

Entwicklung der Schieneninfrastruktur in der Region Mittlerer Oberrhein

1. Anlass

Mit der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 12.11.2020 ist das Bahnprojekt Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe in den Planungsdialog gestartet. Ein Dialogforum wird den Planungsprozess zur Lösung von Kapazitätsengpässen im Schienennetz zwischen Mannheim und Karlsruhe begleiten. Die konstituierende Sitzung dieses Dialogforums fand am 29.01.2021 statt. Mit Stand April 2021 haben mittlerweile zwei Sitzungen und ein fachlicher Workshop stattgefunden.

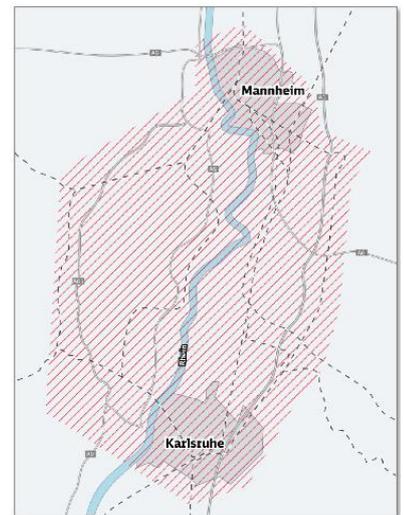
Über die Inhalte des Dialogforums wird die Öffentlichkeit jeweils über die Homepage des Bahnprojekts (<https://www.mannheim-karlsruhe.de/>) informiert. Mit dem vorliegenden Informationspapier, welches der Regionalverband Mittlerer Oberrhein auf Wunsch der Kommunen formuliert hat, sollen diese umfangreichen Informationen für die direkte Information der kommunalen Gremien kompakt zusammengefasst werden.

2. Sachstand

2.1 Gegenstand des Dialogforums

Im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung wurden im Bahnknoten Mannheim und im Korridor zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe Kapazitätsengpässe im Schienennetz identifiziert. Um diese aufzulösen, soll mit dem Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe in einer Gesamtbetrachtung eine Lösung gefunden werden:

- Kapazität in der Größenordnung von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Mannheim und Karlsruhe
- Suchraum reicht vom Pfälzer Wald bis zum Kraichgau
- Suchraum schließt im Norden an die NBS Frankfurt-Mannheim und im Süden an die ABS/NBS Karlsruhe-Basel an (Hinweis: Diese beiden Neu- und Ausbaustrecken zielen neben Kapazitätssteigerung auch auf die Reduzierung von Fahrtzeiten im Personenfernverkehr. Zwischen Mannheim und Karlsruhe kann der Personenfernverkehr bereits eine schnelle und direkte Strecke nutzen.)



Suchraum

2.2 Vorarbeiten und Rahmenbedingungen

Um den Infrastrukturbedarf im Raum Mannheim-Karlsruhe zu identifizieren, hat das Bundesverkehrsministerium in den letzten Jahren verschiedene Untersuchungen angestellt, die immer wieder auch öffentliche Aufmerksamkeit ausgelöst haben. Mit Beginn der Diskussion im Jahr 2015 hat der Regionalverband eine Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr gegründet, in die insbesondere auch die berührten Kommunen eingebunden sind. Die Arbeitsgruppe hat seither die Aktivitäten begleitet, den Informationsaustausch gewährleistet und mit der inzwischen zweimal fortgeschriebenen „Karlsruher Erklärung zum Schienengüterverkehr“ gemeinsame Positionen entwickelt und transportiert (vgl. Anlage).

Nachstehend werden Untersuchungen aufgeführt, die der Aufnahme der Projekte „Knoten Mannheim“ und „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ inkl. des Vorhabens NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zugrunde liegen:

- Mit der „Korridorstudie Mittelrhein“ stellte der Bund 2015 eine großräumige Betrachtung zwischen Köln / Hagen über Frankfurt bis südlich Karlsruhe an. Das Ergebnis fand als „Zielnetz 1“ Eingang in den Bundesverkehrswegeplan.
- Im Bundesverkehrswegeplan wurde für den Bereich Graben-Neudorf / Karlsruhe eine Maßnahme untersucht und in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Zunächst als Ausbaustrecke gekennzeichnet wurde diese auch auf die Forderungen aus der Region hin alternativ als Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) ausgewiesen und entsprechend in das aktuell gültige Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen. Dieses haben der Bundestag und Bundesrat zum Ende des Jahres 2016 beschlossen.
- Die großen Bahnknoten in Deutschland wurden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nachgelagert untersucht. Für den Bahnknoten Mannheim wurde vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) die „Knotenstudie Mannheim“ beauftragt und die Ergebnisse im November 2018 präsentiert, womit der Knoten Mannheim in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde. Allerdings konnten, insbesondere im Bereich Schwetzingen, noch nicht alle Engpässe aufgelöst werden. Daher hat das BMVI die Untersuchung für das Projekt „Knoten Mannheim“ mit einer „Optimierungsstudie“ fortgesetzt.

In Abstimmung zwischen dem BMVI und der Bahn wurde 2019 der Untersuchungsraum zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf/Molzau bis Mannheim erweitert, begründet durch die Engpasssituation zwischen Mannheim und Graben-Neudorf und entsprechend der Benennung des Vorhabens im Gesetzestext als „NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe“. Des Weiterem hat das BMVI im Herbst 2020 in Abstimmung mit der Bahn beschlossen, die Optimierungsstudie für den Knoten Mannheim qualifiziert abzuschließen und alle weiteren Lösungsmöglichkeiten für das Stadtgebiet Mannheim und südlich davon im Rahmen der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe mit zu betrachten.

Somit sind alle Untersuchungen zur Nord-Süd-Durchbindung im Korridor Mannheim – Karlsruhe in das Vorhaben „NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe“ integriert worden. Diese übergreifende Projektdefinition ist die Grundlage der Vereinbarung des BMVI mit der Bahn, mit der das BMVI die Planung im Raum Mannheim-Karlsruhe finanziert.

Im Ergebnis kann jetzt eine gesamthafte Lösung zwischen der Schnittstelle zur NBS Frankfurt – Mannheim im Bereich Mannheim-Waldhof und zur ABS/NBS Karlsruhe – Basel in einem einzigen Vorhaben, der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe untersucht und geplant werden. Dies bedeutet insbesondere, dass Maßnahmen, die in den genannten Untersuchungen (Korridorstudie, BVWP, Knotenstudie, Optimierungsstudie) zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses herangezogen wurden, nun in dieser Gesamtbetrachtung aufgehen. In dieser wird unter Berücksichtigung aller Interessen das am besten geeignete, genehmigungs- und finanzierungsfähige Gesamtkonzept für den Raum Mannheim – Karlsruhe erarbeitet.

Damit wird auch einer der wesentlichen Forderungen aus der Region Rechnung getragen und ein breiter Variantenvergleich ohne Vorfestlegungen ermöglicht.

2.3 Organisatorische Rahmenbedingungen des Dialogforums Mannheim – Karlsruhe

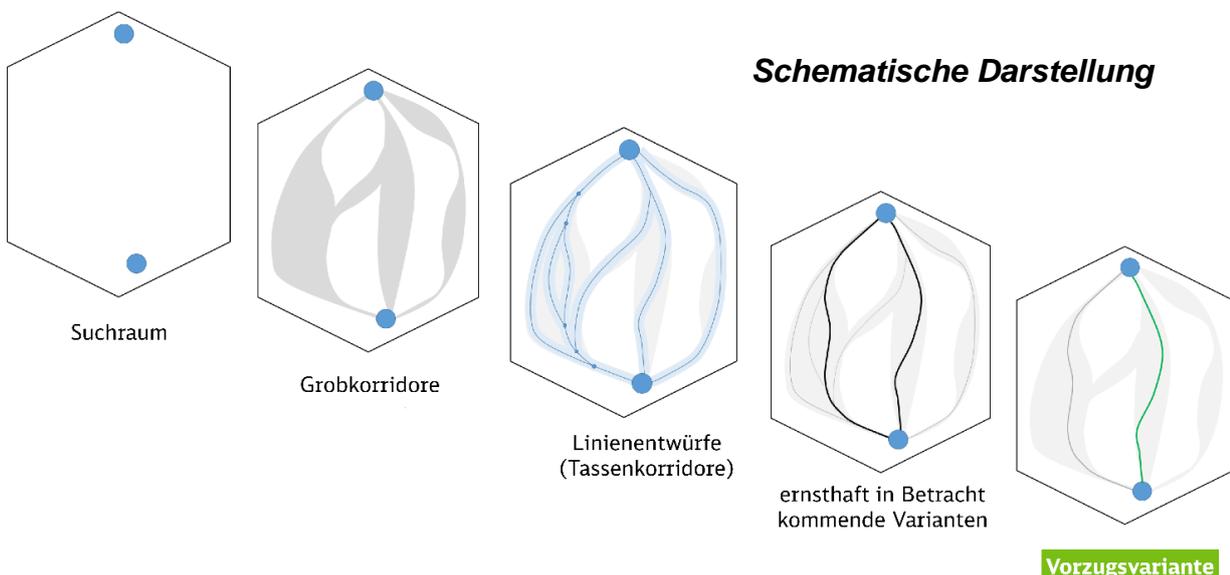
- Das Dialogforum ist Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend §25 Abs.3 VwVfG und wird von der Bahn durchgeführt. Die Bahn wird in der Moderation von einem externen Dienstleister unterstützt.
- Das Dialogforum besteht aus einer Vielzahl von Akteuren, wie z.B. Bundes- und Landtagsabgeordneten, Vertretern von Kommunen, Ministerien, Behörden, Verbänden und Bürgerinitiativen.
- Das Dialogforum dient dem informellen, planungsbegleitenden Dialog zwischen der Bahn und den Teilnehmern am Dialogforum. Es ersetzt oder präjudiziert die formalen Planungsverfahren nicht.

Die Planung großer Infrastrukturvorhaben gliedert sich grob in die vier Verfahrensschritte „Bedarfsplanung“, „Raumordnungsverfahren“, „Planfeststellungsverfahren“ und „Ausführungsplanung“. Mit der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan ist die Bedarfsplanung abgeschlossen. Aktuell untersucht die Bahn in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens eine mögliche Trassenführung für die zwei neuen Gleise auf Basis einer umweltfachlichen, raumordnerischen und technischen Machbarkeit. Der nächste große Meilenstein ist die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren.

Aufgabe des Dialogforums ist, die laufende Planung zu begleiten. Das Dialogforum beginnt somit in einem sehr frühen Planungsstadium, in dem konkrete Lösungen noch nicht vorliegen. Damit reagiert man auf die Erfahrungen aus früheren Planungsprozessen, wie z.B. bei der Rheintalbahnen zwischen Karlsruhe und Basel, in die die regionale Öffentlichkeit erst deutlich später einbezogen wurde.

Der derzeitige Zeitplan für das Dialogforum umfasst den Zeitraum bis zum Raumordnungsverfahren. Für dieses und das spätere Planfeststellungsverfahren müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten erarbeitet und geprüft sowie eine Antragsvariante definiert werden. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist dann die Prüfung der Raumverträglichkeit dieser Antragsvariante. Das Raumordnungsverfahren wird durch die Raumordnungsbehörde durchgeführt, die Bahn ist Antragstellerin. Das Raumordnungsverfahren beinhaltet dabei auch eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit.

Die Bahn sieht vor, die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren ausgehend vom Suchraum in vier Konkretisierungsstufen zu ermitteln.



- Grobkorridore: Im Suchraum werden Raumwiderstände ermittelt und Grobkorridore so abgegrenzt, dass große Bereiche sehr hoher Raumwiderstände möglichst nicht in Anspruch genommen werden. Die Grobkorridore dienen der ersten Orientierung, wo Trassenkorridore am ehesten durchgängig entwickelt werden können.
- Linienentwürfe (Trassenkorridore): In den Grobkorridoren werden mittels Linienentwürfen technisch machbare, durchgehende Trassenkorridore abgegrenzt. In den Trassenkorridoren werden konkrete Linien konstruiert und optimiert.
- Linienvarianten: Die in den Trassenkorridoren entwickelten und optimierten Linienentwürfe werden nach den von ihnen ausgelösten Beeinträchtigungen von Mensch und Natur sowie nach betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet und abgeschichtet, um am Ende zu durchgängigen Linienvarianten zwischen Mannheim und Karlsruhe zu kommen.
- Variantenvergleich: Diese ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten werden verglichen und daraus die Vorzugsvariante abgeleitet, welche die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren darstellt.

Diese Schritte wird die Bahn nach aktueller Zeitplanung bis Ende 2022 durchführen und die Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren erstellen. Dieses könnte dann voraussichtlich im Jahr 2023 eingeleitet werden.

2.3 Aktueller Planungsstand

Derzeit arbeitet die Bahn an den Grobkorridoren und hat ein Zwischenergebnis in das Dialogforum eingebracht. Dies beinhaltet sowohl die zugrunde gelegten Kriterien für die Raumwiderstände als auch die Umsetzung in Grobkorridore. Da die angewendete Methode später in die Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren münden wird, fand hierzu auch ein fachlicher Austausch mit den Raumordnungsbehörden im Suchraum statt.

Für die Raumwiderstandsanalyse wurden Kriterien aus dem Bereich „Umwelt“ und aus dem Bereich „Raumordnung“ in Raumwiderstandsklassen (RWK) eingeteilt und überlagert (vgl. Anlage 2a). Dabei kam das Maximalwertverfahren zum Einsatz, so dass bei der Betroffenheit mehrerer Kriterien jeweils das Kriterium mit der höchsten Raumwiderstandsklasse gewertet wurde. In den sich ergebenden beiden Raumwiderstandskarten „Umwelt“ und „Raumordnung“ wurden jeweils Grobkorridore so abgegrenzt, dass die höchsten RWK möglichst gering in Anspruch genommen werden. Diese Grobkorridore „Umwelt“ und Grobkorridore „Raumordnung“ wurden dann im letzten Schritt miteinander verschnitten, so dass nur die in beiden Zielsystemen enthaltenen Überlagerungsflächen als Grobkorridore abgegrenzt wurden (vgl. Anlage 2b). Teilweise liegen bereits bestehende große Straßen-, Schienen- oder Freileitungstrassen in Bereichen mit sehr hohen Raumwiderstandsklassen. Diese werden als potenzielle Bündelungsoptionen dargestellt.

Bei den Grobkorridoren ist zu beachten, dass diese für den großen Suchraum noch auf einem sehr grobmaschigen Maßstab erarbeitet werden. So ist beispielsweise aufgrund des frühen Planungsstadiums die technische Machbarkeit noch nicht geprüft. Dies gilt insbesondere auch für die potenziellen Bündelungsoptionen. Dies bedeutet für die derzeitige Diskussion, dass mit der Darstellung als Grobkorridor oder potenzielle Bündelungsoption noch nicht feststeht, dass in diesem Bereich tatsächlich Linienentwürfe möglich sind. Diese Prüfung wird erst mit dem nächsten, nun bevorstehenden Planungsschritt erfolgen.

Des Weiteren können viele Beeinträchtigungen, wie z.B. Lärmwirkung auf Siedlungsgebiete, erst anhand konkreter, in Lage und Höhe bestimmter Linien quantifiziert werden. Sie werden auf der Ebene des Variantenvergleichs betrachtet werden.

Das Planungsverfahren ist dabei notwendigerweise iterativ angelegt. Sofern sich auf den weiteren Stufen Erkenntnisse oder Anregungen ergeben, die eine Modifizierung der Grobkorridore nach sich ziehen, so ist dies möglich. Ein solches Vorgehen ist schon aus Gründen der Rechtssicherheit für die formellen Verfahren notwendig.

2.4 Nächste Schritte

Der nächste Schritt ist die Entwicklung vom Trassenkorridoren anhand von Linienentwürfen. Dabei werden abschnittsweise zwischen Schnittpunkten mehrerer Linienentwürfe die jeweils günstigsten Linien für den jeweiligen Abschnitt gesucht. Außerdem wird nun auch die technische Machbarkeit beurteilt. Die besten Lösungen einzelner Abschnitte werden zu durchgehenden Linien „aneinandergekettet“, um auf diese Weise die ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten zu identifizieren.

Nach einer Optimierung der Varianten werden diese dem eigentlichen Variantenvergleich zugeführt, in dem die Wirkungen auf Mensch und Umwelt sowie die Belange der Raumordnung vergleichend bewertet werden, um daraus unter weiterer Berücksichtigung von verkehrlichen, betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien eine Vorzugsvariante abzuleiten, die als Antragstrasse in das Raumordnungsverfahren eingebracht wird.

3. Ausblick

3.1 Neue Möglichkeiten der Infrastrukturplanung

Neben dem Umstand, dass mit dem Dialogforum die Region und die Öffentlichkeit zu einem sehr viel früheren Stadium in die Planung einbezogen wird als in anderen Infrastrukturvorhaben, ist eine weitere Neuerung zu beachten. Mit dem Instrument der „Bedarfsplanungsvereinbarung“ (BUV) hat der Bund eine Möglichkeit etabliert, für neu zu verwirklichende Vorhaben des Bedarfsplans den Deutschen Bundestag mit einzubeziehen. Neben der Darstellung der Vorzugsvariante können auch Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt, die über die gesetzlichen Mindeststandards hinaus gehen und sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben haben, in eine parlamentarische Befassung eingebracht werden. Der Deutsche Bundestag kann dann unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Kosten und Wirtschaftlichkeit sowie der technischen und rechtlichen Umsetzbarkeit eine mögliche Finanzierung dieser Maßnahmen beschließen.

3.2 Einbringen in den Planungsprozess

Um Belange, Anregungen und Interessen in den Planungsprozess einzubringen, gibt es somit verschiedene Möglichkeiten. Im Dialogforum können Planungsgrundlagen und Zwischenergebnisse kommentiert und hinterfragt sowie Anregungen eingebracht werden. In den formellen Planungsverfahren besteht davon unabhängig später die Möglichkeit, sich im Rahmen der formellen Trägerbeteiligung zu äußern. Die AG Schienengüterverkehr des Regionalverbandes sieht ihre Rolle insbesondere auch darin, für die Region ein möglichst umfassendes „Gesamtpaket“ zu entwickeln und gemeinsam in den Prozess einzubringen.