

•

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

1. Sitzung

Online-Sitzung

29. Januar 2021

1. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Online-Sitzung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.15 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Robin Rieprich, ifok
Referenten:	Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg, Deutsche Bahn AG 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 Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung
Dokumentation:	Kinga Chojnowski, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
TOP 3	Konstituierung des Forums
TOP 4	Vorstellung des Projektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
TOP 5	Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
TOP 6	Weiteres Vorgehen

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

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1	Teilnehmerliste
Anlage 2	Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3	Kriterienkatalog der Raumwiderstandsanalyse
Anlage 4	Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, begrüßt die Teilnehmenden des 1. Dialogforums Mannheim–Karlsruhe. Er bedankt sich auch im Namen des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für das Land Rheinland-Pfalz, Dr. Klaus Vornhusen, bei den Mitgliedern des Forums für ihre Teilnahme.

Er betont, dass das Dialogforum Mannheim–Karlsruhe für die DB Netz AG einen zentralen Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt darstellt. Nach der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung im November 2020 freue er sich, dass nun auch die gemeinsame Arbeit im Dialogforum beginnt. Ziel der konstituierenden Sitzung des Forums sei es, einen Rahmen für das Dialogforum zu setzen, organisatorische Fragen zu beantworten und den Ablauf der Beteiligung zu besprechen. Dabei sollen die Teilnehmenden Klarheit darüber gewinnen, welche Themen im Schwerpunkt bearbeitet werden können und ein Selbstverständnis besprechen, in dem die Arbeitsweise des Forums festgehalten wird.

Thorsten Krenz stellt anschließend Dr. Stefan Geweke, den Projektleiter des Bahnprojektes Neubau-/ Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe von der DB Netz AG sowie Dr. Markus Demmler vor, der als Leiter der Infrastrukturprojekte im Bereich Südwest für die DB Netz AG teilnimmt.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Mitglieder zum 1. Dialogforum. Er erläutert das Vorgehen in der Sitzung, die pandemiebedingt online stattfindet. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen.

Anschließend stellt der Moderator die Agenda des 1. Dialogforums vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Vorstellungsrunde der Teilnehmenden

In einer Vorstellungsrunde stellen sich die Teilnehmenden mit Namen und Nennung Ihrer Institution vor (siehe Anlage 1). Der Moderator betont, dass in der heutigen Sitzung neben den festen Mitgliedern des Forums ausnahmsweise auch eine stellvertretende Person pro Institution als Gast zugelassen wurde. Ab der zweiten Sitzung des Dialogforums sei nur noch die Teilnahme einer Person pro Institution vorgesehen, damit das Forum eine gute Arbeitsgröße behalte und so arbeitsfähig sei. Dieser Punkt werde in der Diskussion des Selbstverständnisses noch einmal aufgegriffen.

Erwartungen an die Forumsarbeit

Die Teilnehmenden werden durch die Moderation zu Beginn der Sitzung gebeten, ihre Erwartungen an die Arbeit im Dialogforum und wichtige Themen für die Forumsarbeit schriftlich einzureichen. Robin Rieprich, Co-Moderator, fasst die gesammelten Erwartungen und Themen zusammen.

Folgende Erwartungen werden eingebracht:

Was sind Ihre Erwartungen an die Arbeit im Dialogforum?

- Offenheit
- Meine Erwartungshaltung zum Dialogforum ist, dass die Ausarbeitungen, Präsentationen und Diskussionen, die die Forumsteilnehmer erstellen, auch wirklich ernst genommen und in Betracht gezogen werden. Diese Erwartungen habe ich beim Beteiligungsforum Frankfurt–Mannheim sehr häufig vermisst.
- Finden einer verträglichen Trasse
- Die laufenden Planungen verfolgen, örtliche Gegebenheiten beisteuern und diskutieren
- Transparenz der Entscheidungswege, Teilnahme der politischen Vertreter
- Ehrlicher Dialog, umfassende transparente Teilung der Informationen
- Transparenz
- Transparenter Dialog
- Transparenz und Information! Klarheit über Entscheidungsprozesse
- Transparenz, Erarbeitung von Entscheidungen, bei denen der Naturschutz nicht zu kurz kommt
- Offen, transparent und im Ergebnis muss eine menschen- und umweltgerechte Lösung herauskommen

Welche Themen sind Ihnen besonders wichtig für die Bearbeitung im Dialogforum?

- Kriterien zur Auswahl der Trassen
- Die Ökologie (besonders Lärmschutz, Natur und Tierschutz)
- Bündelung mit anderen Verkehrswegen (B36 / B35, BAB, vorhandenen Bahnstrecken), keine Durchschneidung zusammenhängender Gemeindegebiete, keine Durchschneidung von FFH-Gebieten
- Transparente Planung des Streckenverlaufs, zugrunde gelegtes Mengengerüst und Belastung für die Umgebung im Abstand von der Trasse
- Lärmschutz bei Güterverkehr; Berücksichtigung besonderer Lärmsituationen aufgrund mehrerer Lärmquellen
- Trassenvarianten, Gewichtung, Entscheidungsfindung
- Aktueller Stand der Planung & weiterer Terminplan der Arbeit und des Dialogs
- Minimierung Raumkonflikte (Mensch und Umwelt)
- Gleichberechtigte linksrheinische Streckenprüfung!
- Naturschutz, Lärm
- Streckenabschnitt Karlsruhe-Hagsfeld: Lärmschutz kann nur mit Tunnel erreicht werden. Oberirdischer Ausbau wegen Bebauungslage und räumlicher Enge faktisch unmöglich!

TOP 2 Vorstellung der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Moderator stellt Leitlinien der geplanten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe vor. Der Planungsprozess wird von Anfang an eng und transparent durch die Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Diese soll nach klaren und bewährten Leitlinien erfolgen. Den Kern der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bildet das Dialogforum. Im Dialogforum stehen Eckpunkte der Planung und der Projektfortschritt im Fokus. Es können Fragen gestellt und Fakten geklärt werden. Das Dialogforum wird um begleitende Workshops ergänzt, die sowohl Grundlagen der Planung als auch Fachthemen aufgreifen. Alle Beteiligten haben die Möglichkeit, Ideen und Anregungen zur Trassenfindung einzubringen. Die Öffentlichkeit wird über den aktuellen Stand zum Vorhaben unter anderem über die Projekt-Website www.mannheim-karlsruhe.de, Präsenzen vor Ort an den Bahnhöfen sowie den Projekt-Newsletter informiert (Anlage 2, Seite 4 bis 8).

TOP 3 Konstituierung des Forums

Der Moderator schlägt vor, dass für die künftige Arbeit im Dialogforum Grundsätze der Zusammenarbeit und Arbeitsweise vereinbart werden. Er stellt den Mitgliedern des Forums den Entwurf für ein gemeinsames Selbstverständnis vor (Anlage 2, Seite 9 bis 17). Die Teilnahme im Dialogforum ist an Institutionen gebunden und auf einen Platz pro Institution beschränkt.

Er bittet um eine Rückmeldung, falls bei Teilnehmenden der reguläre Sitzungsbeginn für das Dialogforum um 14.00 Uhr grundsätzlich nicht passen sollte.

Außerdem verweist der Moderator darauf, dass Kontaktdaten innerhalb des Teilnehmerkreises in einer Liste zur Sitzung erfasst und damit ausgetauscht werden können, sollte dies gewünscht sein. Die Kontaktdaten werden nicht auf der Website veröffentlicht oder über den Teilnehmerkreis hinaus weitergegeben.

Zur Dokumentation der Forumssitzungen schlägt der Moderator folgendes Vorgehen vor: Das Protokoll solle nach der Veranstaltung mit einer zweiwöchigen Rückmeldefrist an die Teilnehmenden versendet werden. Anschließend werden eventuelle Änderungsvorschläge durch die Moderation eingearbeitet und das Protokoll wird als Entwurf gekennzeichnet auf die Projekt-Website gestellt. Die formelle Verabschiedung erfolgt dann jeweils im nächsten Dialogforum.

Die Teilnehmenden im Forum äußern keine Einsprüche oder Anmerkungen zu dem vorgeschlagenen Vorgehen und den Grundsätzen der Zusammenarbeit.

Das Selbstverständnis soll nach Möglichkeit in der kommenden Sitzung vom Forum beschlossen werden. Der Moderator bittet darum, etwaige Änderungs- oder Ergänzungswünsche vor der nächsten Sitzung des Dialogforums einzureichen.

TOP 4 Vorstellung des Projektes NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter des Bahnprojektes Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden den aktuellen Projektstand vor. Der Korridor Mann-

heim–Karlsruhe ist Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Ziel ist es, in einem transparenten und Kriterien-basierten Prozess eine gesamthafte und zukunftsfähige Lösung für eine Neu-/ Ausbaustrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe zu finden.

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über das Vorgehen und die nächsten Planungsschritte im Bahnprojekt (Anlage 2, Seite 18 bis 25). Aktuell reicht der Suchraum des Projektes von Mannheim im Norden über die gesamte Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden. Natürliche Begrenzungen des Suchraums gen Osten und Westen ergeben sich durch den Kraichgau und den Pfälzer Wald. Dieser weite Suchraum dient der rechtssicheren, offenen Bestimmung der zu ermittelnden Vorzugsvariante. In einem nächsten Schritt werden innerhalb dieses Suchraums Grobkorridore definiert, die sich aus den Bereichen möglichst geringer Raumwiderstände ergeben.

TOP 5 Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren

Martin Stolzenburg, Projektleiter der Froelich & Sporbeck Umweltplanung, stellt die Methodik und den Prozess zur Findung von Grobkorridoren vor. Er erklärt, dass sich der Such-/ Untersuchungsraum mit zunehmendem Planungsfortschritt einengt, während sich die Untersuchungstiefe erhöht. Auf dem Weg zu einer Antragsvariante werden technisch zulässige, volkswirtschaftlich sinnvolle und die verkehrlichen Ziele erfüllende Linien im Hinblick auf die Zielsysteme „Umwelt“ und „Raumordnung“ überprüft. Parallel erfolgt auch eine Bewertung des Zielsystems „Verkehr/Wirtschaft“ durch den Vorhabenträger. Im Zielsystem Umwelt werden die Schutzgüter anhand des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht. Im Zielsystem Raumordnung werden die Belange anhand des Raumordnungsgesetzes berücksichtigt. Für die Bewertung werden Raumwiderstandsklassen definiert. Diese bilden die Grundlage im Prozess zur Findung von Grobkorridoren, Varianten und einer Antragsvariante. Innerhalb der im Verhältnis konfliktärmeren Bereiche (Raumwiderstandsklassen I-III) werden Grobkorridore entworfen. Sofern Abschnitte sehr hoher Raumwiderstände (Raumwiderstandsklasse IV) nicht umgangen werden können, werden diese möglichst an der schmalsten Stelle gequert. Räume mit außerordentlich hohen Raumwiderständen sollen möglichst nicht beansprucht werden.

Die aktuelle Terminplanung des Projekts sieht die Festlegung einer Antragsvariante und die Einreichung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für das Jahr 2023 vor (Anlage 2, Seite 26 bis 37).

Fragen aus dem Dialogforum zur Projektvorstellung und der Methodik zur Findung von Grobkorridoren

Im Folgenden beantworten Dr. Stefan Geweke und Martin Stolzenburg die Fragen der Teilnehmenden.

Suchraum

Es wurde der Mannheimer Rangierbahnhof als nördliches Ende des Suchraumes genannt. Bedeutet dies, dass das Mannheimer Stadtgebiet und eine mögliche Tunnellösung nicht Bestandteil des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe ist?

Der Suchraum der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe reicht im Norden bis nach Mannheim-Waldhof. Dieser Bereich bildet die Schnittstelle zur NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar. Der Rangierbahnhof Mannheim ist ein Beispiel für einen wichtigen Knotenpunkt im nördlichen Bereich des Suchraums, dessen sinnvolle verkehrliche Anbindung im Projekt betrachtet wird.

Die DB Netz AG führt auch für das Mannheimer Stadtgebiet eine Raumwiderstandsanalyse durch, ermittelt Grob- und Trassenkorridore und untersucht variantenoffen mögliche Linienführungen. Inwieweit sich im Prozess eine oberirdische oder eine unterirdische Trassenführung im Mannheimer Stadtgebiet unter Berücksichtigung der angewandten Kriterien als die beste Lösung erweist, kann zum aktuellen Planungsstand noch nicht beurteilt werden.

Kann die Begrenzung des Suchraumes grundsätzlich noch angepasst werden?

Die DB Netz AG beabsichtigt, eine sinnvolle verkehrliche Lösung für die Strecke Mannheim–Karlsruhe zu finden. Schon über den Projektnamen werden der nördliche und südliche Start- bzw. Endpunkt des Projektes definiert. Der Suchraum wurde entsprechend so gewählt, dass die erforderlichen Anschlüsse an weitere, laufende Großprojekte wie die NBS Frankfurt – Mannheim (Rhein/Main–Rhein/Neckar) im Norden und die ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Süden geschaffen werden können. Im Osten und Westen bilden der Kraichgau und der Pfälzerwald geotopographische Gegebenheiten eine natürliche Grenze des Suchraumes. Daher geht die DB davon aus, dass alle verkehrlich sinnvollen Lösungen mit dem Suchraum abgedeckt werden können. Hinweise aus der Öffentlichkeit zum Suchraum werden aber selbstverständlich aufgenommen und geprüft.

Kann die Trasse um Mannheim herumführen?

Der Suchraum ist im Nordosten von Mannheim so definiert, dass seine Grenze aktuell entlang der Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg und Hessen verläuft (*siehe* Anlage 2, Seite 23). Mannheim–Waldhof und der Rangierbahnhof sind dabei anzubinden. Sich aufdrängende Varianten werden in den nächsten Planungsschritten gesucht. Erst dann können genauere Aussagen zu deren Lage getätigt werden. Die Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg und Hessen ist hierbei kein hartes Kriterium für die Grenze des Suchraums.

Rahmenbedingungen und Verkehre auf der NBS/ABS

Welche Geschwindigkeit ist auf der Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) vorgesehen?

Für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe ist eine Trassierung für eine Geschwindigkeit von maximal 200 km/h vorgesehen.

Wird die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe eine reine Güterzugtrasse?

Zum aktuellen Planungsstand ergeben sich die verkehrlichen Anforderungen an die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe aus der Zugzahlenprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Projektziel ist es, dass die notwendige Kapazität zwischen Mannheim und Karlsruhe für den Schienenverkehr – Personen- wie Güterverkehr – erreicht wird. Die Verkehrskonzeption inkl. Zugzahlen für Personen- und Güterverkehr, die der Dimensionierung der neuen Infrastruktur zugrunde gelegt wird, soll vsl. im dritten Dialogforum am 08. Juni 2021 vorgestellt werden.

Wie werden die Rangierbahnhöfe angebunden und wie viele Züge sollen auf der Strecke fahren?

Als wichtige Start- und Zielorte für den Schienengüterverkehr sind der Rangierbahnhof Mannheim und der Güterbahnhof Karlsruhe anzubinden. Wie dies optimal geschehen kann, wird im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. In einem der nächsten Dialogforen wird die DB Netz AG vertieft auf das Thema „Verkehrskonzeption“ und „Zugzahlen“ eingehen. Für die Bemessung der Infrastruktur ist die aktuell gültige Zugzahlenprognose 2030 aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) anzusetzen.

Die Bahnprojekte für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden von der Deutschen Bahn eingereicht. Die Bahnprojekte werden dann parlamentarisch im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) verabschiedet. Bildet die Anmeldung der Bahnprojekte im BVWP durch die Deutsche Bahn nicht einen Zirkelschluss?

Der BVWP ist das wichtigste Steuerungsinstrument für die strategische Verkehrsinfrastrukturplanung in der Zuständigkeit des Bundes. Mit dem BVWP wird nachgewiesen, ob Neu- und Ausbauprojekte aufgrund prognostizierter Verkehrsmengen und anderer Rahmenbedingungen sinnvoll und notwendig sind. Im Mittelpunkt steht die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller erwogenen Investitionsprojekte nach gleicher Methodik. Ergebnis ist der Bedarf an finanziell aufwendigen, großräumig wirksamen Investitionen. Dieser wird gesetzlich in den Ausbaugesetzen (hier BSWAG) fixiert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt seine Gutachter mit der Erarbeitung und Bewertung der Neu- und Ausbauprojekte im Rahmen des BVWP. Während der Erarbeitung des aktuell gültigen BVWP 2030 hat das BMVI auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Entscheidung darüber, ob ein Bedarf besteht und ein Projekt umzusetzen ist, trifft folglich nicht die Deutsche Bahn, sondern letztlich der Deutsche Bundestag und Bundesrat.

Raumwiderstandsklassen/ Raumwiderstandsanalyse

Ist es möglich, Einsicht in den Katalog zu den Raumwiderstandskriterien zu nehmen und die Einordnung in die verschiedenen Klassen zu besprechen?

Der Katalog basiert auf den Belangen des Raumordnungsgesetzes und den Schutzgütern nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 2, Seite 32). Zudem wurden Erfahrungen aus anderen Bahnprojekten einbezogen. Erste Vorabstimmungen mit den zuständigen Behörden zu dem Katalog haben stattgefunden. Der Katalog kann eingesehen werden und wird im Nachgang des Dialogforums den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Anregungen und Hinweise zu den Raumwiderstandskriterien werden geprüft und können je nach Prüfungsergebnis aufgenommen werden. Im Rahmen des Dialogforums wird der Umgang mit den Hinweisen besprochen.

Ist ein Naturschutzgebiet stärker geschützt als das Schutzgut Mensch?

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung besagt, dass alle Schutzgüter gleichrangig zu bewerten sind. Innerhalb der Schutzgüter werden die Kriterien (z.B. „Nationale Naturmonumente“, „Landschaftsschutzgebiete“ und „Siedlungen“) den verschiedenen Raumwiderstandsklassen zugeteilt. Es ist zu identifizieren, welche Umweltauswirkungen durch das Vorhaben entstehen und welche Betroffenheiten daraus abgeleitet werden können. Dem Lärmschutz kommt im Zusammenhang mit dem Schutzgut Mensch eine wichtige Rolle in der Abwägung zu.

Welcher Raumwiderstandsklasse ist das Schutzgut Mensch zugeordnet?

Das Schutzgut Mensch ist über die Kategorie „Siedlungen“ abgebildet. Siedlungsgebiete wurden in die höchste Raumwiderstandsklasse eingeordnet. Die Inanspruchnahme von Siedlungsflächen und ein möglicher Abriss von Häusern an Engstellen soll soweit möglich vermieden werden.

Bei der Raumwiderstandsanalyse werden die Gutachter der DB Netz AG zudem Zonen um Siedlungsgebiete herum definieren, deren Betroffenheit im Variantenvergleich berücksichtigt wird.

Wie wird mit Mehrfachbelastungen umgegangen? Werden Siedlungsgebiete, die sich bereits an einer Bestandsstrecke befinden, anders behandelt als Siedlungsgebiete, die an keiner Bahnstrecke liegen?

Zum aktuellen Planungsstand können Mehrfachbelastungen durch Lärm an Siedlungsgebieten noch nicht berücksichtigt werden. Im späteren Planungsprozess, beim Variantenvergleich, werden aber detaillierte Schalluntersuchungen durchgeführt. Dabei wird auch die Gesamtbelastung durch verschiedene Lärmquellen einbezogen.

Wann beschäftigt sich das Dialogforum mit den Ergebnissen der Raumwiderstandsanalyse?

Im zweiten Dialogforum am 15.03.2021 werden die Raumwiderstandsanalyse und die sich daraus ergebenden Grobkorridore vorgestellt. Im Anschluss werden Workshops zur Vertiefung von Fachthemen stattfinden, in dem auch das Thema „Raumwiderstandsanalyse“ noch einmal beleuchtet wird.

[Frage angepasst nach Hinweis eines Teilnehmenden] Sollte technische Redundanz nicht als ein Kriterium in der Planung des Bahnprojekts Mannheim-Karlsruhe aufgenommen werden? Wenn neue Gleise nicht an den an Bestandsstecken verlegt werden, würde vermieden werden, dass bei massiven Störungen die gesamte Trasse unterbrochen wäre (Beispiel Rastatt).

Der DB Netz AG ist ein störungsfreier Betrieb wichtig. Bei der Variantenauswahl werden wir verkehrliche und betriebliche Kriterien berücksichtigen. Dabei wird unter anderem auch die technische Redundanz mit einfließen. Wie genau die Kriterien zu definieren sind, wird noch entwickelt und zu gegebener Zeit im Forum vorgestellt.

Sind Siedlungsgebiete „Tabuflächen“, in denen keine Strecke gebaut werden kann?

Außerordentlich hohe Raumwiderstände, zu denen Siedlungsgebiete zählen, sollen nach Möglichkeit nicht beansprucht werden. Wenn sehr hohe Raumwiderstände nicht umgangen werden können, werden diese möglichst an der schmalsten Stelle gequert. Die Erfahrung aus anderen Projekten zeigt, dass es aufgrund einer hohen Konzentration von Raumwiderständen nicht immer möglich ist, gänzlich auf kurze Querungen von Gebieten mit außerordentlich hohen Raumwiderständen zu verzichten, auch wenn dies angestrebt wird. Daher kann auch bei Räumen mit außerordentlich hohen Raumwiderständen nicht von „Tabuflächen“ gesprochen werden.

Kann eine bestandsnahe Trassenvariante ausgeschlossen werden?

Zum aktuellen Planungsstand kann eine bestandsnahe Trassenvariante nicht ausgeschlossen werden. Die Prüfungen werden ergebnisoffen durchgeführt. Die Nähe zu bestehenden Siedlungen ist jedoch als Kriterium in der Raumwiderstandsanalyse aufgenommen und wird im Planungsprozess berücksichtigt.

Anmerkungen und Kommentare der Teilnehmenden des Dialogforums

Zusätzlich zu den Fragen haben die Teilnehmenden Hinweise zu den Planungen gegeben.

- *Hinweis eines Teilnehmenden bezüglich der Umfahrung Mannheim: Der Suchraum sollte nicht durch Landesgrenzen eingeengt werden. Diesbezüglich sollte der Suchraum noch einmal überprüft werden.* Die DB Netz AG nimmt den Hinweis auf und sagt zu, ihn zu prüfen.
- *Hinweis eines Teilnehmenden: Nachts werden vor allem Güterverkehre fahren, tagsüber der Personenverkehr. Im Raum Mannheim–Waldhof sollte die Riedbahn mit der Bahnstrecke Mannheim–Karlsruhe verbunden werden.* Die DB Netz AG stimmt zu, dass der Anschluss der beiden Strecken sichergestellt werden muss. Sie prüft im Rahmen des Planungsprozesses, wie die Verbindung optimal gewährleistet werden kann

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Dr. Stefan Geweke stellt einen Vorschlag für die nächsten Schritte in der Öffentlichkeitsbeteiligung vor (Anlage 2, Seite 39). Das 2. Dialogforum wird am 15.03.2021 mit den Schwerpunktthemen Raumwiderstandsanalyse und der Vorstellung der Grobkorridore stattfinden. Das 3. Dialogforum ist für den

08.06.2021 vorgesehen. Die Mitglieder des Dialogforums werden rechtzeitig vorab per E-Mail zu den Terminen eingeladen. Die Präsentation zum Dialogforum wird zeitnah nach Veranstaltungsende auf der Website zu finden sein. Die DB Netz AG ist bei Fragen und Anregungen zum Dialogforum unter info@mannheim-karlsruhe.de erreichbar.

Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

Der Moderator Ralf Eggert stellt einen Entwurf für Botschaften einer gemeinsamen Pressemitteilung des Dialogforums vor. Anregungen der Teilnehmenden werden direkt in der Sitzung in die Pressemitteilung eingearbeitet (siehe Anlage 4).

Feedbackrunde

Der Moderator bittet die Teilnehmenden, ein kurzes Feedback zur 1. Sitzung des Dialogforums zu geben. Die überwiegende Zahl der befragten Teilnehmenden gibt die Rückmeldung, dass sie mit dem 1. Dialogforum zufrieden seien. Die Sitzung sei konstruktiv und informativ gewesen. Ein Teilnehmender gibt an, der Informationsgewinn im Forum sei begrenzt gewesen. Mehrere Teilnehmende zeigen sich gespannt mit Blick auf die nächsten Planungsschritte. Der Austausch werde nicht immer einfach, aber es sei wichtig, das Dialogforum als Plattform für die Diskussion zu haben.

Verabschiedung durch die Deutsche Bahn

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konzentrierte und engagierte Zusammenarbeit in der Sitzung. Es sei deutlich geworden, dass die DB Netz AG ganz am Anfang des Planungsprozesses zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe steht, den die Bahn im engen Austausch mit dem Forum angehen werde. Er freue sich auf den gemeinsamen Weg und den anstehenden, weiteren Dialog. Anschließend verabschiedet Herr Krenz die Forumsmitglieder.