

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

2. Workshop

„Einblick in den Gesamtprozess – von der Projektidee zur
Inbetriebnahme“

Online-Sitzung

21. Mai 2021

2. Workshop des Dialogforums Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	15:30 Uhr – 19:00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Björn Bauer, Teilprojektleiter, Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Matthias John-Tschoeppe, Krebs + Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok Kinga Chojnowski, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung und Aktuelles
TOP 2	Projektherleitung und Gesamtprozess
TOP 3	Projektumsetzung bei der Deutschen Bahn
TOP 4	Ausblick und weitere Schritte

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Teilnehmer:innenliste
Anlage 2	Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Eröffnung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert von ifok, begrüßt die Mitglieder zum 2. Workshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls zum Workshop und bedankt sich für die Teilnahme sowie das Interesse.

Ziel des 2. Workshops ist es, den Planungsprozess und die Herleitung des Projektes Mannheim–Karlsruhe zu erläutern und offene Fragen hierzu zu klären.

Im April und Anfang Mai 2021 wurden Sprechstunden für Mitglieder des Dialogforums angeboten und mehr als 20 Termine durchgeführt. Herr Dr. Geweke bedankt sich für die rege Teilnahme an den Gesprächen. Anschließend stellt er die Referenten des Workshops vor. Herr Dr. Geweke erläutert, dass die Fragen und Hinweise aus dem Workshop sowie die Antworten dokumentiert und anonymisiert auf die Website gestellt werden. Er wünscht einen guten und konstruktiven Workshop.

Begrüßung durch die Moderation

Herr Eggert erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen. Anschließend stellt der Moderator die Agenda des 2. Workshops vor.

Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Der Moderator erläutert, dass die übergreifenden Themen Planungsprozess und Projektherleitung im Mittelpunkt des Workshops stehen sollen. Beim ersten Workshop am 23. März 2021 gab es einen intensiven Austausch zu dem aktuellen Planungsstand, der präsentierten Raumwiderstandsanalyse und den Grobkorridoren. Eingegangene Fragen wurden schriftlich beantwortet und die Sprechstunden durchgeführt. Jedoch erläutert Herr Eggert, dass zu Beginn des Workshops auch nochmals Fragen der Teilnehmenden zu aktuellen Themen besprochen werden können. Im Folgenden beantworten Herr Dr. Geweke und Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen und Hinweise der Teilnehmenden zu aktuellen Themen

Werden die wichtigsten (neuen) Aspekte aus den Sprechstunden für das Dialogforum dokumentiert?

Hinweise aus den Sprechstunden, die die Deutsche Bahn zur weiteren Prüfung aufgenommen hat, werden in die Themenliste aufgenommen und dort dokumentiert. Die Themenliste wird in Auszügen in den Sitzungen des Dialogforums gezeigt und in Kürze gesamthaft auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Werden Grobkorridore und Bündelungsoptionen gleichwertig behandelt?

In der Herleitung unterscheiden sich Grobkorridore und Bündelungsoptionen, in den weiteren Prüfungsschritten werden Linien innerhalb der Grobkorridore und Bündelungsoptionen gleichwertig behandelt. Grobkorridore sind das Ergebnis aus der Raumwiderstandsanalyse, die in einer Raumwiderstandskarte abgebildet werden. Darin befinden sich alle Bereiche im Suchraum, die im Hinblick auf Raumordnung und Umwelt im Verhältnis geringere Raumwiderstände aufweisen. Die an die Raumwiderstandsanalyse anschließende Trassenfindung folgt dem raumordnerischen Planungsgebot, sodass Bündelungsmöglichkeiten zu prüfen sind. Daher wurden in das System der Grobkorridore alle Bündelungsmöglichkeiten aufgenommen. Diese werden in den weiteren Arbeitsschritten geprüft. Bündelungsmöglichkeiten gehen gleichwertig mit Neubaustrecken im Freiraum in den weiteren Vergleich ein.

Handelt es sich bei der dargestellten Bündelungsoption im Westen von Karlsruhe bei der Bestandsinfrastruktur um die Hardtbahn (Eggenstein–Neureut–Mühlburg) oder um die Bundesstraße 36? Wird eine Reaktivierung der Hardtbahn geprüft?

Die Bundesstraße 36 ist derzeit als Bündelungsoption vorgesehen. Die Möglichkeit einer Bündelung mit der Hardtbahn wird geprüft.

TOP 2 Projektherleitung und Gesamtprozess

Gesamtprozess von der Idee bis zur Inbetriebnahme

Herr Dr. Geweke gibt einen Gesamtüberblick über den Planungsprozess von großen Eisenbahnprojekten – von der Idee bis zur Inbetriebnahme (Anlage 2, Seite 5). Derzeit befindet sich das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe in der Grundlagenermittlung in deren Rahmen eine Trassenfindung und technische Machbarkeit sowie ein Raumordnungsverfahren durchgeführt wird. Zuständige Raumordnungsbehörden wären das Regierungspräsidium Karlsruhe in Baden-Württemberg und die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Rheinland-Pfalz. Das Raumordnungsverfahren ist bundesgesetzlich geregelt und dauert nach Abgabe der vollständigen Unterlagen maximal sechs Monate.

Werden die dem Projekt zugrunde gelegten Zugzahlen vorgestellt?

Ja, die Zugzahlen werden im nächsten Dialogforum im Juni 2021 vorgestellt.

Was ist das Ergebnis einer parlamentarischen Befassung?

Die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin stellt die im Planungsverfahren erarbeitete Vorzugsvariante dar, die die verkehrlichen Ziele erfüllt sowie genehmigungsfähig und finanzierungsfähig sein muss. Zudem können Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung dem Bundestag vorgelegt werden, die über den gesetzlichen Rahmen hinaus gehen. Der Bundestag kann eine zusätzliche Finanzierung für die Forderungen bereitstellen. Dafür muss die Variante weiterhin einen volkswirtschaftlichen Nutzen > 1 erreichen und genehmigungsfähig bleiben. Das Verfahren wird im weiteren Dialogprozess an geeigneter Stelle intensiver behandelt.

Bundesverkehrswegeplan und Bundesschienenwegeausbaugesetz: Verkehrsverflechtungsprognose und Maßnahmenableitung

Herr Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, erklärt den Weg vom Bundesverkehrswegeplan über das Bundesschienenwegeausbaugesetz zum Vorhaben. Zudem beschreibt er die Arbeit des Bundes und seiner Gutachterbüros zur Verkehrs- und Engpassermittlung. (Anlage 2, Seite 8-17).

Wann wird das Urteil zum Klimaschutzgesetz aufgenommen?

Voraussichtlich wird das Urteil zum Klimaschutzgesetz in die nächste Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) einfließen.

Welche Zugzahlen liegen dem Projekt zugrunde und wie können sich diese im Lauf der Zeit ändern?

Dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden Verkehrsströme im Rahmen einer gesamthaften Verkehrsprognose (Straße, Schiene, Wasser) zugrunde gelegt. Diese Daten sind die Grundlage für die Zugzahlen der im BVWP hinterlegten Neu- und Ausbauprojekte. Die Ermittlung der Prognosezugzahlen erfolgt durch den Bund. Die Zugzahlen werden nach Fertigstellung an die Deutschen Bahn als Planungsgrundlage übergeben. Basis der Zugzahlen 2030 sind die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Basisjahr 2010 und den Prognosehorizont 2030 (herausgegeben 2014). Die weitere Entwicklung der Zugzahlen ist nicht leicht vorherzusagen. Generell ist zu erwarten, dass die Menge des Güterverkehrs auf der Schiene steigt. Wie hoch die Steigerung der Zugzahlen sein wird, werden die Gutachterbüros des Bundes ermitteln.

Im nächsten Dialogforum werden die Zugzahlen vorgestellt.

Wird beim Umlegen der Tonnenkilometer auf „Musterwagen“ der Trend von Massengütern zu (leichten) Containerverkehren berücksichtigt?

Ja, Güter- und Warenarten werden berücksichtigt. Dies findet sich in den Daten wieder.

TOP 3 Projektumsetzung bei der Deutschen Bahn

Schallschutz im Rahmen der Grundlagenermittlung

Herr John-Tschoeppe, Leitender Ingenieur bei Krebs + Kiefer Ingenieure GmbH, erläutert die Schallentstehung im Schienenverkehr und die Grundlagen schalltechnischer Berechnungen (Anlage 2, Seite 20-40). Er stellt verschiedene Fälle (Neubau, wesentliche Änderung) sowie 3D-Berechnungsmodelle vor. Herr John-Tschoeppe erklärt das Vorgehen bei Betroffenheitsanalysen an einem fiktiven Beispiel und stellt verschiedene mögliche Maßnahmen zum Schallschutz vor.

Bis wann sind alle Güterzüge nach dem Schienenlärmschutzgesetz umgerüstet und wer prüft das?

Laut Gesetz müssen alle in Deutschland fahrenden Wagen seit Ende 2020 umgerüstet sein. Aufgrund der Coronapandemie wird jedoch 2021 noch ein Jahr Kulanz gewährt, die Umrüstungsquote lag dennoch Ende 2020 nahe an 100%. Um in Deutschland auf Gleisen fahren zu dürfen, braucht jedes Verkehrsunternehmen eine Lizenz. Die Züge werden durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Bei Unternehmen der Deutschen Bahn sind bereits alle Wagen umgerüstet, die anderen Unternehmen haben ebenfalls bereits weit überwiegend umgerüstet.

Werden nur Fahrgeräusche oder auch Bremsgeräusche berücksichtigt? Im Raum Karlsruhe gibt es Bereiche mit regelmäßig bremsenden Zügen in der Nacht und in der Nähe von Wohnbebauungen. Wie wird damit umgegangen?

Die Bremsgeräusche werden nicht gesondert betrachtet. In die Berechnung geht immer die maximale Geschwindigkeit der Züge bzw. die höchste zugelassene Geschwindigkeit auf der Strecke ein.

Werden auch konkave oder konvexe Schallschutzwände berücksichtigt, damit die Reflexionen in weitere Bereiche minimiert werden?

Die Berechnungen werden mit senkrechten Schallschutzwänden durchgeführt. Es gibt aber auch Lösungen mit einer Teileindeckung, um die Emissionen weiter zu minimieren.

Neben Emissionen von Rädern sind auch die Windgeräusche Quelle der Immissionen. Ist es richtig, dass ab einer Geschwindigkeit von ca. 120km/h die Emissionen der Räder von den Windgeräuschen überlagert werden?

Nein, die Schallemissionen entstehen hauptsächlich durch den Rad-Schiene-Kontakt. Grundsätzlich werden aber auch andere Schallquellen wie z.B. Aggregatgeräusche, Klimaanlage bzw. die Geräusche des Pantographen (Stromabnehmer) mit berechnet.

Was ist übergesetzlicher Schallschutz?

Übergesetzlicher Schallschutz beinhaltet alle Maßnahmen, die über die 16. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) hinausgehen.

Alle Waggons sind zwar umgerüstet, aber in jedem Zug sind mindestens drei Flachstellen hörbar.

Wer überprüft Flachstellen in Rädern?

Eine Flachstelle ist eine Abnutzungserscheinung an Rädern von Schienenfahrzeugen. Der Umgang mit Flachstellen ist gesetzlich nicht eindeutig geregelt. Grundsätzlich werden aber Flachstellen sukzessive ausgebessert, wenn ein Wagen in der Werkstatt ist. Um den Geräuschpegel zu senken, gibt es entsprechende technische Maßnahmen, die zu einem geringen Verschleiß der Radoberfläche führen.

Wieso ist die Ist-Zahl für 2020 auf Seite 36 (Anlage 2) höher als die Plan-Zahl 2030?

Der Schienenbonus von fünf Dezibel ist ungerecht. So werden Unterschiede zwischen Anwohnenden an der Bestandsstrecke und einer Neubaustrecke gemacht. Bitte um Stellungnahme. Ist die Differenz zwischen früherer und zukünftiger Belastung größer, weil früher der Schienenbonus angesetzt wurde?

Hierbei handelt es sich um ein fiktives Beispiel. Die Betroffenheiten sind hier höher, weil die Berechnung im Jahr 2020 mit altem Wagenmaterial mit 100% Grauguss-Bremsen durchgeführt wurde. Alle aktuellen Berechnungen für Prognosen unterstellen neues Wagenmaterial bei Güterzügen, d.h. moderne Verbundstoffbremsen. Die leisen Bremsen reduzieren die Geräusche um etwa fünf dB(A).

Es gab bis 2015 einen Schienenbonus von fünf Dezibel (gilt für alle Verfahren, die bis 2014 nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) eingeleitet wurden). Der Wegfall des Bonus ist ein Vorteil für Anwohnende, weil der Schall rechnerisch größer war als der Schall, der behandelt wurde. Die Differenz zwischen Plan- und Ist-Zahlen ist für die Berechnung unerheblich. In die Betroffenheitsanalyse gehen nur die reinen Prognosezahlen und damit die Berechnungen ohne Schienenbonus basierend auf den aktuellen Berechnungsvorschriften ein.

Wieso wurden nicht die Immissionsgrenzwerte gesenkt, wenn die Züge leiser werden? So werden die 49 Dezibel voll ausgeschöpft und der Bau wird günstiger, weil die Grenzwerte für den Lärmschutz gleichbleiben. Es profitieren die Menschen an der Bestandsstrecke, weil Lärmschutzmaßnahmen bereits vorhanden sind. Bei Neubaustrecken muss wegen der leiseren Züge kein Lärmschutz errichtet werden.

Die Grenzwerte für den Schallschutz sind in der 16. BImSchV festgelegt. Sie gilt ausschließlich für Neu- oder Ausbaustrecken. An Bestandsstrecken wird die 16. BImSchV nicht angewendet.

Durch die aktuelle Berechnung ohne den Schienenbonus auf Basis der aktuellen Berechnungsvorschrift wird im Mittel ungefähr gleicher Schallschutz umgesetzt wie früher. In der Summe haben vergangene Projekte nicht mehr Schallschutz erhalten als heutige.

Frage zu Fall 3 (Anlage 2, Seite 28): Was bedeutet Lärmvorsorge?

Lärmvorsorge umfasst die Regelungen aus der 16. BImSchV. Darin ist aufgeführt, dass Vorhabenträger für die Einhaltung von Grenzwerten bei Aus- und Neubaustrecken verantwortlich sind.

Zusätzlich gibt es die freiwillige Lärmsanierung der Deutschen Bahn, ein Programm mit dem Schallschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken finanziert werden können.

Ist es korrekt, dass Lärm nach einer gewissen Zeit abfällt und sich der Erde nähert? Wie entstehen die Visualisierungen für die Ausbreitung des Schalls? (Anlage 2, Seite 38)

Die Berechnungen des Schalls erfolgen auf Basis der aktuellen Berechnungsvorschrift Schall03-2012. Geräusche breiten sich je nach Art der Schallquelle (z.B. Linienschallquelle, Punktschallquelle) aus, d.h. hier kommt es auf Grund von verschiedenen Einflussfaktoren, wie z.B. einer entfernungsbedingten Abnahme, Abschirmungen durch Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg oder der Bodendämpfung zu einer Minderung des Schalldruckpegels. Die Berechnungssoftware, die auch für die Visualisierung ange-

wendet wird, berücksichtigt auf Grundlage eines Simulationsmodells alle Abnahmeparameter, die gemäß den einschlägigen Normen anzuwenden sind. Ferner werden normgerecht für alle Berechnungen und Visualisierungen günstige Schallausbreitungsbedingungen unterstellt, sodass im Ergebnis von einer oberen Abschätzung ausgegangen werden kann.

Subjektives Gefühl ist, dass es im Bahnhof, also nah an der Strecke, tatsächlich leiser wird. Die Lärmreduktion kommt in der Fläche allerdings nicht an. Gibt es eine lineare Abnahme des Lärms?

Lärm breitet sich geradlinig aus. Eine Reduktion um fünf db(A) an der Quelle bedeutet, unabhängig vom Abstand, auch eine Reduktion um fünf dB(A) am Immissionsort.

Wird als Basis für den Schallschutz nur der Zuglärm berücksichtigt, wenn neben der Bahnstrecke auch Straßenverkehr vorkommt?

Gesetzlich wird zunächst nur der Verkehrsträger schalltechnisch untersucht, der ausgebaut wird. Der Schallschutz für eine neue Bahnstrecke wird einbezogen, dann erfolgt die Untersuchung des Gesamtlärms im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Es erfolgt eine Prüfung auf möglichen gesundheitsschädlichen Lärm durch alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung des Schallschutzes. Beim Bau von zusätzlichen Gleisen an einer Bestandsstrecke werden alle Gleise berücksichtigt (Bestand und Ausbau).

Werden Menschen, die bereits an einer Autobahn wohnen, schlechter gestellt?

Auch bei einer Bündelung mit einer bestehenden Infrastruktur besteht Anrecht auf Lärmvorsorge und Schallschutzmaßnahmen. Im Planfeststellungsverfahren wird der Gesamtlärm betrachtet, bei aktivem Schallschutz bedeutet eine zusätzliche Lärmquelle nicht unbedingt eine höhere Belastung.

Es gibt auch Reflektionen von anderen Verkehrsträgern, die zurückgespiegelt werden.

Schallschutzmaßnahmen der Bahn werden im Regelfall hochabsorbierend ausgebildet. Wenn es eine Schallschutzwand zwischen Bahn und Autobahn gibt, werden im Regelfall auch die Wände zur Autobahn hochabsorbierend ausgebildet, damit Reflektionen vermieden werden.

In Baden-Württemberg werden in den Gemeinden Lärmaktionspläne erstellt. Inwieweit ist das kompatibel mit Plänen, die für neue oder bestehende Infrastruktur erstellt werden?

Übergreifende Basis für Schallschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn beim Neu-/Ausbau ist die 16. BImSchV. Die Lärmaktionspläne lösen keinen Schallschutz bei Neu-/Ausbauprojekten aus.

Wie kann eine Gemeinde Einfluss nehmen, wenn im Lärmaktionsplan zu hoher Lärm durch eine neue Strecke festgestellt wird?

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung von Schienenwegen ist Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Lärmvorsorge erfolgt als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis. Oft werden Schallschutzwände errichtet, aber auch andere Techniken sind möglich. Reichen Maßnahmen am Gleis nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, zum Beispiel in Form von Schallschutzfenstern, mit Schallschutzlüftern oder als Fassadendämmung. Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die entsprechenden Grenzwerte sind öffentlich zugänglich. Jede Gemeinde hat insofern die Möglichkeit, eigenständig zu prüfen, ob diese Grenzwerte eingehalten werden.

Varianten und Betroffenheitsanalyse: Inwieweit wird in den Varianten schon Lärmschutz berechnet? Wie wird damit umgegangen, wenn auf der gesamten Strecke an einem Punkt intensive Betroffenheit herrscht, auf dem Rest der Strecke nicht? Was wird in der Variantenbetrachtung untersucht?

Zunächst erfolgt die fahrtechnische und bautechnische Prüfung der Varianten und es wird festgestellt, wo es insgesamt die wenigsten Konflikte gibt. Für diese Auswahl wird dann die Betroffenheit analysiert. Die Betroffenheit wird für die gesamte Variante berechnet.

Seitens der Workshopteilnehmenden wird die Bitte an die DB Netz AG gerichtet, im Rahmen des Prozesses genau zu prüfen, wo beim Bahnprojekt zum Lärmschutz mehr getan werden kann. Es wird betont, dass Maßnahmen gegen den Lärm die Akzeptanz in der Bevölkerung vergrößern können.

Aufgaben der Vorplanung

Herr Bauer, Teilprojektleiter im Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, erläutert den Planungsprozess bis zum Abschluss der Vorplanung (Anlage 2, Seite 43-46).

Wird es am Ende nur eine Variante geben? Es gibt großes Interesse an der Gegenüberstellung einer Trasse entlang der Autobahn und entlang der vorhandenen Bahntrassen.

Wo die Varianten verlaufen werden, steht derzeit noch nicht fest. In den nächsten Planungsschritten wird technisch geprüft, wo mögliche Strecken verlaufen können. Die sogenannten Linienkorridore werden dann in einem mehrstufigen Verfahren miteinander verglichen.

Wo im Prozess genau werden die Linienvarianten von vielen auf wenige Varianten reduziert (Anlage 2, Seite 44)?

In der aktuellen Planungsphase der Trassenfindung wird eine Antragsvariante definiert, die in das Raumordnungsverfahren eingebracht wird. Dies ist die Variante, die aus dem Abwägungsprozess als vorzugswürdigste Variante hervorging.

Es handelt sich um einen Prozess vom Groben zum Feinen. Viele verschiedene, grundsätzlich denkbare Linienvarianten werden gegeneinander abgewogen. In den Vergleich gehen raumordnerische, umweltfachliche, verkehrliche, technische und betriebliche Kriterien mit ein.

Wichtiger Grundsatz ist, dass erst Varianten ausgeschlossen werden, wenn sicher ist, dass es eine bessere Variante gibt. Bei der Entscheidung für eine Antragsvariante wird die Deutsche Bahn darauf achten, die Entscheidung transparent und nachvollziehbar zu begründen. Das Thema wird nochmals im kommenden Dialogforum und den folgenden Veranstaltungen aufgegriffen.

Wie sieht die Aufgabenstellung aus? Wo kommen Güterzüge her und wo werden sie auf die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe umgeleitet? Welche Zulaufstrecken gehören zur Aufgabenstellung des Projektes?

Alle erkannten Engpässe in der Region sollen durch Neu-/Ausbaumaßnahmen aufgelöst werden (siehe Anlage 2, Seite 16). Die Zulaufstrecken sind nicht Bestandteil des Projektes, sondern werden in gesonderten Projekten wie Karlsruhe–Basel oder Frankfurt–Mannheim bearbeitet.

Die dem Projekt zugrundeliegenden Zugzahlen werden im dritten Dialogforum vorgestellt. Die Frage der Umleitung für die Güterzüge kann erst zu einem späteren Zeitpunkt im Planungsprozess beantwortet werden, wenn konkrete Streckenverläufe betrachtet werden.

Planrecht als Grundlage für die Bauausführung

Herr Bauer, DB Netz AG, erklärt den Ablauf und die Erfordernisse der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung (Anlage 2, Seite 48-54).

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es hierzu keine Fragen oder Anmerkungen.

TOP 4 Ausblick und weitere Schritte

Herr Dr. Geweke stellt die Termine für Dialogveranstaltungen bis Ende des Jahres vor (Anlage 2, Seite 56). Das dritte Dialogforum wird am 08.06.2021 und der dritte Workshop, in dem die Themen des Dialogforums vertieft werden, wird am 01.07.2021 stattfinden.

Im September 2021 wird es einen Workshop zu den Grundlagen Schall- und Erschütterungsschutz geben.

Herr Eggert erläutert, dass es noch viele gemeinsame Sitzungen geben wird, in denen auch Themen, die im heutigen Termin nur kurz besprochen werden konnten, noch vertieft werden.

Verabschiedung durch die DB

Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Teilnahme am Workshop sowie die konstruktive Diskussion. Er erklärt, dass die eingegangenen Fragen beantwortet und im Nachgang auf die Website gestellt werden. Er bittet die Teilnehmenden, die E-Mail-Adresse info@mannheim-karlsruhe.de weiter für Fragen und Hinweise zu nutzen. Anschließend verabschiedet er die Teilnehmenden.