

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

10. Workshop

Südwerk, Karlsruhe

27. September 2022

10. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort: Südwerk Karlsruhe, Henriette-Obermüller-Straße 10, 76137 Karlsruhe
Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation: Ralf Eggert, ifok
Referenten: Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe,
DB Netz AG
Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG

Dokumentation: Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung
TOP 2 Offene Themen aus dem 7. Dialogforum
TOP 3 Methodik
TOP 4 Wandelgang
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, Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops im Südwerk Karlsruhe. Als zentrales Ziel des Workshops nennt er den vertiefenden Austausch zu den Themen des 7. Dialogforums. Der Austausch ist zunächst im Plenum und anschließend an den zwei Thementischen „Umweltplanung“ und „Methodik“ vorgesehen. Der Thementisch „Technische Planung“ kann aufgrund eines krankheitsbedingten Ausfalls nicht besetzt werden. Fragen, die an den Thementischen nicht beantwortet werden können, werden gesammelt und im Nachgang beantwortet. Der Online-Workshop am Folgetag wird gleichermaßen ablaufen, die Fragen können sich aber unterscheiden. Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

Begrüßung und Rückblick auf das 7. Dialogforum

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden des Workshops und bedankt sich für die Teilnahme. Er freut sich, dass die Veranstaltung in Präsenz durchgeführt werden kann und fasst die zentralen Themen des 7. Dialogforums zusammen. Er betont, dass das Ziel des aktuellen Planungsschrittes war, die offensichtlich ungünstigeren Linienvarianten zurückzustellen. Die Bewertung erfolgte immer im Vergleich zu den anderen Linienvarianten.

Ziel der Sitzung sei es, die offenen Fragen zu besprechen und zu beantworten. Herr Geweke freut sich auf den Austausch und die Diskussionen.

TOP 2 Offene Themen aus dem 7. Dialogforum

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

Die nachfolgenden Fragen wurden von Herrn 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.

Woher kommt die Anbindung der Stuttgartverkehre als Planungsziel? Bitte die verkehrlichen Prämissen zusammentragen, damit diese klar sind und darüber diskutiert werden kann, sowie die gesamten Planungsprämissen zusammenfassen und Hinweise dazu aus dem Dialogforum aufnehmen. Auch eine Unterscheidung zwischen Vorgaben des Bundes und der DB wäre sinnvoll.

Beim Rangierbahnhof Mannheim sollten auch zukünftige Entwicklungen beachtet und in die Planungen einbezogen werden. Die Anbindung des Rangierbahnhofs ist wichtig für den Verlauf der Trassierung. Die DB wird eine Übersicht der Planungsprämissen zur Verfügung stellen.

Die verkehrlichen Prämissen wurden im Juni 2021 (im 3. Dialogforum) vorgestellt. Wesentliches Ziel ist die Auflösung vorhandener Engpässe, die wiederum stark von der Zugzahlenprognose abhängt. Dabei muss die Deutsche Bahn aktuell die Prognose 2030 nutzen, während im Planfeststellungsverfahren wahrscheinlich die Prognosen 2040 zugrunde gelegt werden. Im ersten Quartal 2023 werden voraussichtlich die Kapazitätsuntersuchungen vorgestellt.

Nachträglicher Hinweis der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe: Sollte die Prognose 2040 vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens vorliegen, ist diese auch im Raumordnungsverfahren zugrunde zu legen (siehe Schreiben zur Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens vom 28.07.2022).

Bisher fand eine variantenoffene Untersuchung statt. Auch eine Transitiöslösung kann zur Auflösung der Engpässe führen. Die Stuttgartverkehre machen einen erheblichen Anteil der Verkehre im Projektgebiet zwischen Mannheim und Karlsruhe aus. Die Anbindung von Stuttgart ist kein primäres Ziel des Projekts, aber ein Vorteil einer möglichen Streckenführung.

Bitte beim Rangierbahnhof Mannheim und der Anbindung berücksichtigen: Wie sieht der Rangierbahnhof der Zukunft aus – Automatisierung der Abläufe, automatische Zugkopplung?

Der Bundesgutachter wird zum nächsten Dialogforum im November eingeladen. Für das Projekt Mannheim–Karlsruhe gilt ein konkreter Planungsauftrag. Wenn weiter in die Zukunft geschaut werden soll, dann geschieht dies im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Der Bundesgutachter sollte erklären können, wie beispielsweise Automatisierungsprozesse in die Prognosen eingehen. Die Frage wird deshalb an den Bundesgutachter weitergegeben.

Vorschlag: Durchführen einer Alternativplanung und aufzeigen, wie eine mögliche Strecke unter anderen Prämissen verlaufen könnte. Dies kann beim Bund (im Rahmen der Parlamentarischen Befassung) gegenübergestellt werden (zum Beispiel eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h versus die Eignung für Güterverkehr).

Es wird mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf hinauslaufen, dass die neue Strecke praktisch ausschließlich Güterverkehr aufnehmen wird. Es spricht nichts dagegen, die neue Strecke für Geschwindigkeiten von 200 km/h zu trassieren, dies bedeutet mehr Flexibilität und Resilienz. Mögliche Betriebskonzepte folgen basierend auf der Kapazitätsuntersuchung.

Die Kriterien für die Zurückstellung wurden erst im Dialogforum vorgestellt, nachdem schon 30 Linienvarianten abgeschichtet wurden. Die Liniensteckbriefe sind nicht so gut durchdacht wie das Dokument zum Segmentvergleich. Die Steckbriefe sind zu wenig aussagekräftig (auch für das Raumordnungsverfahren). Bitte Abbildungen bzw. Luftbilder vom Vergleichsbereich Mannheim, absolute Werte der Linienvarianten und Vergleichswerte bei den Kriterien („Nullwerte“), darstellen, um das Dokument nachvollziehbarer zu machen.

Die Steckbriefe werden überarbeitet und um die angesprochenen Inhalte ergänzt.

Die Bürgervereine Karlsruhe haben festgestellt, dass die Schnittstelle in Karlsruhe nicht eindeutig definiert ist. Dort befindet sich ein kritisches Feld an Gleisen und Bebauung. Auch die Zukunft des Güterbahnhofs Karlsruhe ist aus Sicht der Bürgervereine wichtig.

Bei einer Linienführung, die Karlsruhe auf der rechten Rheinseite erreicht, führen die zwei neuen Gleise in den Güterbahnhof Karlsruhe. Am Güterbahnhof Karlsruhe ist ein möglicher Endpunkt des Projektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe - von dort werden dann weitere Verbindungen an die Strecken 4020 und 4000 Richtung Süden erreicht. Bei einer Linienführung, die Karlsruhe auf der linken Rheinseite erreicht, stellt der Tunnel von Wörth in Richtung Süden die Schnittstelle dar. Dieses Thema wird am Thementisch weiter vertieft.

Trenn- und Zerschneidungswirkung

Herr Geweke erläutert Bereiche, 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.

In Heidelberg wird der Siedlungsteil „Grenzhof“ von Heidelberg abgetrennt.

Dieser Bereich wird geprüft und ggf. ergänzend aufgenommen.

Um mehr Transparenz zu erreichen bitte auch bei Linienvarianten, die im letzten Planungsschritt zurückgestellt wurden, mögliche Zerschneidungen betrachten.

Aktuell werden grobe Betrachtungen durchgeführt. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung gehört dagegen in die vertiefende Betrachtung. Die Deutsche Bahn wird eine informelle Darstellung zur Verfügung stellen, die nicht Gegenstand der Raumordnungsunterlage sein wird.

Was wird genau unter der Trennwirkung verstanden? Graben-Neudorf ist beispielsweise seit 150 Jahren durch eine Bahnstrecke getrennt.

Die Begriffe Trenn- und Zerschneidungswirkung können nicht streng voneinander getrennt werden. Der Begriff „Trennwirkung“ wird bei Siedlungen, der Begriff „Zerschneidung“ bei Landschaften und bisher unzerschnittenen Flächen verwendet. Bei diesen beiden Schutzgütern fließt die Trenn- und Zerschneidungswirkung als Bewertungskriterium in den Variantenvergleich ein, auch beim Schutzgute Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt findet dies unter dem Aspekt Biotopverbund Berücksichtigung.

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, bei denen die Trennwirkung von Ortsteilen einer von mehreren Bewertungsaspekten ist (Anlage 1, Folien 9-10).

Wie werden landwirtschaftliche Flächen berücksichtigt?

Landwirtschaftliche Flächen werden im umweltfachlichen Teil des Variantenvergleichs nicht bewertet. Sie gelten als wirtschaftlicher Aspekt und fließen daher nicht in den Umweltbericht ein. Wesentliche Wirtschaftswege und Straßen sollen weiterhin Verbindungen ermöglichen. Im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung fließt der Aspekt bei der Betrachtung der Auswirkungen auf die regionale Freiraumstruktur, Land- und Forstwirtschaft ein. Die konkreten landwirtschaftlichen Betroffenheiten werden im Rahmen der Planfeststellung betrachtet.

Als Siedlungsflächen tauchen Aussiedlerhöfe nicht auf. Wann und wie werden diese berücksichtigt?

In der Bestandsaufnahme sind die Betriebe als Raumwiderstandsklasse V eingeordnet. Das amtliche Liegenschaftskataster (ALKIS-Daten) bildet die Datengrundlage, die Zuordnung wird überprüft. Eine Beanspruchung von Wohngebäuden soll vermieden werden.

(Nachträgliche Ergänzung aus der Arbeit am Thementisch Umwelt: Die Gebäude der Aussiedlerhöfe sind mit Raumwiderstandsklasse V bereits aufgenommen.)

Ist die Aufzählung der möglichen Betroffenheiten durch Trenn- und Zerschneidungswirkung abschließend (Anlage 1, Seite 8)?

Die Folie ist nicht abschließend und kann noch ergänzt werden. Mögliche Betroffenheiten durch Trenn- und Zerschneidungswirkung werden in der vertiefenden Betrachtung detaillierter angeschaut.

Wie wird mit Vereinsgeländen im Zusammenhang mit möglichen Trenn- und Zerschneidungswirkungen umgegangen?

Das Projekt befindet sich noch auf der Ebene der Raumordnung, d.h. aktuell geht es um eine grobe Betrachtung des Raums. Einzelkonflikte können auf dieser Ebene nicht betrachtet werden. Dies erfolgt im Rahmen der Planfeststellung.

Wie breit müssen Korridore zwischen Gemeinden sein?

Die Korridore werden mit 500 m Breite beiderseits, d.h. 1 km Breite insgesamt betrachtet. Für die Antragsvariante wird ein 1 km breiter Korridor festgelegt, innerhalb dieses Korridors muss eine technische Lösung nachgewiesen werden. In der Planfeststellung wird die Strecke konkret trassiert. Dann erfolgt rechtzeitig ein intensiver Austausch mit den Betroffenen zu den konkreten Punkten.

Die Korridore sind schon lange ein Thema. Es ist nicht nachvollziehbar, wann davon abgewichen wird. Der vorgesehene Abstand von 250 m zu Wohnbebauung aufgrund des Schallschutzes kann dann nicht sichergestellt werden.

Der Korridor ist manchmal schmaler, zum Beispiel, wenn er durch Ortslagen führt, deren Abstand insgesamt nicht 1 km breit ist. Daher kann ein Korridor, in dem eine Trasse realisiert werden kann, aus faktischen Gründen schmaler sein. Der angesprochene Abstand von 250 m zu Wohnbebauung ist kein fester Minimal-Abstand, sondern beruht auf Erfahrungen in anderen Projekten. Bei einem geringeren Abstand ist es erfahrungsgemäß nicht möglich, die Schall-Grenzwerte ohne aktiven Schallschutz zu unterschreiten. Daher werden 250 m als Richtwert für den Abstand verwendet.

Im Laufe des Planungsprozesses erfolgt ein Nachweis über die Einhaltung der Grenzwerte. Auch bei Bündelungsoptionen muss dies beachtet werden. Hierbei kann es ggf. auch gegenüber heute zu Verbesserungen kommen, da die für den Schallschutz jeweils aktuell gültigen Werte eingehalten werden müssen.

Müssten solche Maßnahmen an Bestandsstrecken (verbesserter Schallschutz) nicht als positiver Effekt in der Bewertung auftauchen? Dabei handelt es sich um ein wichtiges Argument für Kommunen, da es eine insgesamt Verbesserung sein kann.

Dies wird in die Schalluntersuchung einfließen. Dort wird die Ausbreitung des Schalls ohne und – bei einer Überschreitung der Grenzwerte – mit Schallschutz berechnet (unter der Annahme eines mittleren Schallschutzes). Eine erneute Untersuchung mit Schallschutzmaßnahmen an der Strecke führt dazu, dass sich die Varianten angleichen, da mehr Grenzwerte eingehalten werden. Für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten ist eine solche Schalluntersuchung vorgesehen. Auf der derzeitigen Planungsebene ist dies nicht möglich, weil es noch zu viele Linienvarianten gibt.

Bündelung/ Überbündelung

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

Stromtrassen (in der Luft hängende Leitungen) beeinträchtigen Verbindungen im Raum nicht. Daher wurden in der Presseinformation zum 7. Dialogforum bewusst nur Verkehrsstrassen genannt. Was sind die erhofften Vorteile einer Bündelung der neuen Bahntrasse mit Hoch- und Höchstspannungsleitungen?

Für das Schutzgut Mensch und die damit verbundenen Aspekte *Zerschneidung* und *Schall* ist es korrekt, dass Stromtrassen die Verbindungen im Raum nicht beeinträchtigen. Für das Schutzgut Tiere, zum Beispiel bei Vögeln, wirken Freileitungen jedoch als Trennung.

Bündelung ist daher auch mit Freileitungen anzustreben. Die Bahntrasse wird sich, wenn möglich, auch an Freileitungstrassen orientieren. Die sich verstärkenden Wirkungen entstehen jedoch hauptsächlich durch das Zusammenspiel einer neuen Trasse mit bestehenden Straßen- und Schienenwegen.

In der Nähe von Eppelheim und Plankstadt ist potenziell eine Vielzahl an Infrastrukturprojekten geplant, so etwa Geothermie, Ultranez und das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Welche Abstandsgebote gelten bei Bahntrassen und Stromleitungen? In welchen Abständen darf gebündelt werden?

Bei Freileitungen sind Schutzstreifen einzuhalten. Diese betragen bei 380 kV-Anlagen meist ca. 45 m beiderseits. Bei Autobahnen betragen die Bauverbotszonen beiderseits 40 m. Diese versucht das Projekt in Abstimmung mit der Autobahn GmbH zu unterschreiten, damit Straße und Schiene enger zusammengelegt werden können. Bei Schienen sind nur kleine Abstände einzuhalten, d.h. Schienen können eng gebündelt werden.

Die Bündelung mit der B35 rund um Graben-Neudorf ist weit von der Bundesstraße entfernt und rückt relativ nah an den Ort heran. Die für Geothermie zuständige Deutsche ErdWärme GmbH war überrascht, dass eine Bahnlinie dort möglich ist.

Die Linie wird noch optimiert, technische Aspekte spielen dabei eine Rolle. Ziel ist es, so eng zu bündeln wie möglich. Die Belastung wird dort zwar verstärkt, aber in den meisten Fällen ist es besser, Infrastrukturen zusammenzulegen, als unzerschnittene Gebiete neu zu zerschneiden. Zum aktuellen Planungsstand der Geothermieanlage und den hierfür planerisch gesicherten Flächen sollen aktuelle Informationen eingeholt werden.

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

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

Hinweis: Zur Verdeutlichung wären hierfür sowie auch generell Luftbilder gut.

Dies kann später an den Thementischen in der interaktiven Karte vertieft angeschaut werden. Der Hinweis wird für die kommenden Unterlagen berücksichtigt.

Hinweis: Die Bewertung bei Raumwiderstandsklasse IV und der Streckenlänge bei der Linienvariante R4–M6 unterscheidet sich von der Unterlage des 7. Dialogforums.

Die Bewertung hat sich nicht geändert. In der Unterlage des 7. Dialogforums war ein Darstellungsfehler in der Gesamtübersicht bei der Linienvariante R4–M6. In den Steckbriefen sind die Bewertungen korrekt dargestellt. *(Ergänzende Anmerkung im Nachgang der Veranstaltung: Die Unterlage zum 7. Dialogforum wurde aktualisiert.)*

Bitte die Linienvariante R1–M6 im nächsten Planungsschritt weiterverfolgen. Diese Linienvariante stellt eine besonders kurze Nord-Süd-Verbindung dar und wurde bei der Streckenlänge nur neutral bewertet. Als Fazit aus den in den Steckbriefen vorliegenden Informationen sollte diese Linienvariante weiterverfolgt werden.

Dieses Anliegen kann später am Thementisch vertieft diskutiert werden.

Für das Zurückstellen der Linienvarianten wurden objektive Kriterien verwendet. Ein Kriterium allein reicht nicht aus, damit eine Linienvariante zurückgestellt wird. Wenn es eine gute Begründung gibt, warum eine Linienvariante ggf. doch besser sein könnte, wird dies berücksichtigt.

Wo sind die Steckbriefe der Linienvarianten zu finden?

Die Steckbriefe sind auf der Website des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe im [Downloadbereich](#) und in der [interaktiven Karte](#) zu finden. In Zukunft werden entsprechende Unterlagen zur Sitzung besser auffindbar gemacht. *(Ergänzende Anmerkung im Nachgang der Veranstaltung: Die Steckbriefe wurden auf der [Unterseite „Dialogforum und Workshops“](#) bei der Sitzung zum 7. Dialogforum verlinkt.)*

*Die fünf Kriterien zum Zurückstellen der Linienvarianten setzen sich aus den Raumwiderstandsklassen IV und V zusammen. Diese beiden Kriterien sind den Kommunen besonders wichtig. Die anderen drei Kriterien wirken wie wirtschaftliche Kriterien der Deutschen Bahn. Ein Großteil der Linienvarianten, die weiterverfolgt werden, sind diejenigen, die bei den wirtschaftlichen Kriterien günstiger bewertet werden. Ziel dieses Planungsschrittes ist es, offensichtlich ungünstigere Linienvarianten zurückzustellen. Es handelt sich um ein Verkehrsprojekt, daher muss eine verkehrlich sinnvolle Lösung gefunden werden. Die drei angesprochenen Kriterien (*Streckenlänge, komplexe Ingenieurbauwerke und mögliche verkehrliche Anbindungen*) sind nicht wirtschaftliche Kriterien der Deutschen Bahn, sondern Kriterien des Bundes, da es sich um ein zum Großteil mit Steuermitteln finanziertes Projekt handelt.*

Das Kriterium der Streckenlänge ist zudem kein rein wirtschaftliches Kriterium. Eine kürzere Streckenlänge bedeutet auch, dass mögliche Eingriffe in schützenswerte Gebiete (Umwelt und Raumordnung) tendenziell geringer ausfallen.

Aktuell wird eine grobe Betrachtung durchgeführt. Die Kriterien für den späteren Variantenvergleich sind wesentlich zahlreicher und detaillierter. Dafür muss aber die Anzahl der Linienvarianten reduziert werden.

Erläuterung der Bewertung für die linke Rheinseite

Herr Geweke erläutert die Bewertungen für Linienvarianten auf der linken Rheinseite (Anlage 1, Seite 16).

Es wäre gut, wenn in den Steckbriefen die jeweilige Vergleichsvariante und die entsprechenden Gesamtlängen dargestellt werden. Konkrete Maßzahlen wären besser nachvollziehbar als die in den Steckbriefen genannten Prozentzahlen. Die absolute Streckenlänge könnte helfen, um die Ergebnisse nachvollziehbarer zu machen.

Die Steckbriefe werden anders aufbereitet und ergänzt.

Anmerkung eines Mitglieds: Es ist wichtig, dass eine linksrheinische Linienvariante weiterverfolgt wird. Wir wenden uns weiterhin an den Bund, damit der Untersuchungsraum erweitert wird und nicht alles automatisch auf den Tunnel zuläuft, sondern eine Streckenführung auch linksrheinisch über den Untersuchungsraum weiter nach Süden führen und der Verkehr nach Karlsruhe auf den bestehenden Strecken abgeführt werden kann.

Im 7. Dialogforum wurde bereits angesprochen, dass es nicht fair ist, dass linksrheinische Vertreter:innen nicht eingeladen werden. Können die entsprechenden Vertreter:innen eingeladen werden?

Die Vertreter:innen aus dem gesamten Suchraum werden zu allen Dialogveranstaltungen eingeladen, damit gemeinsam eine bestmögliche Variante gesucht werden kann. Dies wird auch weiterhin so gehandhabt und auch die Vertreter:innen aus dem linksrheinischen Gebiet werden weiter eingeladen.

Anmerkung eines Mitglieds: Tendenz, dass sich linksrheinische Vertreter:innen zurückhalten ist schon länger erkennbar.

Was genau bedeutet das Kriterium der Streckenlänge?

Die Streckenlänge bedeutet die Länge der gesamten jeweiligen Linienvariante. Als Vergleichswert wird die kürzeste der 50 Linienvarianten herangezogen.

Wann wurden die Linienvarianten zurückgestellt? Auf einer groben Bewertungsebene reichen längere komplexe Ingenieurbauwerke bereits aus, damit Linienvarianten zurückgestellt werden, während die Trenn- und Zerschneidungswirkung nicht berücksichtigt wird. Daher wird ein Verfahrensfehler vermutet. Im Dialogforum wurde die Gesamtübersicht der zurückgestellten Linienvarianten vorgestellt. Diese Übersicht war fast komplett rot, d.h. die entsprechenden Linienvarianten wurden fast in allen Kriterien als ungünstiger bewertet. Als Grundsatz gilt, dass eine Linienvariante ab drei roten Einstufungen zurückgestellt wird.

Bei der Anbindung des Rangierbahnhofs Mannheim können Alternativen und andere Anbindungen aufgezeigt werden, zum Beispiel die Anbindung der Riedbahn. Warum wird beim Kriterium der Möglichen verkehrlichen Anbindungen eine Linienvariante abgewertet, die den Rangierbahnhof Mannheim nicht anbindet?

Ziel des Bahnprojektes ist ein engpassfreies Netz. Nicht jeder Zug fährt in den Rangierbahnhof Mannheim. Ein engpassfreies Netz, kann auch entstehen, wenn der Rangierbahnhof nicht angebunden wird. Eventuell ergeben sich durch die Kapazitätsuntersuchung andere Linienvarianten. Für das Kriterium *Mögliche verkehrliche Anbindungen* gilt: Je höher das erwartete Zugaufkommen auf einer Verbindung, desto höher wurde es gewichtet, wenn die neuen Gleise diese Verbindung anbinden.

Warum sind der Rangierbahnhof Nordwest und der Rangierbahnhof Südost in Mannheim unterschiedlich gewichtet? Wie kommen die Gewichtungen zustande?

Generell gilt, je mehr Punkte und Strecken eine Linienvariante anbindet, desto vorteilhafter ist die Linienvariante. Beim Kriterium der *Möglichen verkehrlichen Anbindungen* wurde eine Rangfolge der möglichen Anbindungen erstellt (siehe Seite 25 in der Unterlage zum 7. Dialogforum). Die Rangfolge und die daraus folgende Gewichtung bilden die verkehrliche Relevanz der unterschiedlichen Anbindungen ab.

Der Bundesgutachter hat bei der Anbindung des Rangierbahnhofs Mannheim von Südosten die größten Engstellen identifiziert. Bei der Anbindung des Rangierbahnhofs Mannheim von Nordwesten wurden die meisten Kapazitätsreserven identifiziert, deshalb wurde diese Anbindung niedriger gewichtet. Der Anteil der Verkehre nach Stuttgart ist größer als der Anteil der Verkehre zum Güterbahnhof Karlsruhe.

Dieses Thema kann vertiefend an den Thementischen besprochen werden.

Wird bei der Anbindung von Norden die zweigleisige Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn angenommen?

Ja, die zweigleisige Befahrbarkeit wird von der Deutschen Bahn und dem Bundesgutachter immer angenommen.

Der Anschluss des Rangierbahnhofs Mannheim ist aktuell eingleisig. Wird dort ein Gleis oder werden zwei Gleise angenommen?

Es wird eine Eingleisigkeit am Abzweig zum Rangierbahnhof angenommen.

Bitte die Black-Box öffnen und erläutern, woher die verkehrlichen Punkte bei den Kriterien kommen und die Abhängigkeiten transparenter machen.

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 einen Planungskonflikt und eine zusätzliche Belastung bedeuten, ist aber kein Ausschlusskriterium.

Anbindungsmöglichkeit für Schienengüterverkehr von/ nach Stuttgart

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

Eine Linienvariante bildet eine Parallele zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim–Stuttgart (Strecke 4080). Würde diese mit der Strecke verknüpft werden oder bleiben es getrennte Systeme?

Es geht um die Strecke südlich davon. 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.

Ist ein Anschluss gleichwertig, wenn südlich von Karlsruhe die Strecke nach Stuttgart angeschlossen werden kann? Wäre diese ähnlich nutzbar wie die Strecke 4080?

Eine solche Streckenführung südlich von Karlsruhe erfordert für die jeweiligen Züge eine Änderung der Fahrtrichtung, was viel Zeit kostet. Zudem ist diese Streckenführung verkehrlich nicht sinnvoll, da es sich dort um eine steilere Strecke handelt, die damit schlechter für die Nutzung durch Güterverkehr geeignet ist.

Anmerkung: Der Güterverkehr fährt tagsüber über Bruchsal und Mühlacker nach Stuttgart, nachts auf der Strecke 4080. Die Zugzahlenprognosen 2030 besagen, dass von der Bestandsstrecke 50 Züge über die Strecke 4080 nachts und 55 tagsüber über Bruchsal und Mühlacker nach Stuttgart fahren werden. Wenn diese Züge über die Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe fahren, wäre dies für den Nah- und Fernverkehr auf den Bestandsstrecken unheimlich wichtig.

Zu Beginn des Dialogs wurde gesagt, dass der Korridor Genua–Rotterdam ausgebaut werden muss. Für die Neu- und Ausbaustrecke wurden etwa 350 Güterverkehrszüge prognostiziert. Wie kann die Strecke für den Korridor Genua–Rotterdam zusätzlich noch Verkehre in Richtung Stuttgart aufnehmen? Die Zugzahlen aus dem 3. Dialogforum beinhalten alle Güterverkehrszüge im Bereich des Suchraums. Die wichtigste Verbindung verläuft in Nord-Süd-Richtung. Nur wenige Züge fahren jedoch von Rotterdam bis Genua durch. Es handelt sich um eine Bündelung aller Verkehre, die unter dem Begriff „Korridor Rotterdam–Genua“ gesammelt werden.

Rückfrage: Der Zweck der Planungen dient der Nord-Süd-Magistrale in Europa. Woher kommt das Argument der Entlastung der Verkehre nach Stuttgart?

Ziel ist nicht eine durchgängige Linie von Rotterdam nach Genua, sondern ein engpassfreies Netz mit ausreichenden Kapazitäten. Daher wird berücksichtigt, wie sich die Züge verteilen. Etwa ein Viertel der Züge fährt in Richtung Stuttgart, weshalb dies für die Engpassauflösung relevant ist.

Suchraumerweiterung: Die Start- und Endpunkte stehen fest, warum erfolgt eine Orientierung nach Süden und eine Prüfung der Anbindung der Stuttgartverkehre? Der Vorschlag von Prof. Hohnecker sieht vier Gleise nördlich von Mannheim vor. Wann wird dieser Vorschlag beantwortet?

Die Deutsche Bahn wird auf den Vorschlag von Prof. Hohnacker im November antworten.

Bei der Orientierung nach Süden handelt es sich um einen Vorschlag aus dem Dialogforum, die Tunnellösungen bei Karlsruhe zu verlängern. Herr Kern (Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH) hat eine südliche Anbindung geprüft. Eine oberirdische Lösung ist umweltfachlich kritisch zu betrachten und bindet nur die Strecke 4020 an, was aus verkehrlicher Sicht nicht zielführend ist. Die Strecke 4000 verläuft weiter östlich von der Strecke 4020, sodass von einem relativ langen Tunnel auszugehen ist. Die Tunnel werden kürzer, je näher die Streckenverläufe an Karlsruhe bleiben.

Anbindung Stuttgartverkehre: Der Fokus des Projektes ist die Nord-Süd-Achse, aber ein erheblicher Anteil der Züge fährt von Mannheim nach Stuttgart. Daher ist es ein Vorteil, wenn eine Linienvariante zusätzlich Stuttgart anbinden kann, weil das eine Entlastung der bestehenden Strecken bedeutet.

TOP 3 Methodik

Bitte in den Steckbriefen auf Bewertungen und Bezugsgrößen sowie Bewertungsschritte bzw. Bewertungswerte (zum Beispiel warum 5%-Schritte bei der Streckenlänge) eingehen. Die Unterlagen sind nur mit viel Zeit nachvollziehbar. Bitte deutlicher machen, dass eine Bewertung mit „günstig“ immer im Vergleich zu den anderen Linienvarianten gesehen werden muss.

Für eine transparentere und nachvollziehbarere Darstellung wird eine aktualisierte Version der Steckbriefe inklusive der geforderten Zusätze und Erläuterungen erstellt.

Die Teilnehmenden stellen im Plenum keine weiteren Fragen zur Methodik.

TOP 4 Wandelgang

Die Teilnehmenden des Workshops informieren sich individuell an Thementischen zu „Umweltplanung“ und „Methodik“. Wichtige Themen der Diskussionen an den Thementischen waren: Schallschutz, Gesamtlärbetrachtung sowie vertiefende Betrachtungen zu Detailfragen.

TOP 5 Ausblick

Der Moderator, Herr Eggert, bittet die Teilnehmenden um Feedback zum Workshop. Dabei werden von den Mitgliedern der Austausch und die Diskussionen in Präsenz positiv hervorgehoben. Die Vorstellung der Folien wurde teilweise gelobt und teilweise für zu lang empfunden. Einige Mitglieder wünschen sich mehr Austausch in Kleingruppen, andere haben Bedenken, dass sie so wichtige Informationen verpassen.

Herr Eggert erklärt, dass der 11. Workshop am 28. September 2022 online stattfinden wird. Neue Inhalte sind dafür nicht vorgesehen.

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