewertet werden und stellt die für das Schutzgut Mensch vorgesehenen Aspekte vor (Anlage 1, Seiten 9-10).

Bündelung/ Überbündelung

Herr Stolzenburg erläutert das Thema Bündelung und Überbündelung (Anlage 1, Seite 11). Im Suchraum werden aktuell nur kleinräumige Strecken in enger Bündelung geführt.

Was bedeuten die Kriterien der Trenn- und Zerschneidungswirkung konkret?

Es gibt keine festen Meterangaben. Es werden die funktionalen Beziehungen zwischen Ortsteilen betrachtet. Für Staffort und Spöck könnte eine hohe Intensität der Trenn- und Zerschneidungswirkung vorliegen. Zwischen Plankstadt und Eppelheim könnte eine mittlere Intensität vorliegen. Eine genaue Prüfung erfolgt aber erst noch.

Wenn Güter von der Straße auf die Schiene sollen, wie sinnvoll ist dann der gleichzeitige Ausbau der Autobahn A5? Gibt es bei Überbündelung noch andere Kriterien neben dem Lärmschutz?

Es laufen Abstimmungen mit der Autobahn GmbH. Die Frage muss an das Bundesverkehrsministerium und den Bundesgesetzgeber gerichtet werden. Bei der A5 sehen wir aktuell noch keine Überbündelung, weil der Ausbau der Autobahn bisher nur geplant und noch nicht umgesetzt ist. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung spielt auch bei anderen Schutzgütern als dem Schutzgut Mensch eine Rolle. So beispielsweise bei der Zerschneidung von Biotopen.

Auf Anregung des Moderators: Bei Bündelungen mit bestehender Infrastruktur sind bestimmte Abstände einzuhalten. Beispielsweise bei ober- und unterirdischen Leitungen gibt es Schutzstreifen zwischen 25m und 45m beiderseits der Mittelachse. Bei Autobahnen gibt es eine Bauverbotszone von 40m vom Fahrbahnrand. Bis 100m an den Fahrbahnrand bedarf es einer Zustimmung der Autobahn GmbH. Es wird beabsichtigt zu erreichen, dass beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe im Falle einer Bündelung mit der Autobahn kein Abstand von 40m eingehalten werden muss.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen gibt es bereits die B36 und eine Freileitung. Wird die Trenn- und Zerschneidungswirkung auch in Bezug auf den Bereich zwischen einer Gemeinde und bestehendem Freiraum betrachtet?

Bei der Freileitung handelt es sich um ein geplantes Vorhaben. Hier ist zu berücksichtigen, wie stark sich die Planung verfestigt hat. Die Trennwirkung zwischen der Gemeinde und bestehendem Freiraum kann relevant werden. Die Anmerkung wird mitgenommen.

Bewertung von Linienvarianten südlich von Mannheim in Verbindung mit der Variante M6

Herr Dr. Geweke erläutert die Bewertung der Linienvarianten südlich von Mannheim in Verbindung mit der Variante M6 (Anlage 1, Seiten 12-15).

Wie wahrscheinlich ist es bei diesem iterativen Vorgehen, dass zurückgestellte Varianten wieder geprüft werden, und nach welchen Kriterien wird dies erfolgen?

Wenn wir im weiteren Planungsprozess feststellen, dass eine durchgängige Linienvariante nicht oder nur sehr schwierig realisiert werden kann, dann würden wir schauen, ob es eine ähnliche durchgängige Linienvariante gab, die zurückgestellt worden ist.

Gibt es eine Priorisierung bei den Kriterien für die Zurückstellung von durchgängigen Linienvarianten?

Alle Schutzgüter sind gleichwertig. Das ist rechtlich so vorgegeben nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG). Auch die betrieblich-verkehrlichen Kriterien sind gleichwertig, weil nicht ersichtlich ist, warum eines gewichtiger oder weniger gewichtig sein soll. Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, zum Beispiel zwingend die umweltfreundlichste Variante zu nehmen. Auch die Planungsziele sind relevant. Die Streckenlänge ist ebenfalls ein Umweltaspekt – je länger die Strecke, desto größer sind mögliche Eingriffe und desto größer sind die fahrbedingten Emissionen über die nächsten Jahrzehnte.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Die DB ist betrieblich jederzeit in der Lage – sogar bei einer weit linksrheinischen Variante – die Verkehre von und nach Stuttgart über die vorhandenen Trassen zu führen.

Warum wurde die Linienvariante M1-R6 zurückgestellt?

Die Bewertung ist bei drei Kriterien ungünstiger (Anlage 1, Seite 14). Unter anderem gibt es Linienvarianten, die noch kürzer sind.

Die Untervariante Brühl funktioniert nicht mit einem Abzweig in Richtung Rheinquerung. Funktioniert denn die Hauptvariante durch Schwetzingen in Richtung Rheinquerung?

Bei Anlage 1, Seite 13 müsste die rote Linie auf der grünen Linie verlaufen. Diese Hauptvariante ist ebenfalls technisch nicht möglich.

(Nachträgliche Ergänzung: Die Grafik wurde entsprechend angepasst.)

Funktionieren die Linienvarianten R2- bis R5-M6?

Auf Anlage 1, Seite 15 wird deutlich, dass die Bewertungen günstiger als R1-M6 und die durchgängigen Linienvarianten R2- bis R5-M6 deshalb weiterverfolgt werden.

Wird eine bisher verfolgte Linienvariante zwischen Friedrichsfeld und Schwetzingen weiterverfolgt? Sie verläuft von Friedrichsfeld nach Schwetzingen und nördlich von Schwetzingen über den Hirschacker in Richtung A6.

Die Querspange ist im Segmentvergleich 13 zurückgestellt worden, weil sie schlechter abgeschnitten hat als ein Tunnel unter Schwetzingen. Die westliche Strecke wäre durch ein FFH-Gebiet verlaufen. Die Frage wird noch einmal mitgenommen.

Wie wird die Trenn- und Zerschneidungswirkung in Bezug auf bislang unbebaute Außenbereiche (außerhalb des Schutzgutes Mensch) bewertet?

Hier ist ein zusätzliches Zerschneidungskriterium möglich. Denkbar ist es auch, dass alle Streckenabschnitte, die gebündelt mit anderer Infrastruktur verlaufen, einen Bonus erhalten.

Wie werden Untertunnelungen im Vergleich bewertet?

Die Mindestlänge der aktuell identifizierten, möglichen komplexen Ingenieurbauwerke (Tunnel und Brücken) wurde addiert und ging so in die Bewertung im aktuellen Planungsschritt ein.

Wieso wurde die Streckenlänge bei R1-M6 als ungünstiger bewertet?

Das war ein mittlerweile korrigierter Darstellungsfehler in der Unterlage zum 7. Dialogforum: Die Streckenlänge wurde neutral bewertet. Jede der Linienvarianten, die als ungünstiger bewertet wurde, ist mindestens zehn Kilometer länger als die kürzeste Linienvariante.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Hockenheim ist von Bündelungen besonders betroffen. Eine Untertunnelung oder Deckelung ist für die Akzeptanz des Projekts notwendig.

Können Sie ausschließen, dass die zurückgestellten Linienvarianten später ein Nutzen-/Kosten-Verhältnis größer als 1,0 haben?

Aktuell werden die im Vergleich offensichtlich ungünstigeren durchgängigen Linienvarianten zurückgestellt. Das Nutzen-/Kosten-Verhältnis spielt dabei noch keine Rolle. Ein schlechtes Abschneiden in den zugrunde gelegten Kriterien wird sich jedoch voraussichtlich negativ auf das Nutzen-/Kosten-Verhältnis auswirken.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Aktuell werden nicht alle notwendigen Kriterien berücksichtigt.

Im Variantenvergleich wird eine Vielzahl von Kriterien berücksichtigt werden. Es handelt sich beim Zurückstellen ungünstiger Linienvarianten um eine gängige Praxis zur Strukturierung des Planungsprozesses.

Bebauungsplan Eggenstein-Leopoldshafen

Herr Stolzenburg erläutert, wie der Bebauungsplan N5 Eggenstein-Leopoldshafen berücksichtigt wurde (Anlage 1, Seite 17). Die rote Linie stellt dabei einen möglichen Trassenverlauf dar. Dies würde eine zusätzliche Belastung bedeuten, ist aber kein Ausschlusskriterium.

Nachträglicher Hinweis: Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Eggenstein-Leopoldshafen ist inzwischen eine Stellungnahme der DB erfolgt.

Wenn es sich um ein Bestandsgebiet handeln würde, wäre ihre Bewertung dann anders?

Es kommt darauf an, wie verfestigt die Planung ist. Wenn es sich um einen rechtskräftigen Bebauungsplan handelt, dann wird die Planung wie ein Bestand bewertet. Der Hinweis auf die Freileitungsplanung im Bereich Eggenstein-Leopoldshafen wird mitgenommen.

Kann man von dem Strich auf Seite 17 auf den Verlauf der Trasse schließen?

Aktuell ist diese Abbildung noch nicht maßstäblich.

Anbindungsmöglichkeit für Schienengüterverkehr von/ nach Stuttgart

Herr Dr. Geweke erläutert die verkehrlichen Anbindungen mit Fokus auf die Schienengüterverkehre von und nach Stuttgart (Anlage 1, Seite 18).

Anmerkung eines Teilnehmenden: Auf der Strecke Mühlacker-Bretten verkehren ca. 50 Züge tagsüber. Es kommen nach Ihren Prognosen ca. 50 Züge nachts auf der Neubaustrecke hinzu. Die von Norden kommenden Züge müssen gebündelt über die Neubaustrecke fahren, um die Bestandsstrecken zu entlasten.

Anmerkung eines Teilnehmenden: Egal wo eine Engpassbeseitigung im Suchraum vorgenommen wird, die Verkehre können immer anderweitig in Richtung Stuttgart gesteuert werden.

Die Anbindung der Stuttgartverkehre ist nicht allein für das Zurückstellen einer Linienvariante verantwortlich. Es gibt keine Einzelkriterien für eine Zurückstellung.

TOP 3 Methodik

Die Teilnehmenden stellen im Plenum keine Fragen zur Methodik.

TOP 4 Wandelgang

Die Teilnehmenden des Workshops informieren sich in zwei digitalen Räumen zu den Themen „Umweltplanung“ und „Methodik“. Wichtige Themen der Diskussionen in den digitalen Räumen waren: die Bauleitplanung Eggenstein-Leopoldshafen, verkehrliche Engstellen nördlich von Waghäusel und das methodische Vorgehen im aktuellen sowie nachfolgenden Planungsschritt.

TOP 5 Ausblick

Der Moderator, Herr Eggert, bittet die Teilnehmenden um Feedback zum Workshop. Dabei wird die Kombination von Präsenz-Terminen und digitalen Terminen von den Teilnehmenden positiv bewertet. Zu den Steckbriefen wünschen sich die Teilnehmenden mehr Details. Teilweise werden die Zwischenergebnisse mit Blick auf den zeitlichen Aufwand als zu gering angesehen. Insgesamt wird die Planung als transparent empfunden. Das Planungsteam wird als fachlich sehr kompetent wahrgenommen.

Anschließend danken der Moderator und Herr Dr. Geweke den Teilnehmenden für ihr Mitwirken am Workshop und verabschieden sie.