

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

11. Sitzung

Alex Huber Forum, Forst

**04. Oktober 2023**

---

## 11. Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Alex Huber Forum, Forst
Dauer:	14.00 Uhr – 16.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Martin Wachter, ifok
Referenten:	Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok

### Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Blick in die Planungswerkstatt <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aufzeigen der verwendeten Daten</li><li>▪ Entwurfsstand wasserrechtliche Ersteinschätzung</li><li>▪ Methodik der Grobkostenermittlung</li></ul>
TOP 4	Offene Fragen und aktuelle Schreiben
TOP 5	Weiterer Prozess
TOP 6	Ausblick
TOP 7	Vertiefung in Gruppen

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter [www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops](http://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops) abrufbar.

### Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	<a href="#">Präsentation zur 11. Sitzung</a>
Anlage 2	<a href="#">Presseinformation des Dialogforums zur 11. Sitzung</a>

## **TOP 1 Begrüßung**

### **Begrüßung durch DB**

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, dankt den Anwesenden für Ihre Teilnahme am Dialog. Er dankt Herrn Bürgermeister Killinger für die Einladung nach Forst und erklärt, dass der Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg, Thorsten Krenz, und der Konzernbevollmächtigte für die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, nicht an der Sitzung teilnehmen können.

Herr Dr. Geweke erläutert den aktuellen Stand der Planungen: Im Variantenvergleich werden acht Linienvarianten für die Option Mannheim mit und sechs Linienvarianten für die Option Mannheim ohne zwei zusätzliche Gleise untersucht. Voraussichtlich sei im Jahr 2024 die Auswahl einer Vorzugsvariante möglich, entscheidend dafür sei die Zugzahlenprognose 2040. Nach wie vor handele es sich um grobe Korridore von 1000 m Breite. Herr Dr. Geweke erklärt, dass in der Sitzung wie angekündigt keine bedeutenden neuen Ergebnisse vorgestellt werden. Es seien Einblicke in die Daten, die im Rahmen des Variantenvergleichs verwendet werden, geplant. An den verschiedenen Thementischen gebe es die Möglichkeit für individuelle Fragen. Herr Dr. Geweke stellt Herrn Peter Prisslinger als neuen technischen Leiter vor. Herr Dr. Geweke freue sich auf die Sitzung und den Austausch.

### **Begrüßung durch die Moderation, Mitgliedsanfrage und Tagesordnung**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden. Er stellt die Tagesordnung für die Sitzung vor, gegen die er keine Einwände feststellt.

Er erläutert, wie die Anwesenden die Folien der Sitzung auf ihrem eigenen Gerät live mitverfolgen können (Anlage 1, Seite 3).

Er erklärt, dass eine Mitgliedsanfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Südwest eingegangen ist (Anlage 1, Seite 8). Herr Eggert stellt fest: Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Aufnahme in das Dialogforum.

## **TOP 2 Rückblick und Aktuelles**

### **Verabschiedung des Protokolls**

Zum Protokollentwurf der 10. Sitzung des Dialogforums sind Präziserungs- und ein Ergänzungsvorschläge (Anlage 1, Seiten 5-7) eingegangen. Es gibt keine weiteren Anmerkungen oder Ergänzungen seitens der Mitglieder. Damit ist das Protokoll mit den vorgestellten Ergänzungen verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

## **Rückblick**

Herr Dr. Geweke stellt den aktuellen Stand der Planungen für den Variantenvergleich vor (Anlage 1, Seite 9). Er gibt einen Rückblick auf die Aktivitäten des Projektteams seit dem 10. Dialogforum (Anlage 1, Seite 10).

Nachfolgende Fragen der Mitglieder werden von Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

## **TOP 3 Blick in die Planungswerkstatt**

### **Aufzeigen der verwendeten Daten**

Herr Stolzenburg stellt die Dokumentation der Datenaufbereitung vor (Anlage 1, Seite 12). Er erläutert die beispielhaften Ausschnitte aus der Datenaufbereitungstabelle (Anlage 1, Seiten 13-18).

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Gibt es die Möglichkeit, die verwendeten Daten nachzuprüfen?*

Es handelt sich um Arbeitsstände, die nicht herausgegeben werden können. Es gibt an den Thementischen später in der Sitzung die Möglichkeit, die Daten anzuschauen und weitere Hinweise zu geben. Spezifische Nachfragen können ebenfalls an den Thementischen besprochen werden.

*Gibt es eine Frist, nach deren Ablauf keine Daten und Hinweise mehr eingereicht werden können?*

Der Variantenvergleich befindet sich in der Endphase. Sobald er abgeschlossen ist, können keine neuen Daten aufgenommen werden. Die Datenabfrage ist grundsätzlich abgeschlossen, einzelne Hinweise können kurzfristig noch eingereicht und berücksichtigt werden.

*Können zum Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung weitere Hinweise/Schreiben eingereicht werden? Wie wird das Thema in dem Projekt berücksichtigt?*

Der Variantenvergleich befindet sich in der Endphase. Schreiben können noch berücksichtigt werden, solange der Variantenvergleich nicht abgeschlossen ist.

Das Thema Zerschneidung wird aus zwei Blickwinkeln betrachtet: Einerseits kann es eine Zerschneidung zwischen Ortsteilen geben und andererseits eine Zerschneidung von unbelasteten Freiräumen. Für letzteres gibt es den Bündelungsbonus, mit dem Varianten, die in Bündelung verlaufen, besser bewertet werden. Dieser Bündelungsbonus wird gutachterlich für angemessen gehalten und entsprechend berücksichtigt.

Für die Zerschneidung zwischen Ortsteilen wird auf Ebene der Raumordnung grob analysiert, inwiefern bestehende Wegeverbindungen bzw. die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder zu Fuß beeinträchtigt werden. Daraus ergeben sich Konflikte, die als hoch, mittel oder gering eingestuft werden.

Bei dieser Betrachtung erfolgt kein tieferer fachlicher Einstieg. Es handelt sich um grobe Linien, die durch den Raum verlaufen, und entsprechend geschieht die Bewertung auf einer groben Ebene.

*Was bedeutet das Schreiben zum Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung, das mit der Einladung versendet wurde? Eine Berücksichtigung von Trenn- und Zerschneidungswirkungen vor dem Variantenvergleich scheint nicht möglich, das Kriterium soll dennoch angemessen und sachgerecht geprüft werden.*

Das Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung wurde im 9. Dialogforum besprochen, anschließend ist beim Projektteam ein Schreiben des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein eingegangen. Die Antwort auf dieses Schreiben wurde dem Protokoll des 10. Dialogforums angehängt, weil das Thema in dieser Sitzung besprochen wurde und es ein Wunsch der Mitglieder war, das Schreiben zusätzlich zum Protokoll zu erhalten.

Im Variantenvergleich werden die Linienvarianten selbstverständlich auch bezüglich ihrer Trenn- und Zerschneidungswirkung bewertet und verglichen.

*Werden die beiden zusätzlichen Linien für die Option Mannheim mit zwei zusätzlichen Gleisen (LR4, LR6) im Variantenvergleich genauso intensiv untersucht und bewertet wie die anderen sechs Linien?*

Ja, es werden alle acht Varianten im Variantenvergleich vollständig bewertet. Falls in Mannheim keine zwei zusätzlichen Gleise benötigt werden, dann würden die beiden angesprochenen Varianten aus dem Variantenvergleich entfallen.

## **Entwurfsstand wasserrechtliche Ersteinschätzung**

Herr Stolzenburg stellt die Ziele, das Vorgehen und die vorläufigen Ergebnisse der wasserrechtlichen Ersteinschätzungen vor (Anlage 1, Seiten 20-27).

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Warum wird für den Hochwasserretentionsraum Rehbachpolder ein gedeckelter Trog als Maßnahme vorgeschlagen?*

An dieser Stelle befindet sich die Linie bereits teilweise im Tunnel, dieser würde durch einen gedeckelten Trog etwas verlängert werden. Technisch ist es generell möglich, in einem Hochwasserschutzgebiet einen gedeckelten Trog zu bauen. Es geht dann kein oder wenig Retentionsraum verloren.

## **Methodik der Grobkostenermittlung**

Herr Kern stellt die Ziele und das Vorgehen zur Ermittlung der Grobkosten vor (Anlage 1, Seiten 29-33).

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Ist eine Aufständigung für wasserrechtliche Maßnahmen zum Beispiel ein Risiko, das in die Baukosten eingeht? Wie würde so etwas einberechnet werden?*

Aktuell erfolgen oberirdische Planungen und Bewertungen. Mögliche Konflikte werden entsprechend im Variantenvergleich dargestellt. Der angesprochene Punkt wirkt sich auf fast alle Varianten aus. Derzeit ist in Prüfung, wie das Thema einbezogen wird – ggf. als Risiko oder mit einer konkreten Vermeidungs- bzw. Verbesserungsmaßnahme.

*Bis zu welchem Abstand werden Zuschlagsfaktoren für Bauen unter Betrieb berücksichtigt?*

Die Berücksichtigung hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab. Als Schätzung lässt sich ein Abstand von etwa 10 m von Fahrbahnkante zu Fahrbahnkante nennen.

## **TOP 4 Offene Fragen und aktuelle Schreiben**

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über Schreiben und Stellungnahmen, die seit dem 10. Dialogforum beim Projektteam eingegangen sind (Anlage 1, Seite 35). Er stellt die Antworten des Projektteams auf den Vorschlag einer Berücksichtigung der Hauptbahnhöfe Mannheim und Karlsruhe sowie die Antworten auf die Rückfragen zur Trenn- und Zerschneidungswirkung im Hinblick auf Schallschutzwände vor (Anlage 1, Seiten 36-38).

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Die Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe hängt vom Betriebskonzept ab – gilt dies auch für den Rangierbahnhof Mannheim?*

Ja, dies gilt auch für den Rangierbahnhof in Mannheim. Die Kapazitätsuntersuchungen für die Linienvarianten werden aktuell durchgeführt. Sobald die Ergebnisse vorliegen, wird im Dialogforum vorgestellt, wie die einzelnen Strecken ausgelastet sind, wo Güterverkehr fährt, und welche Anbindungen bestehen.

*Wie weit darf die Anbindung einer Verbindungskurve entfernt sein, damit es noch als Anbindung eines Bahnhofs gewertet wird?*

Es wird für Mannheim beispielsweise geprüft, inwiefern der Rangierbahnhof über das Bahnprojekt erreicht werden kann. Bei den rheinquerenden Varianten gab es zunächst keine Anbindung des Raums südlich von Mannheim. Für LR6 ist mit der Verbindungskurve bei Hockenheim eine Anbindung an den Bestand und damit eine Anbindung des Raums südlich von Mannheim gegeben. Bei LR4 wurde eine Umfahrung von Graben-Neudorf aufgenommen. Diese Umfahrung ermöglicht es, den Raum südlich von Mannheim über die Bestandsstrecke anzubinden und bestehende Restkapazitäten zu nutzen.

*Bitte konkrete Beispiele zeigen, wo welche Schallschutzwände möglich sind.*

Aktuell befinden sich die Planungen auf einer groben Ebene, es ist nicht klar, wie hoch die Schallschutzwände sein müssen. Die Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) müssen eingehalten werden.

Das Projektteam sucht nach weiteren Beispielen inklusive Höhenangaben der dargestellten Schallschutzwände.

*Es gibt ein Schreiben der Gemeinde Otterstadt/Waldsee – ist dies eingegangen?*

Ja, das Schreiben ist eingegangen.

## **TOP 5 Weiterer Prozess**

Herr Dr. Geweke stellt die Arbeitsschritte bis zur Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren vor (Anlage 1, Seite 40). Die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2024 feststehen.

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Kann der Zeitraum für das Feststehen der Antragsvariante weiter konkretisiert werden?*

Die Ergebnisse der Kapazitätsuntersuchungen fehlen noch. Sobald sie vorliegen, sollen sie in einer Sitzung des Dialogforums vorgestellt werden. Die Zugzahlenprognosen 2040 werden vermutlich nicht Anfang des Jahres vorliegen. Daher ist die Festlegung einer Antragsvariante vermutlich eher in der zweiten Jahreshälfte realistisch. Der Zeitrahmen hängt von der Veröffentlichung der Zugzahlenprognosen 2040 ab. Die Erstellung der Prognosen erfolgt durch die Bundesgutachter, das Projekt hat hierauf keinen Einfluss.

*Wovon hängen die Betriebskonzepte ab und wann wird das Betriebskonzept vorgestellt?*

Das Betriebskonzept hängt von den Fahrbeziehungen ab. Die Anbindungen der verschiedenen Varianten bedingen, wie die Züge auf den Strecken fahren können. In Abhängigkeit der Variante ist anschließend die Verteilung der Züge erkennbar. Das Betriebskonzept kann vorgestellt werden, wenn die Kapazitätsuntersuchungen für die Varianten abgeschlossen sind.

*Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Betriebskonzept und den Betriebskosten?*

Die Betriebskosten spielen bei den Betriebskonzepten keine Rolle. Bei den Betriebskonzepten wird nur die Engpassauflösung bzw. Sicherstellung ausreichender Kapazitäten betrachtet.

*Werden verschiedene Kapazitätsberechnungen für unterschiedliche Konzepte (Güterverkehr auf der Neu- und Ausbaustrecke und Personenverkehr auf der Bestandsstrecke bzw. eine separate Führung von langsamem Güterverkehr auf einer Strecke und schnellem Güter- sowie Personenverkehr auf der anderen Strecke) durchgeführt?*

Die Nutzung der Neu- und Ausbaustrecke für den Personenfernverkehr steht nicht zur Diskussion. Es wird eine Strecke für Güterverkehr geplant. Der Güterverkehr fährt sehr homogen (Geschwindigkeiten von 100 km/h bis max. 120 km/h), es gibt daher keinen schnellen und langsamen Güterverkehr. Es gibt

bereits eine schnellere Strecke. Es soll eine Entmischung durchgeführt werden, aber es ist keine Beschleunigung des Personenfernverkehrs vorgesehen.

*Rückfrage: Warum wird immer wieder über eine Anbindung an den Hauptbahnhof diskutiert?*

Das Projektteam stellt nur die Beantwortung eingegangener Fragen vor. Konkrete Ergebnisse können gezeigt werden, sobald die Ergebnisse der Kapazitätsuntersuchungen vorliegen und klar ist, wie die Auslastungen auf den Strecken sind.

## **TOP 6 Ausblick**

Herr Dr. Geweke stellt die weitere Planung der Sitzungen des Dialogforums vor (Anlage 1, Seite 42). Am 23. November ist eine öffentliche Informationsveranstaltung vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit, an Sprechstunden teilzunehmen.

Der Moderator fragt, ob ein Workshop im Oktober zur Vertiefung des 11. Dialogforums aus Sicht der Anwesenden nötig ist. Er stellt fest: Der Workshop wird von den anwesenden Mitgliedern nicht benötigt.

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Gibt es eine klare Frist für das Einreichen von Daten oder Hinweisen?*

Es gibt keine Frist, es wird weiterhin alles angenommen. Die GIS-Verschneidung ist abgeschlossen, dafür werden amtliche Daten verwendet. Es ist nicht klar, welche neuen/weiteren Daten vorliegen könnten. Je schneller Daten oder Hinweise übermittelt werden, desto besser – denn irgendwann wird eine Vorzugsvariante verkündet.

### **Abstimmung der Presseinformation**

Die Teilnehmenden stimmen Botschaften für eine gemeinsame Presseinformation des Dialogforums ab (Anlage 2).

### **Verabschiedung**

Herr Dr. Geweke bedankt sich bei den Teilnehmenden für die guten Diskussionen und die wichtigen Beiträge. Er betont, dass die Veranstaltung im Rahmen des informellen Verfahrens stattfindet und das Projektteam sein Bestes gebe, alle Beteiligten mitzunehmen. Herr Dr. Geweke wünscht den Anwesenden gute Gespräche an den Thementischen.

Herr Eggert verabschiedet die Teilnehmenden und schließt den Plenumsteil der Sitzung. Er verweist auf die Thementische für individuelle Fragen und Hinweise.

## **TOP 7 Vertiefung in Gruppen**

An den folgenden Thementischen können die Mitglieder des Dialogforums individuelle Fragen stellen:

- Schutzgüter Umwelt
- Schutzgüter Umwelt und Belange der Raumordnung
- Vorgehen im Variantenvergleich bei der wasserrechtlichen Ersteinschätzung
- Natura 2000
- technische Planung/ Blick in smarttrass

ENTWURF