

Protokoll

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

6. Sitzung

Online-Sitzung

02. Juni 2022

6. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	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 Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Julian Broens und Paula Hirschmann, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Vorstellung: <ul style="list-style-type: none">• Untersuchung neuralgischer Punkte• Blick in die Werkstatt: Berücksichtigung weiterer Daten
TOP 4	Aktueller Ergebnisstand: Durchgängige Linienvarianten
TOP 5	Bewertung: Vorschläge aus der Öffentlichkeit
TOP 6	Methodik: Ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten
TOP 7	Weiteres Vorgehen

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> abrufbar.

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er spreche heute auch im Namen von Thorsten Krenz, dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg. Der Korridor Mannheim–Karlsruhe ist zentraler Bestandteil der transeuropäischen Verkehrsnetze (u.a. Verbindung Rotterdam–Genua), das Projekt dient dem Lückenschluss auf dem Mittelrhein-korridor. In diesem Dialogforum sollen die Planungsfortschritte sichtbar gemacht und mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Die heutigen Ergebnisse sind ein Zwischenschritt. Aktuell gibt es noch viele durchgängige Linienvarianten, die bis zum nächsten Dialogforum im September abgeschichtet werden sollen. Für das heutige, 6. Dialogforum wurden neuralgische Punkte geprüft, durchgängige Linienvarianten ermittelt und Vorschläge für Varianten aus der Öffentlichkeit bewertet. Eine eingehendere Diskussion ist in den Sprechstunden und Workshops möglich. Abschließend wünscht Herr Dr. Vornhusen dem Dialogforum eine gute Sitzung.

Begrüßung durch die Moderation und Anfrage zur Aufnahme in das Dialogforum

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er weist darauf hin, dass es eine weitere Anfrage zur Aufnahme eines neuen Mitglieds zum Dialogforum gibt (Anlage 2, Seite 8). Die Bürgerinitiative Plankstadt ist heute in der Sitzung vertreten und bittet darum, in das Dialogforum aufgenommen zu werden. Er verweist auf das Selbstverständnis des Dialogforums und die bisherige Vorgehensweise bei der Aufnahme neuer Mitglieder. Gegen die Aufnahme der Bürgerinitiative Plankstadt gibt es keine Meldungen. Herr Eggert bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung bis zum nächsten Dialogforum, wenn sie mit der Aufnahme der Bürgerinitiative Plankstadt in das Dialogforum nicht einverstanden sind.

Anschließend weist Herr Eggert darauf hin, dass die heutigen Ergebnisse einen Zwischenschritt darstellen und weiterhin iterativ vorgegangen wird.

Der Moderator stellt die Agenda der heutigen Sitzung vor. Weiterhin spricht er an, dass das aktuelle Thema „östliche Riedbahn“ zwar nicht auf der Agenda steht, aber im Anschluss an die Sitzung mit der Deutschen Bahn besprochen werden kann. Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung.

Zuletzt weist Herr Eggert darauf hin, dass es ein Ergebnisprotokoll zum 6. Dialogforum geben wird.

TOP 2 Rückblick und Aktuelles

Verabschiedung der Protokolle

Herr Eggert erläutert, dass nur Anmerkungen zum Protokoll der 5. Sitzung des Dialogforums, nicht aber zu den Protokollen der Themenworkshops 7 und 8 eingegangen sind (Anlage 2, Seiten 4-7). Die Änderungswünsche werden vorgestellt. Es gibt keine Anmerkungen und Ergänzungen seitens der Mitglieder. Damit sind die Protokolle in dieser Form verabschiedet und werden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Rückblick

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, begrüßt die Teilnehmenden und gibt einen Rückblick über die Aktivitäten des Projektteams seit dem 5. Dialogforum Ende Januar 2022 (Anlage 2, Seite 9). Die Proteste von Landwirten zwischen Plankstadt und Eppelheim im April dieses Jahres wurden wahrgenommen.

Anschließend erläutert Herr Dr. Geweke den aktuellen Stand im Planungsprozess (Anlage 2, Seiten 10 und 11). Das Ziel für den nächsten Schritt sei es nun, die ca. 50 Linienvarianten auf 10 bis 15 Linienvarianten zu reduzieren. Dafür werden geeignete Kriterien zur Abschichtung ermittelt.

Der Moderator, Herr Eggert, ergänzt zu den Aussagen von Herrn Dr. Geweke hinsichtlich der vorgeschlagenen Tunnelvariante Friedrichstal, dass es mehrere bilaterale Gespräche zwischen der Deutschen Bahn und Teilnehmenden des Dialogforums gegeben hat. Er verdeutlicht, dass ein guter Dialog nur mit Vertrauen möglich ist und offene Themen im direkten Austausch miteinander geklärt werden. Ziel sollte es stets sein, dass die Beteiligten miteinander reden und nicht übereinander. Für die Diskussion konkreter Inhalte sei das Dialogforum der richtige Ort.

TOP 3 Vorstellung: Untersuchung neuralgischer Punkte

Untersuchung neuralgischer Punkte

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, erklärt die Übersichtsseite zu den acht neuralgischen Punkten (Anlage 2, Seite 13). Diese wurden untersucht, um eine bessere Aussage zur technischen Machbarkeit der Linienvarianten treffen zu können.

Herr Kern erläutert, dass im Raum Ludwigshafen/Mannheim vier Tunnelkorridore untersucht wurden (Anlage 2, Seite 14). Hier gebe es jeweils zwei alternative Tunnelkorridore im Norden (a und b) sowie im Süden (c und d) mit einem gemeinsamen mittigen Tunnelkorridor. Alle vier Tunnelkorridore sind technisch machbar und werden im weiteren Planungsprozess näher untersucht.

Weiter beschreibt Herr Kern den neuralgischen Punkt Raum Germersheim. Dort ist eine enge Bündelung mit der B9 nur als Tunnelkorridor möglich (Anlage 2, Seite 15), weil dort komplexe Infrastrukturverknüpfungen der B9 vorzufinden sind (Auf- und Abfahrten). Er verweist auf die Karte, die auf der Seite abgebildet ist. Dort sei der Tunnelkorridor als wesentliches Kreuzungsbauwerk eingezeichnet, weil sowohl ein Tunnel als auch eine Brückenkonstruktion in Betracht kommt. Als Alternative (auf der Karte lila) sei ein Tunnel unter dem Gewerbegebiet westlich von Germersheim technisch möglich. Beide Möglichkeiten werden weiterverfolgt.

Im Raum Landau könne die Bestandsstrecke laut Herrn Kern nicht für den Ausbau genutzt werden, da die Einhaltung der Planungsgeschwindigkeit von 120 km/h dort nur mit einem Eingriff in die Raumwiderstandsklasse V (starke Bebauung) möglich sei. Weiterverfolgt wird deshalb eine Umfahrung mit einem kurzen Tunnelabschnitt (ca. 500 m) (Anlage 2, Seite 16).

Herr Kern erläutert anschließend den neuralgischen Punkt Raum Wörth/Karlsruhe. Dort seien drei Tunnelkorridore gebündelt mit A65, B9 und B35 möglich (Anlage 2, Seite 17). Damit könne ein Anschluss an die zwei – blau eingefärbten – Bestandsstrecken 4000 und 4020 im Süden erfolgen. Herr Kern betont, dass ein Anschluss an beide Bestandsstrecken betrieblich notwendig ist. Eine weiter südlichere Anbindung an die Bestandsstrecke sei technisch möglich, wird aber aufgrund der Streckenlänge zurückgestellt (insbesondere aufgrund der Anbindung an die Strecke 4000). Die identifizierten und vorgestellten drei Tunnelkorridore werden weiterverfolgt.

Anschließend stellt Herr Kern das Ergebnis der Prüfung des neuralgischen Punkts Raum Mannheim vor (Anlage 2, Seite 18). Es gebe drei Tunnelkorridore, die auf der abgebildeten Karte entsprechend von 1 bis 3 nummeriert seien. Er erläutert weiter, dass der Rangierbahnhof Mannheim aus zwei Systemen bestehe und informiert, dass die Tunnelkorridore 1 und 3 eine Vollanbindung des Rangierbahnhofs ermöglichen, Tunnelkorridor 2 lediglich eine Teilanbindung. Als Ergebnis der Prüfung erläutert er, dass alle drei Tunnelkorridore weiterverfolgt werden, da jeweils eine Möglichkeit der Anbindung besteht.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Hinweis zum neuralgischen Punkt 2 (Bündelung B9 Germersheim): Der Tunnelabschnitt führt unter dem Gefahrgutdepot der US-Armee durch.

Der Hinweis wird aufgenommen.

Frage zum neuralgischen Punkt 2 (Bündelung B9 Germersheim): Wo befindet sich der Brückenkorridor?
Die direkte Bündelung mit der B9 ist entweder als Tunnel- oder Brückenlösung innerhalb des gestrichelten Bereiches auf der abgebildeten Karte (Anlage 2, Seite 15) möglich.

Hinweis zum neuralgischen Punkt 4 (Raum Wörth/Karlsruhe): Das westliche Tunnelbauwerk ist Bündelung mit der B36, nicht mit der B35.

Der Hinweis ist korrekt.

Frage zum neuralgischen Punkt 5 (Raum Mannheim): Wird bei den Tunnelvarianten 1 und 3 vorausgesetzt, dass die Stadt Mannheim den Fahrlachtunnel aufgibt?

Das ist ein wesentlicher Konfliktpunkt. Der Fahrlachtunnel ist im Weg.

Frage zum neuralgischen Punkt 4 (Raum Wörth/Karlsruhe): Warum verläuft ein Tunnel nicht von Wörth weiter nach Hagenbach, um an den Tunnel nach Rastatt anzuschließen?

Dies wäre ein Umweg, der einen deutlich längeren Tunnel zur Folge hätte.

Allgemeine Frage: Die Untersuchung sei sehr auf Schutzgebiete spezialisiert. Ist die Leistungsfähigkeit nach der Richtlinie 405 der Deutschen Bahn berücksichtigt worden? Das müsse parallel zu aktuellen Untersuchungen laufen.

Es werden Kapazitätsuntersuchungen erfolgen. Aber dafür braucht man zunächst durchgängige Linien, um die Verkehre verteilen zu können, da die Streckenkapazitäten zwischen Wörth und Karlsruhe derzeit nicht ausreichen.

Herr Eggert schlägt vor, das Thema in einem bilateralen Gespräch zu vertiefen und die Ergebnisse daraus in das nächste Dialogforum einzubringen. Der Vorschlag wird angenommen.

Herr Kern erläutert als nächsten neuralgischen Punkt die Untersuchung der Bestandsstrecke 4020 (Anlage 2, Seite 19). Er beginnt mit dem Bereich Hockenheim. Die Untersuchung habe ergeben, dass eine Optimierung der vorhandenen Gleisanlagen sowie eine teilweise Nutzung der Bestandsgleise aus technisch-betrieblicher Sicht nicht zielführend ist. Es sei aber ein Korridor zwischen Bestandsstrecke und Wohnbebauung möglich. Dieser Korridor wird weiterverfolgt (Anlage 2, Seite 20).

Anschließend geht Herr Kern auf den Bereich Neulußheim an der Bestandsstrecke 4020 ein. Dort ergebe die Untersuchung, dass eine Trassenführung zwischen der Bestandsstrecke und der L560 technisch machbar ist und der Korridor weiterverfolgt wird (Anlage 2, Seite 21).

Im Bereich Waghäusel sei eine oberirdische Anknüpfung an die Umfahrgleise der Bestandsstrecke 4020 möglich und werde weiterverfolgt (Anlage 2, Seite 22).

Im Bereich Graben-Neudorf sei eine Optimierung der vorhandenen Gleisanlagen sowie eine teilweise Nutzung der Bestandsgleise durch die zweigleisige Neubaustrecke/Ausbaustrecke aus technischer und betrieblicher Sicht nicht zielführend, erläutert Herr Kern. Die dann notwendigen zwei zusätzlichen Gleise erzeugten im Bereich der nordwestlichen Einfahrt einen erheblichen Eingriff in die Raumwiderstandskategorie V. Die Durchfahrt durch Graben-Neudorf wird deshalb zurückgestellt (Anlage 2, Seite 23).

Es folgt der neuralgische Punkt 7, dessen Prüfung Herr Kern ausführt. Bei einer Bündelung mit der A5 gebe es 10 planerische Engstellen (Anlage 2, Seite 24). Ein Ausbau der A5 sei im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Für eine Bündelung mit der Autobahn werde aus technischer Sicht ein Korridor von mindestens ca. 30 m neben dem Fahrbahnrand der Autobahn benötigt. Das beinhalte bereits den im Bundesverkehrswegeplan beschriebenen Ausbau der A5. Herr Kern erklärt als Fazit, dass die Engstellen mit verschiedenen technischen Lösungen überwunden werden können und der Abstimmungsprozess dazu mit der Autobahn GmbH derzeit läuft (Anlage 2, Seite 25).

Anschließend geht Herr Kern auf die Untersuchung des achten neuralgischen Punkts, den Raum Karlsruhe, ein. Im Bereich Karlsruhe-Durlach (Anlage 2, Seite 26) könnten keine zwei zusätzlichen Gleise verlegt werden, ohne einen erheblichen Eingriff zu erzeugen. Aufgrund dieser beengten Platzverhältnisse müsste ein Gleis unterirdisch und ein Gleis oberirdisch verlegt werden. Dann könne die Trasse so durch den Bahnhof Karlsruhe-Durlach verlaufen, dass auch der Güterbahnhof erreicht werden kann. Herr Kern merkt an, dass dies aber auch zu einem Konflikt mit der vorhandenen Straßenbahninfrastruktur führen werde.

Weiter erläutert er, dass eine Bündelung mit der A5 in Trog-Deckel-Bauweise machbar sei. Eine Engstelle werde aber an dem Überführungsbauwerk im Süden entstehen. Hier müssten zwei zusätzliche Gleise bis in den Güterbahnhof geführt werden. Diese Variante muss daher mit der Autobahn GmbH und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe weiter abgestimmt werden.

Im Bereich des Güterbahnhofs Karlsruhe (Anlage 2, Seite 27) gebe es diverse laufende Ausbauprojekte. Auf der Karte bei Gruppe D wären zwei zusätzliche Gleise technisch machbar. Hier seien aber weitere Abstimmungen mit parallelen Ausbauprojekten im Güterbahnhof Karlsruhe nötig.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Frage zum neuralgischen Punkt 6 (Bestandsstrecke 4020 Hockenheim): Ist eine Tunnellösung völlig ausgeschlossen oder kann sich diese aus Lärmschutzgründen noch ergeben?

Nach den Planungsprämissen wurde eine oberirdische Lösung identifiziert. Weitere Erkenntnisse wird der iterative Planungsprozess zeigen.

Frage zum neuralgischen Punkt 8 (Raum Karlsruhe): Soll der Güterbahnhof Karlsruhe wirklich aufrüstet werden?

Die Benennung einer „Aufrüstung“ ist hier ein falscher Terminus. Es sollen stillgelegte Gleise reaktiviert werden. Das Umschlagterminal wird gerade erweitert. Es gibt eine große Nachfrage, die aktuell nicht erfüllt werden kann. Die Kapazitätsuntersuchungen werden noch durchgeführt. Dass zuerst die Zielsysteme Natur und Raum betrachtet werden, war eine bewusste Entscheidung. Zwei zusätzliche Gleise können die notwendigen Kapazitäten erfüllen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind.

Frage zum neuralgischen Punkt 6 (Bestandsstrecke 4020 Hockenheim): Sollen die Gleise westlich oder östlich der Bestandsstrecke verlaufen?

Die Gleise sollen östlich der Bestandsgleise verlaufen.

Ergänzender Hinweis des Teilnehmers zur Situation in Hockenheim: Das Thema Lärm-/Schallschutz ist langer Konfliktpunkt in Hockenheim. Am 28.06.2022 soll ein seit 2005 laufendes Klageverfahren der Stadt Hockenheim gegen die Bahn wegen Nichterfüllung verbindlicher Auflagen aus einem seit 1981 bestehenden Planfeststellungsbeschluss fortgesetzt werden.

Frage zum neuralgischen Punkt 7 (Bündelung mit A5): Warum muss die Trasse 30 m breit sein? Kann die neue Autobahntrasse auch auf der Bahntrasse liegen?

Die Trassenbreite von 30 m setzt sich zusammen aus dem Ausbau der A5 um eine Fahrspur, einer Sicherheitskonstruktion zwischen Trasse und A5, dem Querschnitt der Eisenbahn sowie einem Baustreifen. Die neue Autobahntrasse über die Bahntrasse zu legen, ist ein interessanter Gedanke, aber eine Tieflage ist ein höherer Kostenfaktor.

Allgemeine Frage: Ist es möglich, einen Überblick zu bekommen, wie eine Troglage aussieht und wie ein offener Tunnel sich davon unterscheidet?

Die Frage wird mitgenommen und zeitnah in einer weiteren Sitzung beantwortet.

Frage zum neuralgischen Punkt 8 (Raum Karlsruhe): Ist ein Tunnel im östlichen Stadtgebiet von Karlsruhe möglich und schon geprüft? Die Tunnellösung wurde bei einem Gespräch im Februar 2022 schriftlich eingereicht. Es handelt sich um einen Beschluss des Hauptausschusses der Stadt Karlsruhe.

Die Forderung ist noch nicht bekannt. Der Vorgang wird geklärt. Wie zuvor dargestellt, ist bei der Bündelung mit der A5 eine Trassierung teilweise als Tunnel geplant. Herr Kern erläutert anhand der schon gezeigten Seite (Anlage 2, Seite 26), dass die hellblaue Linienführung einen Tunnel in offener Bauweise und die dunkelblaue Linienführung eine Troglage darstellt. Während die Trasse bei der braun eingezeichneten Linienführung oberirdisch verläuft.

Anschließend an die Beantwortung der offenen Fragen zeigt Herr Kern als Übersicht die verbliebenen Linienkorridore nach Segmentvergleich und Prüfung der neuralgischen Punkte (Anlage 2, Seite 28).

Daran anschließend erläutert Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, dass parallel zur Untersuchung der neuralgischen Punkte geprüft wurde, ob es bestimmte Linienkorridorsegmente gibt, die aus anderen Gründen nicht weiterverfolgt werden können. Das betrifft vor allem entgegenstehende Planungen im Suchraum. Die Daten sind – insbesondere für den linksrheinischen Suchraum - noch nicht vollständig. Rechtsrheinisch liegen die Daten in der Form einer Übersicht über bestehende Flächennutzungspläne teilweise digital vor und wurden daher bereits untersucht. Die Prüfung erfolgte anhand der Raumwiderstandsklassen IV/V. Dazu zählen auch Vorranggebiete für erneuerbare Energien. Aufgrund einer Neubewertung der Raumwiderstände (u.a. Konzentrationszone für Windenergie) wurde bisher ein Segment im Lußhardter Wald zurückgestellt (Anlage 2, Seite 29).

Herr Stolzenburg führt weiter aus, dass aktuell sieben Punkte identifiziert worden sind, an denen andere Planungen dem Projekt entgegenstehen könnten (Anlage 2, Seite 30). Im weiteren Projektverlauf werde geklärt werden, ob eine kleinräumige Linienoptimierung oder ein Ausbau der Bestandsstrecke möglich ist. Bis Anfang September werden weitere Ergebnisse vorliegen.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Erfolgt linksrheinisch noch eine Untersuchung der Flächennutzungspläne?

Ja. Der Erhalt der Flächennutzungspläne gestaltet sich aber generell aufgrund der Größe des Suchraums als schwierig.

TOP 4 Aktueller Ergebnisstand: Durchgängige Linienvarianten

Vorstellung der Ergebnisse

Herr Stolzenburg erklärt, dass einzelne Liniensegmente zurückgestellt wurden. Die Liniensegmente wurden anhand der neuralgischen Punkte und unter Berücksichtigung der Daten aus den digital vorliegenden rechtsrheinischen Flächennutzungsplänen, wie zuvor erläutert, abgeschichtet. Aus den verbleibenden Segmenten wurden zeichnerisch durchgängige Linien erstellt. Dabei handelt es sich um die in Anlage 2 auf Seite 33 dargestellten durchgängigen Linienvarianten. In Anlage 2 auf Seite 34 seien diese sich überlagernden durchgängigen Linienvarianten noch einmal ohne den topographischen Hintergrund dargestellt und auf Seite 35 schließlich in zwei Vergleichsbereiche unterteilt: den Bereich Mannheim (6 Varianten) und den Hauptvergleichsbereich (16 Varianten).

Herr Stolzenburg stellt zunächst die linksrheinische Linienvarianten im Hauptvergleichsbereich vor, die mit L1 bis L4 bezeichnet sind (Anlage 2, Seite 36). Diese Linienvarianten sind mit den Varianten M4 und M5 im Vergleichsbereich Mannheim kombinierbar.

Anschließend stellt Herr Stolzenburg die rechtsrheinischen Linienvarianten vor (Anlage 2, Seiten 37 und 38). Diese sind mit R1 bis R6 bezeichnet und sind kombinierbar mit den Varianten M1, M2, M3 und M6 im Vergleichsbereich Mannheim.

Zuletzt stellt Herr Stolzenburg die rheinquerenden Varianten und ihre Kombinationsmöglichkeiten vor (Anlage 2, Seiten 39 und 40). Sie werden mit LR1 bis LR6 bezeichnet und sind unterschiedlich kombinierbar mit den Varianten M1 bis M6 im Vergleichsbereich Mannheim.

Aus allen Kombinationsmöglichkeiten der Linien ergeben sich insgesamt über 50 durchgängige Linienvarianten. Die Anzahl wird im nächsten Planungsschritt weiter reduziert werden.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Sind die rheinquerenden Lösungen kostentechnisch möglich?

Manche Linien sind mit Blick auf die Planungsziele schwierig. Eine objektive Betrachtung ist aber nur aufgrund der zu erarbeitenden Kriterien im nächsten Planungsschritt möglich. Weitere Aussagen zu diesen Kriterien werden im 7. Dialogforum erfolgen.

Wie werden bei den linksrheinischen Varianten Mannheim und Karlsruhe angeschlossen?

Die Anbindung an den Güter- bzw. Rangierbahnhof könnte ein solches Bewertungskriterium sein. Es ist aber kein festgeschriebenes Planungsziel, dass beide Güter- bzw. Rangierbahnhöfe angeschlossen werden müssen. Transitlösungen sind möglich. Letztlich wird eine Abwägung zwischen verschiedenen Planungszielen stattfinden. Dafür muss der Planungsprozess aber weiter fortgeschritten sein.

Wie werden Natur- und Umweltbelange berücksichtigt und sichergestellt?

Das ist der Kern des Variantenvergleichs. Dabei wird die raum- und umweltverträglichste Variante gesucht. Für den Variantenvergleich wird aber eine überschaubare Anzahl an Varianten benötigt.

Werden neue Trassen eine Entlastungswirkung für Bestandstrassen haben? Ist das ein erklärtes Ziel?

Es wird letztendlich mehr Kapazitäten im gesamten Korridor geben. Dadurch können Kapazitäten auf Bestandsstrecken frei werden. Vorgabe für das Projekt ist der Bundesverkehrswegeplan 2030. Ziel ist eine optimale Betriebsqualität auf den Strecken. Wie sich die Verkehre auf die Linienvarianten verteilen werden, wird noch ermittelt und dann gezeigt werden. Es gibt keine konkrete Festlegung, wie viele Züge auf einer Strecke verkehren dürfen.

Spielt die Anbindung Mannheim und Karlsruhe an Güter- bzw. Rangierbahnhof für die Abschichtung weiterer Varianten keine Rolle, aber für den Variantenvergleich schon?

Ja.

Die Durchfahrung von Graben-Neudorf auf den Bestandsgleisen ist rausgefallen?

Dieses Segment ist zurückgestellt.

Ist die Quervariante von Mannheim-Friedrichsfeld nach Schwetzingen rausgefallen?

Nein, diese Variante ist nicht rausgefallen.

Was bedeutet eine Teilanbindung und was eine Vollanbindung an den Rangierbahnhof Mannheim?

Die Thematik wird für die kommenden Themenworkshops aufbereitet. Vorneweg: Der Rangierbahnhof Mannheim besteht aus zwei Systemen. Eine Vollanbindung bedeutet eine Anbindung beider Systeme. Eine Teilanbindung meint eine Anbindung nur eines Systems.

Was bedeutet die gestrichelte Variante zwischen Mannheim und Schwetzingen?

Diese Variante verläuft entlang der Bestandsstrecke 4080. Dort werden die Untervarianten nochmal kleinräumiger untersucht.

Ist eine Anbindung des Bestandsnetzes in Richtung Stuttgart wegen starker Belastung möglich?

Die Verkehre in Richtung Stuttgart werden noch geprüft.

TOP 5 Bewertung: Vorschläge aus der Öffentlichkeit

Darstellung der Vorschläge aus der Öffentlichkeit

Bis zum Mai 2022 wurden 7 Vorschläge aus der Öffentlichkeit eingereicht. Diese wurden erarbeitet und inklusive der Bewertungen von Herr Kern vorgestellt (Anlage 2, Seiten 43-50).

Vorschlag 1: Neue östliche Riedbahn

Der Vorschlag umfasst einen 2- bis 4-gleisigen Neubau, eine Einhausung der östlichen Riedbahn sowie eine vollständige Aufnahme des Güterverkehrs auf dieser Strecke. Weil in diesem Bereich die Raumwiderstandsklasse IV betroffen ist und der Vorschlag kaum Entlastung bringt, wird er zurückgestellt (Anlage 2, Seite 43).

Vorschlag 2: Güterzug Umfahrung Mannheim

Der Vorschlag ist ein östlicher Abzweig der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und der Bestandstrecke in Richtung des Autobahnkreuz Viernheim und weiter südlich von Heddesheim im Bereich des Neckar eine Bündelung mit der A5. Die Linienkorridore liegen teilweise außerhalb des Suchraums. Südlich von Heddesheim wurden zwei denkbare Linienkorridore und zwei Neckarquerungen identifiziert. Diese greifen aber in die Raumwiderstandsklasse IV, in Gewerbestrukturen und Schutzgebiete ein. Eine umweltfachliche Erstprüfung steht noch aus (Anlage 2, Seite 44 und 45).

Vorschlag 3: Varianten im Stadtgebiet Mannheim

Variante 1: Der Vorschlag zielt auf eine Umfahrung von Mannheim weitestgehend in Bündelung mit der A6 ab. Diese Variante ist möglich. Eine umweltfachliche Erstprüfung steht noch aus.

Variante 2 ist eine Tunnelanbindung aus Waldhof nach Ludwigshafen. Dieser ist technisch umsetzbar und wird weiter betrachtet (Anlage 2, Seite 46).

Vorschlag 4 Güterzugtunnel von Waldhof bis zum Rangierbahnhof

Der Vorschlag entspricht im wesentlichen Tunnelkorridor 2, der bei den neuralgischen Punkten vorgestellt wurde. Abweichungen zur bisherigen Variante ergeben sich bei der Unterquerung des Hauptfriedhofes und bei der Tunnelrampe im Bereich Fahrlach. Gerade die Einbindung in den Rangierbahnhof bei Fahrlach ist technisch schwierig, da die Trasse sehr dicht am Gewerbegebiet liegt. In Teilen ist der Vorschlag Bestandteil der weiteren Untersuchung und wird weiterverfolgt.

Vorschlag 5: Drei alternative Varianten rechtsrheinisch

Es werden drei mögliche Korridore als Querverbindungen zur Bestandstrecke vorgeschlagen. Die ersten beiden Varianten wurden bereits betrachtet und werden weiterverfolgt. Die dritte Variante wird zurückgestellt, da keine Möglichkeit besteht, bei Friedrichsthal um zwei Gleise zu erweitern (Anlage 2, Seite 48).

Vorschlag 6: Ausbau Strecke 4000 & 4020 3-gleisig

Nach diesem Vorschlag aus der Öffentlichkeit sollen die Bestandsstrecken 4020 (Mannheim – Graben-Neudorf – Karlsruhe) und 4000 (Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe) jeweils dreigleisig ausgebaut werden. Der Vorschlag ist nur mit einem erheblichen Eingriff in die Raumwiderstandsklasse V möglich und wird daher zurückgestellt (Anlage 2, Seite 49).

Vorschlag 7: Tunnel zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe

Es wurde vorgeschlagen, einen Tunnel zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe zu bauen und die Strecke zwischen den Städten/Gemeinden auftauchen zu lassen. Der Vorschlag wird zurückgestellt. Zwischen den Gemeinden kann die Trasse aus technischer Sicht nicht auftauchen. Zudem wäre der Tunnel ca. 17 km lang (Anlage 2, Seite 50).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Zum 30.12.2021 wurde zum ersten Mal von der Stadt Karlsruhe ein Vorschlag einer Untertunnelung nördlich von Karlsruhe bis zum Süden über den Güterbahnhof an die DB übergeben. Dieser hat aber nichts mit dem Vorschlag Nr. 7 aus der Öffentlichkeit zu tun. Dieser Vorschlag ist wohl nicht angekommen, sollte aber in den weiteren Untersuchungen mit einbezogen werden.

Bisher sind die Vorschläge nicht als Skizze in einer Karte oder schriftlich eingegangen. Das ist hilfreich, um ein klares Bild von den Vorschlägen zu bekommen. Das Schreiben der Stadt Karlsruhe enthält mehrere Punkte und wurde von der DB als Positionierung wahrgenommen. Um diesen Vorschlag diskutieren zu können, formuliert Herr Dr. Geweke die Bitte, diesen zu konkretisieren.

Im Westen von Karlsruhe wird eine Tunnelvariante in Betracht gezogen, obwohl diese keine Anbindung an den Güterbahnhof hat. Das Argument, dass der Vorschlag 7 entfällt, besteht in der schwierigen Anbindung der Strecke an den Güterbahnhof. Dies ist jedoch nicht nachvollziehbar, da im Westen auch keine Anbindung existiert und die Tunnelvariante trotzdem in Betracht gezogen wird.

Da für den Vorschlag 7 oberirdische Alternativen entlang der A5 existieren, bedarf es in diesem Bereich gemäß der Planungsprämissen keiner Tunnelvariante. Für die Variante aus Wörth kommend wurde im vorletzten Dialogforum die oberirdische Durchfahrung untersucht. Das Ergebnis war, dass die Anbindung oberirdisch nicht möglich ist. Somit bedarf es dort einer Tunnelvariante.

In welcher Weise werden die Varianten außerhalb des Suchraums hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die NBS Frankfurt-Mannheim untersucht? Hier stellt sich die Frage, welche Auswirkungen die Planungen auf die Neubaustrecke nördlich Mannheims und auf die Variante, die von Waldhof an der A6 zurückführt, haben.

Der Hinweis wird mitaufgenommen. Generell müssen Züge von der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim in Richtung Hauptbahnhof Mannheim geführt werden.

Anmerkung: Bei der A6 Variante sieht man deutlich: Wir kommen diagonal von der A5 nach Mannheim-Waldhof und würden dann wieder diagonal zurückfahren. Wenn man weiterdenkt, stellen sich zwingend ganz andere Fragen, die alle außerhalb des Untersuchungsraums liegen.

Personenverkehre von der Bestandsstrecke 4010 sowie der NBS Frankfurt-Mannheim müssen den Hbf Mannheim erreichen. Über eine neue Mischverkehrsstrecke (NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe) könnte mit einer Umfahrung der Güterverkehr an Mannheim vorbeigeführt werden. Dadurch wird die Trassenführung Frankfurt-Mannheim nicht in Frage gestellt.

Weitere Anmerkung zum Thema von einem anderen Mitglied des Dialogforums: Der Vorteil der östlichen Umfahrung ist, dass auch Züge tagsüber auf der Neubaustrecke aufgenommen werden, die von der Rhein-Neckar-Bahn kommen und jetzt über Ladenburg laufen würden. Mit der Variante 1 auf Seite 46 würden Schwetzingen, Oftersheim und Hockenheim entlastet.

Beim letzten Vorschlag wurde von der DB eine Tunnellösung eingezeichnet, die von Karlsruhe bis Eckenstein/Leopoldshafen reicht. Die Variante wird zurückgestellt, weil es eine Alternative durch die Bündelung mit der A5 gibt. Müsste das nicht auch für die bestehende Variante gelten? Wäre es nicht möglich, da eine Tunnelvariante bis Eckenstein/Leopoldshafen in Betracht gezogen wird, den Tunnel bis Graben-Neudorf in Betracht zu ziehen?

Laut Planungsmethodik haben die oberirdischen Alternativen Vorrang.

Warum wird ein Tunnel nicht in Betracht gezogen, wenn die Varianten an der A5 einen großen Landschaftsverbrauch mit sich ziehen? Ist es hier nicht sinnvoll die beiden Varianten einer umweltfachlichen Prüfung zu unterziehen?

Im Prinzip wurde dies schon bei der Auswahl der Grobkorridore und Linienkorridore gemacht. Weiterhin war die Tunnellösung nicht im Segmentvergleich enthalten, da alternative Grobkorridore existieren. Ein Tunnel ruft immer geringe Schäden an der Oberfläche hervor (Umweltkonflikte). So gesehen müsste man einen Tunnel von Karlsruhe bis Mannheim planen. Dies ist aber nicht wirtschaftlich.

TOP 6 Methodik: Ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten

Ausblick auf die Methodik

Herr Dr. Geweke gibt anhand von Anlage 2, Seite 52 einen Ausblick auf den nächsten Planungsschritt. Ziel dieses Planungsschrittes sei es, die aktuell noch über 50 durchgängigen Linienvarianten bis zum 7. Dialogforum auf 10 bis 15 Varianten zu reduzieren. Diese Linienvarianten können dann optimiert werden. Die Reduzierung bzw. Abschichtung solle anhand einheitlicher Kriterien erfolgen, die von den drei Zielsysteme Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft/Technik abgeleitet werden (Anlage 2, Seite 53).

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Wird die genaue Vorgehensweise bei der Abschichtung nachzuvollziehen sein?

Ja, die Methodik wird weiter fortgeschrieben.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Fortschreibung des Methodikpapiers

Das Methodikpapier wurde fortgeschrieben und der Versand des Papiers erfolgt noch im Vorfeld des 9. Workshops an die Mitglieder des Dialogforums (Anlage 2, Seite 55).

Stimmungsbild zur zukünftigen Ausgestaltung der Sitzungen

Herr Eggert holt ein Stimmungsbild des Dialogforums zu der Frage ein, ob der kommende Themenworkshop am 24. Juni oder der am 29. Juni in Präsenz stattfinden soll. Der jeweils andere werde online stattfinden.

Das Ergebnis:

24.06.: 16 Handzeichen

29.06.: 25 Handzeichen

Damit wird der Themenworkshop am 24.06. online und der am 29.06. in Präsenz stattfinden.

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Herr Dr. Geweke stellt die weitere Agenda für das Jahr 2022 vor (Anlage 2, Seiten 57 und 58) und weist darauf hin, dass auch die digitalen Sprechstunden fortgeführt werden (Anlage 2, Seite 59).

Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

Herr Eggert stellt dem Dialogforum den Entwurf der Pressemitteilung für die heutige Sitzung vor. Die Teilnehmenden bringen Anregungen und Konkretisierungen ein, die direkt in der Sitzung in die Pressemitteilung eingearbeitet werden.

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen bedankt sich für die konzentrierte Arbeit in der heutigen Sitzung. Er hofft, dass es nun klarer erkennbar ist, wie die Methodik funktioniert und dass sie es auch erlaube, systematische Diskussionen zu führen. Als nächsten Schritt sei es notwendig, die einzelnen Varianten in ihrer Komplexität gründlich und detaillierter zu betrachten. Herr Dr. Vornhusen bedankt sich für die Vorschläge aus der Öffentlichkeit. Auch wenn nicht alle Vorschläge übernommen werden konnten, waren diese sehr konstruktiv. Das Dialogforum sei heute wieder gut vorangekommen, aber selbstverständlich stehe auch noch viel bevor.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Wie steht es aktuell um die Finanzierung von Neubaustrecken im süddeutschen Raum?

Finanzielle Mittel sind da. Bei einer guten Planung wird das Geld gefunden werden.

Der Moderator fragt die Teilnehmenden, ob es Gesprächsbedarf zur östlichen Riedbahn gebe. Da keine Fragen kommen, bedankt sich der Moderator bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.