
Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

15. Workshop

Online-Veranstaltung

22. März 2023

15. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Veranstaltung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Kristina Goldacker, ifok
Referenten:	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 Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG Martin Rosenbohm, Leiter Fahrwegkapazität und EBWU Mitte und Südwest, DB Netz AG
Dokumentation:	Julian Koepff, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick auf den 14. Workshop
TOP 3	Weitere Themen und Ihre Rückfragen
TOP 4	Ausblick

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Präsentation zum 15. Workshop
----------	-------------------------------

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Moderation

Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung und bedankt sich für den guten Austausch im vergangenen 14. Workshop. In den Präsentationsfolien des vergangenen Workshops seien bereits viele Fragen schriftlich beantwortet worden. Er kündigt an: Am Vortag fand ein Treffen zu einem alternativen Trassenvorschlag aus der Region statt, von dem heute kurz berichtet werde. Anschließend stellt er die Tagesordnung vor (Anlage 1, Seite 2), zu der es keine Anmerkungen gibt.

Begrüßung durch DB

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er gibt einen kurzen Rückblick auf die Inhalte des 9. Dialogforums und des 14. Workshops. Der Fokus der Sitzung liege auf der Vorgehensweise der Kapazitätsuntersuchung und der jüngsten Zurückstellung von Linienvarianten. Herr Dr. Geweke wünscht den Mitgliedern einen guten Austausch.

Nachfolgende Fragen der Mitglieder werden von Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, Martin Rosenbohm, Leiter Fahrwegkapazität und EBWU Mitte und Südwest, DB Netz AG, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

TOP 2 Offene Themen nach dem 9. Dialogforum

Kapazitätsuntersuchungen

Herr Dr. Geweke stellt die offenen Themen aus dem vergangenen Dialogforum vor (Anlage 1, Seite 4). Er ordnet das Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung in der Raumordnung aus rechtlicher Perspektive ein (Anlage 1, Seite 5). Dabei betont er: Das Kriterium Trenn- und Zerschneidungswirkung wird zur Bewertung der Varianten genutzt und gemeinsam mit gleichrangigen Kriterien bildet es die Basis für den Variantenentscheid. Anschließend führt er die im 9. Dialogforum vorgestellten Ergebnisse der Kapazitätsuntersuchung aus (Anlage 1, Seiten 8-24). Er ergänzt:

- Zur Anbindung im Raum Ludwigshafen:
 - Der lange Tunnel bei den linksrheinische Linienvarianten schließt Ludwigshafen und Mannheim nicht an.
 - Ferner würde eine mögliche Anbindung einer linksrheinisch verlaufenden Linienvariante im Raum südlich Ludwigshafen an den Bestand die Nutzung der Bestandsstrecken im Knoten Mannheim/Ludwigshafen erfordern (Anlage 1, Seite 12).
 - Hierbei ist unabhängig von Quelle/Ziel im Raum Mannheim die Rheinbrücke zu queren.

- Diese ist jedoch bereits mit den Ist-Zugzahlen überlastet, welche mit der Prognose weiter ansteigen.
- Zum Rbf Mannheim: Die Einfahrtrichtung ist relevant, um zu verstehen, wie der Rangierbahnhof Mannheim funktioniert (Anlage 1, Seite 13). Ein Zug, der über die Linienvariante L4-M5 fährt, würde den Rangierbahnhof Mannheim in der falschen Richtung erreichen und würde nicht von Südosten in Mannheim einfahren können (Anlage 1, Seite 17).

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Anmerkung: Am 3. März 2023 wurde ein neues Raumordnungsgesetz verabschiedet. Relevant für das Bahnprojekt ist die Ergänzung von § 2 Abs. 2.

(Nachträgliche Ergänzung: Dem § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz wurde am 3. März 2023 durch Beschluss des ROGÄndG folgender Satz hinzugefügt: „Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft sowie von Wald- und Moorflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden“. Siehe [BR-Drucksache 95/23](#)). Im derzeit verbindlichen Raumordnungsgesetz ist in § 2 Abs. 2 ROG bereits folgende Formulierung enthalten: „Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen.“ Dies bedeutet, dass im ROGÄndG lediglich die Moorflächen hinzugekommen sind.

Bezieht sich die Darstellung der Restkapazitäten in den blauen Kästen auf den gesamten Tag?

Nein, die Darstellung bezieht sich auf den Tageszeitraum. Im 9. Dialogforum wurden die Restkapazitäten für beide Zeiträume dargestellt (siehe [Präsentation des 9. Dialogforums](#), Seiten 36-37). Die Engpässe bestehen an unterschiedlichen Stellen im Projektgebiet. Insgesamt ergibt sich aus den Kapazitätsuntersuchungen folgende Erkenntnis: Im gesamten Korridor stehen nicht genügend Kapazitäten zur Verfügung, um den erwarteten Güterverkehr aufnehmen zu können.

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim werden die Güterzüge im Wesentlichen über die Riedbahn verkehren. Würden sie bei Biblis in Richtung Worms geleitet, könnten die Güterzüge auch linksrheinisch nach Süden weiterführen und den Knoten Mannheim westlich umfahren. Dazu müsste die Strecke Worms–Oggersheim und ggf. weiter südlich vermutlich teilweise ausgebaut werden. Gemeinsam mit einem rechtsrheinischen Ausbau könnten so jedoch möglicherweise ausreichend Kapazitäten geschaffen, ein Tunnel in Mannheim vermieden und damit Projektkosten gespart werden (Anlage 1, Seite 10). Bitte an die Deutsche Bahn, dies zu prüfen.

Die Zugzahlenprognose erwartet so viele Züge mit Quelle oder Ziel im Raum Mannheim, dass südlich von Mannheim/Heidelberg zwingend zwei neue Gleise erforderlich sind. Nördlich von Mannheim sowie in Mannheim selbst dagegen existieren gemäß der Prognose ausreichend Kapazitäten für die erwarteten Güterzüge. Ein Ausbau dort wäre daher schwer zu begründen.

Bei der vorgebrachten Idee müssten nördlich von Mannheim jedoch neue Gleise geschaffen werden, denn die Strecke Worms–Frankenthal (Pfalz)–Ludwigshafen ist gemäß Zugzahlenprognose bereits voll ausgelastet. Zusätzliche Züge könnte sie nur mit zusätzlichen Gleisen aufnehmen.

Die Verbindung Biblis–Worms wird zudem bereits für Züge zur BASF genutzt. Diese werden mit der Studernheimer Kurve künftig südlich von Frankenthal (Pfalz) direkt auf das Werksgelände fahren können.

Ankündigung: Der Vorschlag wird schriftlich beim Projektteam eingereicht und in einer Projektsprechstunde im direkten Gespräch vertieft.

TOP 3 Weitere Themen und Rückfragen (Teil 1)

Herr Dr. Geweke berichtet von einem Treffen des Projektteams mit kommunalen Vertretern und einer Bürgerinitiative am Vortag (21.03.2023, Anlage 1, Seite 26). Ziel sei es gewesen, ein gemeinsames Verständnis zu dem eingereichten alternativen Vorschlag der Bürgerinitiative zu schaffen. Das Projektteam habe die Methodik der Kapazitätsuntersuchung erläutert. Die Mitglieder der Bürgerinitiative stellten die Untersuchungsmethodik vor, die zum vorgelegten Alternativ-Vorschlag geführt habe. Erwartungsgemäß seien bei dem Treffen noch nicht alle Fragen geklärt worden. Die Bürgerinitiative habe angekündigt, auf Basis des Treffens den Alternativ-Vorschlag neu zu bewerten und gegebenenfalls zu überarbeiten. Es sei vereinbart worden, sich dann erneut auszutauschen und erst anschließend die Ergebnisse ins Dialogforum zu tragen.

Herr Dr. Geweke stellt die prognostizierten Zugzahlen südlich von Karlsruhe vor (Querschnitt 5, Anlage 1, Seite 27). Die Zahlen werden in Kürze in der [interaktiven Karte](#) auf der Projektwebseite ergänzt.

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Welche Schlussfolgerungen ergeben sich für die Planung aus den prognostizierten Zugzahlen südlich von Karlsruhe? Wo liegen Engpässe, wo gibt es gegebenenfalls noch freie Kapazitäten?

Die Untersuchungen hierzu laufen noch. Die Ergebnisse werden im Dialogforum vorgestellt, sobald sie vorliegen. Aus heutiger Sicht ist damit im September 2023 zu rechnen.

TOP 4 Ausblick

Herr Dr. Geweke gibt einen Ausblick auf den weiteren Dialog (Anlage 1, Seiten 37-39). Er lädt die Teilnehmenden zu den Projektsprechstunden ein. Das Projekt setze den Variantenvergleich fort und steige jetzt in die vertiefte Untersuchung ein. Neue Erkenntnisse zu Trassierung und Kapazitäten sowie ein Zwischenstand zum Variantenvergleich seien für September/Oktober zu erwarten. Dennoch

sei eine Sitzung des Dialogforum im Juni sinnvoll. Die Sitzung werde genutzt, um weitere Fragen zur Methodik des Variantenvergleichs zu beantworten und Erläuterungen zu Planungsprämissen, Kapazitätsuntersuchungen und weiteren Themen vorzustellen.

Herr Eggert berichtet vom Vorschlag aus dem Kreis der Mitglieder, die Präsentation bei Vor-Ort-Sitzungen auch auf digitalen Endgeräten der Teilnehmenden darzustellen. So sei es leichter möglich, den Ausführungen zu folgen. Er kündigt an, die technische Umsetzung zu prüfen.

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Anmerkung: Die Informationsvermittlung funktioniert online sehr viel besser.

Gleichzeitig bieten Vor-Ort-Veranstaltungen die Möglichkeit, das Gespräch am Rande zu suchen und sich spontan in kleineren Gruppen abzusprechen. Das Projektteam folgt dem Ansatz, das Beste aus beiden Formaten zu kombinieren. Für wichtige neue Erkenntnisse sei ein Vor-Ort-Format besser geeignet.

TOP 3 Weitere Themen und Rückfragen (Teil 2)

Nachfolgende Fragen der Mitglieder werden von Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB Netz AG, Martin Rosenbohm, Leiter Fahrwegkapazität und EBWU Mitte und Südwest, DB Netz AG, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

Fragen/ Anmerkungen aus dem Dialogforum

Wird die neu ergänzte Schleife um Graben-Neudorf (Anlage 1, Seiten 21-22) Eingang in die Steckbriefe finden? Hat diese Ergänzung Auswirkungen auf die Bewertung der Variante im Vergleich zu den anderen Varianten?

Ja, im Rahmen des Variantenvergleichs werden die Steckbriefe fortgeschrieben. Die Planungserkenntnisse werden wie gewohnt weiter kontinuierlich dokumentiert.

Da die letzten Untersuchungen ergaben, dass die ursprüngliche Variante LR4 nicht ausreichend für die erwarteten Verkehre ist, wurde sie durch das bereits untersuchte Segment ergänzt. Das neu hinzugekommene, blau eingefärbte Stück ist bereits im Segmentvergleich berücksichtigt worden und wurde dabei bereits grob untersucht. Eine rückwirkende Untersuchung würde daher keine neuen Erkenntnisse erbringen. Die Variante LR4 geht daher wie dargestellt in den Variantenvergleich ein.

Eine der noch betrachteten Linienvarianten führt bei Hockenheim entlang der Autobahnen A6 und A5. Wurde bereits mit der Autobahngesellschaft des Bundes besprochen, ob der Bau der Strecke gleichzeitig zum Ausbau der Autobahn möglich ist? Wurde geklärt, ob die parallele Führung an dieser Stelle zu einer Überbündelung führt?

Die Abstimmung mit der Autobahngesellschaft und dem Bund hierzu läuft noch. Einige relevante Aspekte können zum jetzigen Planungsstand noch nicht geklärt werden, etwa die zu erforderlichen Abstände oder wie die gemeinsame Abwicklung organisiert werden kann. Erzielte Ergebnisse werden im Dialogforum vorgestellt. Der Begriff Überbündelung wird verwendet, wenn mehrere Infrastrukturen mit hoher Belastungswirkung in unmittelbarer Nähe geführt werden, wodurch insgesamt eine zu hohe Belastung entsteht. Im genannten Bereich wäre das voraussichtlich nicht der Fall, da aus Sicht der Umweltplaner dafür mindestens drei Infrastrukturen gebündelt werden müssten.

Anmerkung: Vielen Dank, dass die Unterlagen des 14. Workshops bereits vor der heutigen Sitzung online verfügbar waren, sodass eine gründliche Vorbereitung möglich war.

Aus den Präsentationsfolien des 14. Workshops geht hervor, dass zwischen Karlsruhe und Molzau ein Engpass besteht. Im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan ist dies keine neue Erkenntnis. Warum genügt nicht ein Ausbau lediglich in diesem offensichtlich überlasteten Bereich? Wäre eine Auflösung allein dieses Engpasses nicht geeigneter als die derzeit diskutierten Varianten, die den gesamten Suchraum umfassen? Braucht es zur Beseitigung des Engpasses wirklich einen zweigleisigen Neubau zwischen Mannheim und Karlsruhe?

Die Untersuchungen des Projekts haben bestätigt, dass der größte Engpass zwischen Karlsruhe und Molzau besteht. Aufgrund dieses Engpasses wurden linksrheinische Varianten zurückgestellt, die Mannheim nicht anbinden können (siehe [9. Dialogforum](#)). Gleichzeitig haben die Untersuchungen des Projekts gezeigt, dass auch weiter nördlich erhebliche Engpässe bestehen. Die zentrale Erkenntnis ist: Es braucht im gesamten Projektraum ab südlich Mannheim zwei neue Gleise, um die erwarteten Verkehre aufzunehmen. Derzeit werden die Linienvarianten vertieft untersucht und bewertet. Anschließend wird für jede Variante klar sein, ob sie ein engpassfreies Netz schafft, d. h. ob nach ihrem Bau auf Grundlage der Zugzahlenprognose keine Strecke im Projektgebiet mehr über 100 Prozent ausgelastet ist.

Die gezeigten Folien stellen nicht dar, auf welche Routen sich die Güterzüge im Schienennetz des Projektgebiets verteilen. Zu bestimmten Tageszeiten verkehren mehr Güterzüge als zu anderen Tageszeiten. Daher verfügen die Bereiche mit Engpässen zeitweise über freie Kapazitäten, in anderen Tageszeiten dagegen liegt die Nachfrage auf diesen Strecken über der vorhandenen Kapazität.

Die Kapazitätsuntersuchung läuft noch. Für die Sitzung im September werden die Ergebnisse aufbereitet.

Die Varianten LR4 und LR6 wurden wie gezeigt durch neue Teilstücke ergänzt, um den Transitverkehr zu ermöglichen und gleichzeitig den Rangierbahnhof Mannheim anzuschließen. Ergeben sich durch diese Ergänzung Änderungen in Bezug auf Untertunnelungen insbesondere im nördlichen Bereich?

Nein. Die Varianten sind bis auf die ergänzten Teilstücke identisch mit den bisherigen Lösungen.

Nach aktuellem Stand bleiben sie also auch im Bereich Ludwigshafen unverändert.

Graben-Neudorf wird bereits durch die Bestandsstrecke getrennt. Bei Realisierung der Variante LR4 würde der östliche Teil der Gemeinde vollständig von Eisenbahnlinien umschlossen, der westliche Teil an drei Seiten. Es wird äußerst schwierig sein, das politisch vor Ort zu vermitteln.

In diesem Fall liegt voraussichtlich eine Einschlusswirkung vor, die sich negativ auf das Schutzgut Mensch auswirkt und entsprechend die Bewertung der Variante verschlechtern wird.

Wird die Trennung von zusammengehörenden Siedlungsbereichen gleich bewertet wie die Zerschneidung von Naturräumen?

Die Trennungs- und die Zerschneidungswirkung beziehen sich auf unterschiedliche Schutzgüter. Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) sind alle Schutzgüter grundsätzlich gleich zu gewichten. Allerdings ist das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit sensibler gegenüber Einwirkungen als andere Schutzgüter. Da die Zerschneidung von Naturräumen für die Bewertung schwer zu fassen ist, wurde – wie bereits mehrfach dargelegt – der Bündelungsbonus als Indikator gewählt.

Die Betrachtung der lokalen Konfliktbereiche zeigt, dass im hochverdichteten südöstlichen Suchraum die Betroffenheiten besonders groß sind. Es drängt sich auf eine Lösung in Bereichen zu suchen, die weniger infrastrukturell erschlossen sind.

Das Projekt hat den gesetzlichen Auftrag, alle in Betracht kommenden Varianten zu prüfen, um die beste Lösung zu identifizieren. Deshalb wurde der Suchraum zu Beginn des Projekts so groß gewählt. In der Folge wurden – wie vorgeschlagen – auch Varianten identifiziert, die den angesprochenen Bereich aussparen, also im südlichen Bereich linksrheinisch verlaufen. Die bisherigen Untersuchungen haben aber gezeigt, dass diese Varianten in entscheidenden Kriterien erheblich schlechter abschneiden als andere Varianten (siehe [Präsentation des 7. Dialogforums](#), Seiten 26-27) oder die erforderlichen Kapazitäten nicht bieten. Sie wurden deshalb zurückgestellt. Trassenvorschläge aus dem Kreis der Mitglieder sind sehr willkommen und werden vorbehaltlos geprüft.

Ergänzung der Moderation: Es gibt keine Trasse ohne Beeinträchtigungen. Alle in Betracht kommenden Lösungen müssen sorgfältig und nachvollziehbar untersucht werden. Nur so ist ein fairer Vergleich möglich. Fragen zur Methodik können ergänzend in den Projektsprechstunden vertieft werden.

Im vergangenen Dialogforum wurden Varianten zurückgestellt, die für die erwarteten Verkehre mit Quelle oder Ziel Mannheim offensichtlich nicht ausreichend sind. Warum wurden diese dann überhaupt untersucht?

Das war bisher noch nicht absehbar. Erst durch die aktuelle Zugzahlenprognose und die darauf aufbauenden Kapazitätsuntersuchungen wurde festgestellt, dass diese Strecken nicht für die erforderliche Kapazität sorgen. In der Folge wurden sie nun zurückgestellt. In den Steckbriefen und dem Methodikpapier wird dies nochmals erläutert.

Anmerkung: Direkt an der Raststätte Bruchsal West befindet sich ein geschütztes Biotop, das als Laichgewässer dient. Dorthin finden Amphibienwanderungen aus dem westlich angrenzenden Waldgebiet statt. Wenn die Variante R4 gewählt würde, bräuchte es an dieser Stelle also Krötentunnel.

Einige Varianten scheinen aus jetziger Sicht nicht tragbar, etwa wegen des zu erwartenden technischen Aufwands. Sollten diese nicht von vornherein ausgeschlossen werden?

Alle Varianten, die die Projektziele erfüllen und aus jetziger Sicht verkehrlich, technisch und volkswirtschaftlich machbar erscheinen, sind zu berücksichtigen und zu vergleichen – auch wenn einzelne Varianten nicht beliebt sind.

An verschiedenen Stellen der weiterzuverfolgenden Linienvarianten könnten zusätzliche Tunnel dazu beitragen, die auftretenden Konflikte mit Schutzgütern zu entschärfen. Weshalb wird dennoch oberirdisch geplant?

Tunnel werden im derzeitigen Planungsschritt nur dort vorgesehen, wo sie zwingend erforderlich sind, um die Projektziele zu erfüllen. Wo aus jetziger Sicht eine oberirdische Streckenführung verkehrlich, technisch und volkswirtschaftlich machbar erscheint, muss oberirdisch geplant werden. Bei der späteren genaueren Ausplanung der gewählten Variante wird die Streckenführung nochmals optimiert. Grundsätzlich haben Tunnel aber nur dort Aussicht auf Finanzierung, wo keine alternative Option mit vertretbaren Konflikten existiert.

Weitere Fragen zu lokalen Gegebenheiten werden darüber hinaus anhand der Trassierungs-Software im direkten Austausch mündlich besprochen.

Abschluss:

Der Projektleiter dankt den Teilnehmenden für die angeregte Diskussion. Der gemeinsame Blick in die Trassierungs-Software habe sich erneut gelohnt. Die eingereichten und noch nicht mündlich beantworteten Fragen werden schriftlich beantwortet. Dies werde etwas Zeit benötigen, er wirbt dafür um Verständnis. Die kommende Sitzung des Dialogforums im Juni diene dem Austausch über die anstehenden Aufgaben und die Methodik.

Der Moderator verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.