

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

4. Workshop

Online-Sitzung

19. Oktober 2021

4. Workshop des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	16.30 Uhr – 19.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kristina Goldacker und Denise Ellwein, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Ihre Fragen/ Hinweise/ Vorschläge
TOP 3	Weiteres Vorgehen

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Teilnehmendenliste
Anlage 2	Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden zum 4. Workshop im Rahmen des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe und bedankt sich für die Teilnahme, das Interesse und die vorab eingegangenen Fragen. Ziel des 4. Workshops ist es, Fragen zu den Inhalten des 4. Dialogforums zu klären. Herr Dr. Geweke erklärt, dass alle schriftlich eingegangenen Fragen auch schriftlich beantwortet und in den Themenkatalog auf der Projektwebsite aufgenommen werden. Er wünscht einen guten und konstruktiven Workshop und weist auf den weiteren Workshop am 28. Oktober 2021 hin.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt ebenfalls die Mitglieder zum Workshop. Im 4. Dialogforum am 8. Oktober 2021 kam von den Teilnehmenden der Wunsch nach einem zeitnahen zusätzlichen Dialogtermin. Daher der heutige kurzfristig angesetzte 4. Workshop, zusätzlich zu dem bereits geplanten Workshop am 28. Oktober 2021.

Herr Eggert erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung des 4. Workshops vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

TOP 2 Ihre Fragen/ Hinweise/ Vorschläge

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, zeigt das Netz der Linienkorridore (Anlage 2, Seite 5). Er erläutert Bereiche, in denen Tunnelkorridore geprüft wurden (Anlage 2, Seite 6). Tunnelkorridore wurden in den Fällen geprüft, bei denen aufgrund sehr hoher Raumwiderstände oberirdische, zweigleisige Lösungen nicht oder nur stark eingeschränkt denkbar sind. Herr Kern gibt Erläuterungen zu nicht weiterverfolgten Grobkorridoren ab (Anlage 2, Seite 7). Weiter stellt er Linienkorridore vor, die außerhalb der Grobkorridore identifiziert wurden und sich aus trassierungstechnischer Sicht aufdrängen (Anlage 2, Seite 9).

Fragen und Anmerkungen aus dem Dialogforum

Dr. Stefan Geweke, DB Netz AG, Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, und Bastian Volk, Froelich & Sporbeck Umweltplanung, beantworten die Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden.

Einige Mitglieder merken an: Die Methodik und Systematik bei der Entwicklung der Linienkorridore sind unklar. Die Planungsprämissen wurden zwar erklärt, aber hier nicht nachvollziehbar angewendet. Die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung wurden verständlich erläutert. Welche Rolle spielen die Zielsysteme Betrieb und Verkehr? Welche Abwägungen und welche Gewichtungen wurden in welchem Schritt vorgenommen? Bei der Auswahl der Linienkorridore muss es ein nachvollziehbares System gegeben haben, welches in jedem Schritt konsequent verfolgt wurde. Zudem wird bei der Betrachtung der

Linienkorridore auf sehr unterschiedlichen Abstraktionsniveaus argumentiert – teilweise sehr detailliert, teilweise sehr allgemein.

Bitte, mehr Informationen bereitzustellen, wann welche Planungsprämissen mit welchem Gewicht auf dem Weg zur Auswahl eines Linienkorridors eingeflossen sind. Bitte um Aufklärung mithilfe eines Dokuments bzw. einer Matrix bzw. eines Grundsatzpapiers zum systematischen Vorgehen bei der Entwicklung der Linienkorridore.

Im ersten Schritt wurden die Grobkorridore raumordnerisch und umweltfachlich geprüft. Im aktuellen Planungsschritt werden auch technische Parameter, wie Kurvenradien oder Gradienten, berücksichtigt. Wirtschaftliche Aspekte werden zurzeit noch nicht berücksichtigt. Diese können erst bei den späteren durchgängigen Linienvarianten einbezogen werden. Im nächsten Arbeitsschritt folgt der Segmentvergleich.

Die DB Netz sichert zu, die systematische Beschreibung des Vorgehens bei der Identifizierung der Linienkorridore zur Verfügung zu stellen. Dieses Thema kann zudem auch gerne in einer der nächsten Sitzungen tiefergehend behandelt werden.

Im Bereich St. Leon-Rot verläuft der Linienkorridor mit westlicher Umfahrung über einen See und der Linienkorridor mit östlicher Umfahrung über einen Golfplatz. Sind dort weitere Untersuchungen vorgesehen?

Im Bereich St. Leon-Rot sind aufgrund der identifizierten weiträumigen Umfahrungen tiefergehende umweltfachliche und technische Machbarkeitsuntersuchungen notwendig. Inwiefern ein solcher Linienkorridor in Betracht kommt, ist im Rahmen der weiteren Planungen zu konkretisieren.

Einige Mitglieder merken an: Die methodischen Herleitungen bei der Entwicklung der Linienkorridore sind bisher schlüssig gewesen. Die Systematik der Planung hält sich jedoch nicht an die Ergebnisse der Grobkorridoranalyse, wenn einerseits Linienkorridore wieder in die Planungen aufgenommen werden, die außerhalb der Grobkorridore liegen und vorher bereits ausgeschlossen wurden. Andererseits ist nicht nachvollziehbar, warum einige Grobkorridore teilweise nicht weiterverfolgt werden. Warum erfolgt dieser Schritt zum aktuellen Zeitpunkt, obwohl es noch viele Grobkorridore und alternative Linienkorridore gibt? Beispielsweise werden bei Karlsdorf-Neuthard Bereiche mit einer hohen Raumwiderstandsklasse (RWK) wieder einbezogen und an anderen Stellen mit ähnlicher oder geringerer RWK fielen Linienkorridore aus detaillierten Gründen heraus.

Die Planer entwickeln auf Basis der raumordnerischen und umweltfachlichen Betrachtungen erste Vorschläge für Linienkorridore. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf die Grobkorridore sowie Bereiche entlang der Bestandsstrecken. Bei Linienkorridoren, die außerhalb der Grobkorridore liegen, kamen weitere Vorschläge für sich aufdrängende technische Lösungen von den technischen Planern. Diese technisch grundsätzlich denkbaren Linienkorridore außerhalb der Grobkorridore müssen nun umweltfachlich genauer geprüft werden. Erst im Rahmen des Segmentvergleichs erfolgt eine Bewertung der Raumwiderstände anhand der Durchfahrungslängen sowie eine erste Abschichtung. Im folgenden Schritt wird sich zeigen, welche der derzeit technisch denkbaren Linienkorridore weiterverfolgt werden können.

Erläuterung anhand eines Beispiels: Aus planerischer Sicht stellte sich die Frage, wie der Grobkorridor, der als Bündelung an der Bundesautobahn (BAB) 5 liegt, mit möglichen Linienkorridoren, die an der Strecke 4020 (von Hockenheim nach Graben-Neudorf) in Richtung Süden verlaufen oder mit möglichen Querungen auf die linke Rheinseite, verbunden werden kann. An dieser Stelle stehen die drei West-Ost-Korridore in Konkurrenz zueinander. Zunächst ergab sich bei Staffort ein Korridor mit hohen Raumwiderständen und zahlreichen Konfliktpunkten. Bei Bündelung mit der Schnellfahrstrecke 4080 ist südlich ein längerer Eingriff in RWK IV erkennbar. Eine nördliche Bündelungsoption ist aus technischer Sicht nur mit zusätzlichen Bauwerken verbunden. Des Weiteren muss die Strecke 4080 dann für die Anbindung an einen Linienkorridor entlang der BAB 5 gequert werden. Deshalb kam zunächst dort kein Linienkorridor in Betracht. Auf Basis der Auswirkungen auf die RWK IV wurde im zweiten Schritt ein weiterer Linienkorridor mit vergleichbaren Eingriffen in die RWK IV bei Karlsdorf-Neuthard als technisch denkbar identifiziert. Eine detailliertere umweltfachliche Prüfung dieses Linienkorridors wird im Rahmen des Segmentvergleichs erfolgen.

Rückfrage: Warum wurde entschieden, dass die sieben Grobkorridore (Anlage 2, Seite 7) aktuell nicht weiterverfolgt werden, aber in anderen Bereichen wurden trotz hoher Raumwiderstände Linienkorridore außerhalb der Grobkorridore entwickelt?

Erläuterung anhand des Grobkorridors Nummer 4 (Anlage 2, Seite 7), Bestandsstrecke 4000 (Heidelberg–Karlsruhe): Die kleinteilige Betrachtung der Bestandsstrecke ergab, dass keine durchgängigen zweigleisigen Ausbauoptionen entlang der Strecke ohne Eingriffe identifiziert werden konnten. Entlang der Bestandsstrecke 4000 erstrecken sich viele Ortschaften, Gemeinden und Städte bei denen – historisch gewachsen – eine dichte Wohnbebauung an der Bahnstrecke vorzufinden ist. Ein oberirdischer Ausbau der Bestandsstrecke wäre dort in Teilen mit Abriss ganzer Häuserzeilen verbunden. Daher wird dieser Grobkorridor aktuell nicht weiterverfolgt.

Oberirdische Verläufe scheinen wegen der höheren Wirtschaftlichkeit als oberste Prämisse zu gelten und Tunnellösungen werden teilweise trotz hoher Raumwiderstände zum aktuellen Zeitpunkt nicht geprüft. Bitte um Aufklärung, warum an manchen Stellen Tunnel vorgesehen sind und an anderen Stellen Tunnellösungen aktuell keine Option sind.

Die Planungsprämisse ist, dass zunächst oberirdische Lösungen gesucht werden. Tunnelkorridore werden nur dann untersucht, wenn dies die Topografie erfordert, zum Beispiel bei einem Berg. Die Rheinebene ist flach, daher drängt sich hier zunächst kein Tunnelkorridor auf. Sofern die Platzverhältnisse eine oberirdische Korridorführung zulassen, wurde diese zunächst gewählt. Tunnel wurden im aktuellen Planungsschritt nur dann geprüft, wenn aufgrund sehr hoher Raumwiderstände der Platzbedarf oberirdisch nicht vorhanden ist. Dabei ist wichtig, dass es sich um einen iterativen Prozess handelt und sich im weiteren Planungsverlauf noch Änderungen ergeben können.

Sollte die spätere Vorzugsvariante linksrheinisch verlaufen, wird eine Südumfahrung von Karlsruhe benötigt werden. In diesem Bereich sind bereits jetzt viele Tunnelbereiche zu sehen, weshalb eine Streckenführung dort schwierig scheint. Auf der rechtsrheinischen Seite, beim Anschluss über Karlsruhe-

Durlach sind keine Tunnelbereiche eingezeichnet. Es fehlt die Differenzierung: Warum sind linksrheinisch Tunnellösungen angedacht, rechtsrheinisch aber nicht?

Die Planungsprämisse ist, dass zunächst oberirdische Lösungen gesucht werden. Sofern die Platzverhältnisse eine oberirdische Streckenführung zulassen, wurde diese zunächst gewählt. Tunnel wurden im aktuellen Planungsschritt dann geprüft, wenn aufgrund sehr hoher Raumwiderständen der Platzbedarf für oberirdische Gleise nicht erfüllt wird.

Im Bereich Karlsruhe-Durlach wurden aus technischer Sicht im vorhandenen Gleisfeld freie Kapazitäten identifiziert. Dies muss jedoch im folgenden Planungsprozess noch näher untersucht werden. Auch an der BAB 5 ist mit entsprechenden Maßnahmen und enger Bündelung eine oberirdische Führung voraussichtlich denkbar. Hier sind im weiteren Planungsprozess Abstimmungen mit den zuständigen Behörden erforderlich, u.a. zu Abständen zur Autobahn. Zunächst wurden in diesen Bereichen oberirdische Linienkorridore identifiziert, die noch näher bewertet werden müssen. Vieles ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht klar definiert, da sich die Planungen derzeit auf einer noch recht groben Ebene bewegen.

Beim Anschluss der linksrheinischen Seite entlang der Bestandsstrecke 3443, die über den Rhein in Richtung Karlsruhe Hauptbahnhof und Karlsruhe Güterbahnhof führt, gibt es keine Kapazitäten für weitere Gleise entlang der Bestandsstrecken. Ein Ausbau dieses Abschnitts wäre mit massiven Eingriffen in die RWK V verbunden, weshalb oberirdische Korridore in diesem Bereich voraussichtlich nicht umsetzbar sind und auch nicht weiterverfolgt wurden. In einem zweiten Schritt wurden daher beginnend auf der linken Rheinseite im Bereich der Bestandsstrecke 3443 sowie entlang der Bundesstraße 36 Tunnelkorridore identifiziert. Da der Bereich zwischen Stadtgebiet Karlsruhe und Rhein aufgrund der einzuhaltenden Steigungen nicht ausreicht, die Strecke von einer Brücke über den Rhein in einen Tunnel herunterzuführen, muss ein denkbarer Tunnelkorridor bereits linksrheinisch beginnen.

Warum ist in Karlsdorf-Neuthard eine oberirdische Streckenführung plausibel, obwohl sich im Bereich des Linienkorridors dort eine Sporthalle oder Gärten von Gebäuden befinden? Bei anderen Korridoren wurden in solchen Fällen bereits Tunnellösungen geprüft. Wieso wird der Arbeitsstand jetzt gezeigt, obwohl er zwischen den verschiedenen Bereichen nicht vergleichbar ist?

Grundsätzlich werden die Zielsysteme Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft, Verkehr und Technik gleichwertig betrachtet. Im ersten Schritt wurden bei den Grobkorridoren die Zielsysteme Umwelt und Raumordnung zugrunde gelegt. Im aktuellen Schritt der Entwicklung der Linienkorridore steht die technische Machbarkeit im Fokus. Sportplätze und Gärten stellen keinen in der Grobkorridoranalyse zu berücksichtigenden Raumwiderstand dar.

In der nächsten Phase, dem Segmentvergleich, findet eine weitere Abschichtung statt – auch in Bezug auf die Linienkorridore, die hinzugekommen sind, obwohl sie nicht in einem Grobkorridor liegen. Als nächster Meilenstein folgen dann durchgängige Linienvarianten, die optimiert und weiter detailliert werden, u.a. mit technischen Betrachtungen, Schalluntersuchungen, Kartierungen aus dem Umweltbereich, Kostenschätzungen. Ob der in Rede stehende Linienkorridor Bestandteil einer durchgängigen Linienvariante sein wird, steht noch nicht fest.

Das Gesamtkonzept für die Planungen wurde in den Dialogveranstaltungen gezeigt. Dieses wird nun Schritt für Schritt näher erläutert. Die Veranstaltungen sind so aufgebaut, dass zuerst die Methodik zum aktuellen Schritt sowie ein Ausblick auf den nächsten Schritt vorgestellt werden. Bisher wurde der Variantenvergleich noch nicht gezeigt. Dabei werden durchgängige Linienvarianten im Hinblick auf alle Zielsysteme miteinander verglichen. Dies wird in einer der nächsten Sitzungen des Dialogforums vorgestellt. Es ist zu beachten, dass im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kontinuierlich Meilensteine und Zwischenergebnisse gezeigt werden, die im weiteren Planungsverlauf sukzessive detaillierter bearbeitet werden.

Wo genau soll zwischen Schwetzingen und Waghäusel, insbesondere im Bereich Hockenheim, ein Linienkorridor ohne Tunnellösung realisierbar sein?

Im Bereich Hockenheim, wie auch im Bereich Graben-Neudorf, sind zwei zusätzliche Gleise entlang der Bestandsstrecke oder auch im vorhandenen Gleisfeld technisch denkbar. Die Zwangspunkte dort sind bekannt. Diese werden bei der näheren Untersuchung der technischen Machbarkeit in den weiteren Planungen berücksichtigt, sofern dieser Linienkorridor weiterverfolgt wird.

Es wurde zugesichert, dass bei der Abwägung betrachtet wird, wie viele Menschen in welcher Intensität von einer Bündelung betroffen sind. Im aktuellen Planungsschritt lautet die Argumentation, dass ein Grobkorridor nicht weiterverfolgt wird, weil er durch Wohnbebauung führt. In Graben-Neudorf verläuft der Linienkorridor auch durch Wohnbebauung. Die Maßstäbe sind nicht nachvollziehbar. Der Kurvenradius scheint wichtiger als die RWK V und die Menschen an der Bestandsstrecke. Die politische Positionierung der Region war bislang, dass Menschen das höchste Schutzgut sind.

In den Planungen wird berücksichtigt, dass es sich außerhalb des Gleisfelds um Bereiche der RWK V handelt. An Bestandsstrecken werden auch Optimierungen des vorhandenen Gleisfelds betrachtet. Beispielsweise in den Bereichen Graben-Neudorf, oder auch Karlsruhe-Durlach, wurde betrachtet, ob durch eine Optimierung des vorhandenen Gleisfelds – mit geringer Ausweitung und damit verringerten Eingriffen in die RWK V – Kapazitäten für zusätzliche Gleise geschaffen werden können. Aus technischer Sicht, nach ersten groben Betrachtungen, wurde hierzu ein Vorschlag gemacht. Dieser wird in den kommenden Planungsschritten durch die Umweltplaner noch genauer geprüft und bewertet werden. Das wird sich auch im Segmentvergleich zeigen, wenn die Durchfahrungsängen der Raumwiderstandsklassen betrachtet werden.

Bei der östlichen Umfahrung von Karlsdorf-Neuthard ist aktuell ein wesentliches Kreuzungsbauwerk vorgesehen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist noch nicht klar, ob dieses ober- oder unterirdisch trassiert werden kann. Dies muss ebenfalls näher betrachtet werden, falls dieser Linienkorridor weiterhin verfolgt wird.

Wenn Tunnel gebaut werden, dann bedeutet das nicht nur die Unterquerung für diesen Bereich, denn die komplexen Rampenbauwerke zur Ein- und Ausfahrt erfordern gewisse Entwicklungslängen. In den Planungen wird berücksichtigt, dass nicht umfänglich in den Wohnbestand eingegriffen wird um zwei Gleise durchzuführen. Mögliche Eingriffe in die umliegenden Gebiete müssen noch detaillierter betrachtet und gutachterlich bewertet werden.

Im Osten von Karlsruhe gibt es zwei Linienkorridore und einen Abzweig zum Hauptbahnhof. Sind diese alternativ zu betrachten oder ist es denkbar, dass mehrere Linienkorridore erforderlich sind?

Bei den angesprochenen Linienkorridoren führt der aus Norden kommende Linienkorridor entlang der BAB 5 einerseits in westliche Richtung hin zur Bestandsstrecke 4020. Bei diesem Linienkorridor wären im Bereich Karlsruhe zwei Linienkorridor-Verläufe notwendig, um sowohl den Haupt- als auch den Güterbahnhof Karlsruhe anzubinden. Andererseits führt der aus Norden kommende Linienkorridor entlang der BAB 5 in 2 Ausführungen an Karlsruhe-Durlach vorbei. Bei diesen beiden östlichen Linienkorridor-Verläufen wird nur ein Linienkorridor benötigt, da von Karlsruhe-Durlach aus sowohl in den Haupt- als auch in den Güterbahnhof eingefahren werden kann. Demnach gibt es in diesem Bereich grundsätzlich zwei verschiedene Lösungsansätze für eine Anbindung. Diese werden im weiteren Planungsverlauf im Rahmen des Segmentvergleichs gegenübergestellt.

Ist das Zielsystem Umwelt in der aktuellen Planungsphase bereits vollständig abgearbeitet? Der Detaillierungsgrad bei der Prüfung der Umweltbelange scheint zu variieren. Beispielsweise verläuft der Linienkorridor bei Friedrichstal und Staffort durch ein FFH-Gebiet.

Die Umweltbelange werden über die Planungsphasen hinweg betrachtet. Im Segmentvergleich erfolgt eine erste grobe Betrachtung der entworfenen Linienkorridore anhand der Durchfahrungslängen der Raumwiderstandsklassen. Im weiteren Verlauf, wenn durchgängige Linienvarianten vorliegen, werden Auswirkungsprognosen durchgeführt, u.a. werden dann FFH-Gebiete näher untersucht. Diese Umweltbelange können erst dann detaillierter betrachtet werden, wenn es eine geringere Anzahl an Linienkorridoren gibt. Daher erfolgt zunächst eine grobe und im weiteren Planungsprozess dann eine detailliertere Prüfung der umweltfachlichen Aspekte.

Herr Dr. Geweke und Herr Kern erläutern aktuelle Fragen und Hinweise des Themenkatalogs (Anlage 2, Seiten 8, 10-11).

Für mich ist tatsächlich aus den Plänen nicht nachvollziehbar, welche Grobkorridore nun eigentlich nicht weiterverfolgt werden, da die auf Seite 53 dargestellten Strecken nicht auf den Karten ablesbar sind. (Anm.: Bezieht sich auf Seite 53 der Präsentation vom 4. Dialogforum am 8.10.2021)

Erkennbar sind diese Grobkorridore (hellblau transparent) aufgrund der Tatsache, dass dort keine Linienkorridore (rot) hinterlegt sind. Die Darstellung der Bestandsstrecken ist in den Folien 49-51 der Unterlage für das Dialogforum am 08.10.2021 besser ersichtlich.

Für den Workshop am 19.10.2021 haben wir die entsprechenden Grobkorridore auf Folie 13 noch einmal durchnummeriert und in der Grafik entsprechend gekennzeichnet.

Warum wurde eine Idee, die in einem der Workshops genannt wurde, eine Führung parallel zur Strecke 4020 und ab Abzw. Saalbach parallel zur SFS 4080 bis zur A 5 nicht betrachtet? Dies würde den kritischen Punkt einer möglichen Kreuzung entlang der A 5 von Norden mit der Strecke 4080 bei Forst

(Tiefelage der Strecke 4080) und in kurzer Folge Raststätte Bruchsal und Anschluss Kleeblatt Bruchsal entschärfen und einen möglichen Streckenverlauf mitten durch Karlsdorf-Neuthard vermeiden.

Dieser Vorschlag wurde geprüft. Es besteht Bestandsbebauung entlang der Strecke 4020 (Mannheim – Schwetzingen, Friedrichstal – Karlsruhe), beispielsweise in Mannheim-Rheinau, Friedrichstal, Stutensee, Karlsruhe-Hagsfeld...

Zudem gibt es hochwertige Schutzgebiete (RWK IV) entlang der Strecke 4080 (Waghäusel – Bruchsal) zwischen Waghäusel und Abzweig zur Strecke 4020. Zwischen Abzweig Strecke 4020 und Bruchsal wäre ein Linienkorridor nur auf der Südseite denkbar. Dort verläuft der Korridor überwiegend in RWK IV. Im Rahmen der Überprüfung der Varianten aus der Öffentlichkeit wird dieses Thema nochmals näher beleuchtet.

Anmerkung: Die Durchfahrungsängen werden im Segmentvergleich gegenübergestellt.

Warum wurde eine Bündelung mit der SFS MA – S (Strecke 4080) im Bereich Abzw. Saalbach – Tunnel Forst nicht mehr weiterverfolgt, obwohl sie bei den Grobkorridoren enthalten war.

Im Rahmen der Linienentwicklung wurde auf Basis der Planungsprämissen sowie der Raumwiderstände kein Linienkorridor in diesem Bereich identifiziert. Im Rahmen der Linienoptimierung werden wir diesen Teilabschnitt als Variantenvorschlag aus der Öffentlichkeit nochmals prüfen und in den weiteren Abwägungsprozess mit einbeziehen.

Kann seitens der Deutschen Bahn eine Karte mit den Nummern der Bestandsstrecken zur Verfügung gestellt werden?

Die Deutsche Bahn stellt eine solche Karte zur Verfügung. Bis dahin kann die Website <https://www.openrailwaymap.org/> für einen Überblick genutzt werden.

Nachträgliche Anmerkung: Eine Karte mit den Streckennummern von Bestandsstrecken im Suchraum wurde zwischenzeitlich auf der Projektwebsite unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> und unter Downloads unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads> zur Verfügung gestellt.

Ist eine durchgehend 2-gleisige NBS von Lampertheim/MA-Waldhof bis KA apodiktisch gesetzt oder können auch wenig ausgelastete Streckenabschnitte (z.B. Strecke 4060 MA-Rbf – MA Ziehbrunnen – Schwetzingen) ohne oder mit geringer Infrastrukturerweiterung mitbenutzt werden?

Nein, es ist keine durchgehende 2-gleisige Neubaustrecke gesetzt. Das übergeordnete, verkehrliche Ziel ist die Engpassauflösung im Korridor Mannheim – Karlsruhe zwischen den Schnittstellen zu den jeweils angrenzenden Großprojekten „NBS Frankfurt – Mannheim“ und „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“. Grundsätzlich gehen wir erst einmal davon aus, dass hierfür durchgängig zwei zusätzliche Gleise erforderlich sind. Dies kann durch den (abschnittweisen) Ausbau bestehender Strecken oder durch Neubau umgesetzt werden. Gegebenenfalls können auch kleinere, abschnittsweise Ausbaumaßnahmen (z.B. zusätzliche Weichen, Blockverdichtung) an Bestandsstrecken ausreichende Kapazitäten schaffen.

Wird für die prognostizierte Auslastung der einzelnen Streckenabschnitte (gemäß 4. Dialogforum, Folie 47 ff) eine Kapazitäts-/ Leistungsfähigkeitsberechnung im Vergleich durchgeführt, um die einzelnen Maßnahmen gegeneinander zu bewerten?

Ja, die erforderliche Dimensionierung der Infrastruktur ist noch durch weitere Kapazitätsuntersuchungen zu überprüfen.

Anmerkung: Herr Bückle, DB Netz AG, hatte in der 3. Sitzung des Dialogforums die Kapazitätsuntersuchung seitens des Bundesgutachters für das Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2030 vorgestellt.

Wird eine linksrheinische Trasse trotzdem vertiefend untersucht, wenn Start in Mannheim und Ende in KA mit sehr großen Tunnelbauwerken konzipiert sind? Welche Rolle spielt hierbei der Kostenfaktor vs. Raumwiderstände / Umwelt / Mensch?

Welche Linienkorridore vertieft untersucht werden, wird sich beim Segmentvergleich und der Linienoptimierung herausstellen.

Grundsätzlich werden rechts- und linksrheinische Linienkorridore absolut gleichwertig betrachtet. Neben dem raum- und umweltfachlichen Belangen fließen in die Betrachtung auch die verkehrlichen, betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Belange mit ein.

Erste grobe Kostenabschätzungen kann es aber erst geben, wenn durchgehende Linienvarianten vertiefter untersucht werden, da letztlich die Gesamtkosten verglichen werden müssen und nicht die Kosten einzelner Abschnitte bzw. Bauwerke.

Es wird vereinbart, dass in der heutigen Sitzung keine Aufteilung in zwei Gruppen für den nördlichen und südlichen Planungsraum erfolgt. Diese Aufteilung sowie die dazugehörigen Punkte des Themenkatalogs (Anlage 2, Seiten 12 bis 32) werden stattdessen für den weiteren Workshop am 28. Oktober 2021 vorgesehen.

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Vorstellung der nächsten Schritte

Herr Dr. Geweke stellt die Termine für die Dialogveranstaltungen bis Ende des Jahres vor (Anlage 2, Seiten 35 bis 36). Ein weiterer Workshop, in dem die Themen des letzten Dialogforums weiter vertieft werden, wird am 28. Oktober 2021 stattfinden. Zudem wird es am 8. Dezember einen Workshop zu den Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz geben. Herr Dr. Geweke lädt zu individuellen Sprechstunden mit der DB Netz ein. Hierfür gibt es verschiedene mögliche Zeitfenster, unter anderem noch vor dem kommenden Workshop Ende Oktober (Anlage 2, Seite 35). Auch außerhalb dieser

Sprechstunden sind Gespräche möglich, dazu können sich Mitglieder per E-Mail bei der Db Netz melden. Zudem gibt es monatliche Sprechstunden für Bürgerinnen und Bürger. Herr Dr. Geweke wiederholt, dass alle schriftlich eingegangenen Fragen auch schriftlich beantwortet werden.

Die Antragskonferenzen als Vorbereitung der möglichen Raumordnungsverfahren

Herr Dr. Geweke weist erneut auf die Antragskonferenzen in den beiden Bundesländern als Vorbereitung für mögliche Raumordnungsverfahren hin (Anlage 2, Seite 34). Die Antragskonferenzen bedeuten nicht, dass das Raumordnungsverfahren eingeleitet wurde, sondern stellen lediglich eine Beratung des Vorhabenträgers dar. Das Raumordnungsverfahren beginnt, wenn die Planungen abgeschlossen sind. Daniela Walter, Regierungspräsidium Karlsruhe, ergänzt, dass es in der Antragskonferenz um den gesamten Suchraum geht, unabhängig vom aktuellen Planungsstand. Dabei geht es um die Erfassung von Raumnutzungsansprüchen, öffentlichen Belangen und bestehenden Planungsabsichten im Suchraum. Diese Informationen werden dem Vorhabenträger als Grundlage für die Untersuchungen mitgegeben. Bei der Antragskonferenz wird nicht auf den aktuellen Planungsstand eingegangen. Eine Antragskonferenz ist mit einem Scopingtermin vergleichbar – nur, dass nicht nur Umweltbelange, sondern auch Auswirkungen auf Raumordnungsfaktoren besprochen werden. Frau Walter weist darauf hin, dass sich viele Mitglieder noch nicht zur Teilnahme an der Antragskonferenz zurückgemeldet haben. Sie bittet um Rückmeldung, dazu werden zeitnah „Erinnerungsmails“ versendet.

Frage eines Mitglieds: Wird in das bzw. in die beiden Raumordnungsverfahren eine Antragsvariante eingebracht, oder gibt es hier Spielraum?

Herr Dr. Geweke antwortet, dass es grundsätzlich das Ziel ist, eine Antragsvariante für den Suchraum einzubringen. Der gesamte Prozess wird in einer Antragsunterlage integriert. Es soll am Ende klar werden, warum die Entscheidung für eine Variante ausfiel.

Verabschiedung

Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Teilnahme am Workshop sowie die Fragen und die konstruktive Diskussion. Er bittet die Teilnehmenden, die E-Mail-Adresse info@mannheim-karlsruhe.de weiter für Fragen und Hinweise zu nutzen. Anschließend verabschiedet er die Teilnehmenden.

Einige Mitglieder bedanken sich für die kurzfristige Ansetzung des heutigen zusätzlichen Workshops.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.