
Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

1. Themenworkshop

„Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridore“

Anlage zum Protokoll: Fragen und Antworten zum 1. Themenworkshop
vom 23.03.2021

Stand: 19. Mai 2021

Hintergrund

In Vorbereitung des 1. Themenworkshops „Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridore“ am 23.03.2021 konnten Mitglieder des Dialogforums Mannheim–Karlsruhe schriftlich Fragen einreichen. Das vorliegende Dokument versteht sich als Anlage zum Protokoll des Themenworkshops. Es erhält alle eingereichten Fragen und die Antworten der DB Netz AG in der Übersicht. Die Personen, die Fragen gestellt haben, werden nicht namentlich genannt. Zur besseren Übersicht werden den einzelnen Personen Buchstaben zugeordnet, mehrere Fragen derselben Person werden jeweils nach dem Schema A1, A2, A3 etc. nummeriert.

Fragen des Dialogforums

Frage A1. *Warum wird ein Grobkorridor über den Lußhardtwald gelegt, in dem sich ein Waldspielplatz und ein Waldkindergarten befinden und der für eine Gemeinde, die schon heute zwischen Verkehrsinfrastruktur „eingezwängt“ ist (A5, B35a, Schienenschnelltrasse) die letzte Naherholungsmöglichkeit ist?*

Frage A2. *In dem Grobkorridor befindet sich der 18 Hektar große Heidensee, der faktisch nie gequert werden kann. Dieser See verhindert eine Querung von West nach Ost. Warum wird der Bereich dennoch als Grobkorridor aufgeführt?*

Frage A3. *Warum sollte überhaupt eine Querung von der Autobahn 5 zur Bundesstraße 3 angestrebt werden? Wenn, dann macht doch nur eine Autobahn parallele Streckenführung Sinn, oder nicht?*

Mit Blick auf die Raumordnung macht dieser Korridor möglicherweise Sinn, aber ich kann nicht erkennen, dass er auch mit Blick auf die „Umwelt“ Sinn macht. An dieser Stelle würde mich interessieren, warum auch Siedlungen und offensichtliche Landmarken, die eine Streckenplanung faktisch unmöglich machen, Teil von Grobkorridoren sein können. Müssten diese nicht aus der grauen Einfärbung ausdrücklich entfernt werden?

Die Grobkorridore wurden in ersten Schritt ausschließlich anhand der untersuchten Raumwiderstände definiert. Details wie Waldkindergärten konnten in dieser ersten, groben Stufe noch nicht berücksichtigt werden. Im nächsten Schritt werden dann technisch machbare Linien konstruiert. Dabei werden auch lokale Landmarken stärker in den Blick genommen. Wenn keine sinnvolle Linie konstruiert werden kann, würde ein Grobkorridor ggf. auch frei bleiben. Ein Grobkorridor ist somit keine Vorfestlegung, dass dort auch Linien konstruierbar sind.

Hinweise aus dem Dialogforum werden aufgenommen und in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.

Frage B1. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Update in Anlehnung an Frage 1 des Fragenkatalogs der BI NOBL (Nachgang zum 2. Dialogforum):*

Die Erweiterung des Suchraumes für die Planung nach Norden soll einerseits Biblis miteinschließen, um die Rheinquerung Worms für eine Pfälzer Lösung zu berücksichtigen. Des Weiteren soll dieser Suchraum um die Orte: Lampertheim, Viernheimer-Dreieck, Heddeshheim, Schriesheim eingeschlossen

werden um die Möglichkeit einer Neckarquerung in Form einer Brücke westlich der Autobahnbrücke der A5 (Schwabenheimer Schleuse) in Erwägung zu ziehen.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und Bundesschienenwegeausbaugesetz stellen die Planungsgrundlage des Projekts dar. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gibt für das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe die Ziel- und Endpunkte klar vor, damit eine sinnvolle Verknüpfung zu den anschließenden Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt–Mannheim und Karlsruhe–Basel möglich ist. Die Projektaufgabe ist, die Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe auszuweiten, daher wäre eine Erweiterung des Suchraums nach Norden bis Biblis außerhalb des Projektraumens.

Die Prüfung einer Suchraumerweiterung um Lampertheim, das Viernheimer Dreieck, Heddesheim und Schriesheim zur Untersuchung oberirdischer Umfahrungslösungen von Mannheim in Richtung Süden wird im Rahmen des Themenkatalogs des Dialogforums geprüft.

Frage C1. *Bitte nennen Sie die Hintergründe / Kriterien, nach welchen die Suchraumgrenze im Norden festgelegt wurde.*

Siehe vorherige Frage.

Frage D1. *Betriebliche Ziele werden erst im dritten Planungsschritt betrachtet (siehe Präsentation vom 15.03.2021, Seite 17). Ein grundsätzliches Ziel ist jedoch die Forderung, dass Güterzüge den Rangierbahnhof Mannheim erreichen müssen. Östlich von Mannheim führt ein möglicher Grobkorridor durch den Käfertaler Wald und entlang der Autobahn A6 und stößt im rechten Winkel auf den Rangierbahnhof. Wie stellen Sie sicher, dass Güterzüge über diesen Grobkorridor den Rangierbahnhof Mannheim anfahren können?*

Inwieweit der Rangierbahnhof bei einer Umfahrungsvariante östlich von Mannheim technisch und verkehrlich sinnvoll angebunden werden kann, ist Teil der Untersuchung in den nächsten Planungsschritten (Konstruktion von Linienentwürfen und deren Optimierung). Der Grobkorridor basiert variantenoffen erst einmal ausschließlich auf der Analyse der festgestellten Raumwiderstände.

Frage D2. *Bitte stellen Sie das Konzept „Lokführerwechsel heute und künftig“ im Bereich Mannheim/Karlsruhe vor. Wo genau findet dieser statt? Welche baulichen Voraussetzungen sind hierfür erforderlich?*

Auf die Anforderungen des Lokpersonalwechsels werden wir im Rahmen der Verkehrskonzeption näher eingehen. Dieser findet idealerweise in Bahnhöfen statt, sodass Lokführer auch mit dem Personenverkehr weiterfahren können. Ferner sollten Gleise für eine Aufstelllänge für 740m lange Züge vorhanden sein. Der Lokpersonalwechsel findet heute in großen Teilen in Neu-Edingen/Friedrichsfeld statt. Wie der Lokpersonalwechsel in Zukunft stattfinden wird, ist abhängig von der zu ermittelnden Antragstrasse und deren Lage im Raum.

Frage E1. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Sind Gebiete außerhalb der Grobkorridore nach deren Veröffentlichung für die weiteren Arbeiten ausgeschlossen?*

Nein, wenn im weiteren Planungsverlauf noch ernsthaft in Betracht kommende Lösungen identifiziert werden, werden diese auch im Nachgang nach derselben Methodik geprüft, unabhängig davon, ob diese inner- oder außerhalb der Grobkorridore liegen.

Frage E2. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Der Rangierbahnhof/Hauptbahnhof Mannheim zeigt in den Karten eine Ausrichtung in das Suchgebiet hinein nach Südost, der Güterbahnhof/Hauptbahnhof Karlsruhe eine Ausrichtung in das Suchgebiet hinein nach Nordost. Inwiefern ist dann eine Trassenführung nach Westen als "linksrheinische Lösung" sinnvoll?*

Beides sind wichtige Anknüpfungspunkte, die angebunden werden müssen. Die Rangierbahnhöfe werden genutzt, um Züge neu zu ordnen. Daher ergibt sich aus der Ausrichtung im Raum keine Vorfestlegung auf eine Rheinseite für den Streckenverlauf der zwei neuen Gleise. Wie der Rangier- bzw. Güterbahnhof angebunden werden kann, wird im Rahmen der Linienfindung ermittelt. Die Frage kann nochmals aufgegriffen werden, wenn die Planung hierzu voranschreitet.

Frage E3. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Nach eingehender Betrachtung der Grobkorridore im gesamten Suchgebiet scheint es keine offensichtlichen Trassenführungen zu geben. Bleibt damit nur die Option, die Trasse entlang bestehender Infrastrukturen zu führen?*

Hierzu ist zum jetzigen Zeitpunkt keine abschließende Aussage möglich. Vermutlich wird sich eine Kombination aus Bündelungs- und Neubauabschnitten ergeben und keine reine Neubaustrecke. Aufgrund der hohen Dichte an Raumwiderständen, wird voraussichtlich insbesondere in den Siedlungsgebieten der Ausbau mit Bündelung – auch mit Straßen – eine große Rolle spielen.

Frage F1. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Im Rahmen des 2. Dialogforums wurden im ersten Planungsschritt Grobkorridore anhand der vorliegenden Raumwiderstände ermittelt. Wie verhält es sich mit möglichen Grobkorridoren, die aufgrund von Raumwiderständen von Ihnen verworfen und nicht weiter betrachtet werden, die aber mit z.B. Tunnellösungen vorhandene Raumwiderstände überwinden können?*

Innerhalb der Grobkorridore wird zunächst versucht, oberirdische Lösungen zu finden. Zur Überwindung von hohen und außerordentlich hohen Raumwiderständen werden bauliche Lösungen geprüft.

An Ende des Prozesses muss eine genehmigungs- aber auch finanzierungsfähige Lösung gefunden werden, die Ergebnis eines vorangegangenen Abwägungsprozesses ist.

Frage F2. *Können weitere bzw. bis zu welchem Zeitpunkt können weitere sich aufdrängende Grobkorridore nachgereicht werden?*

Die Grobkorridore ergeben sich aus den Ergebnissen der Raumwiderstandsanalyse und aus Bündelungsoptionen mit bestehender Infrastruktur. Lösungsansätze aus dem Dialogforum, die sich außerhalb der Grobkorridore befinden, werden durch die Deutsche Bahn im weiteren Planungsverlauf geprüft.

Frage G1. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Muss man damit rechnen, dass ein aktueller Grobkorridor aufgrund technischer Erfordernisse auf ein Gebiet der Raumwiderstands-Kategorie IV erweitert wird, z.B. um einen erforderlichen Radius (z.B. ca. 3 km für 200 km/h Fahrtgeschwindigkeit) gerecht zu werden?*

Grundsätzlich könnten die Grobkorridore noch angepasst werden. Konkrete mögliche Linienführungen werden im Planungstool angeschaut. Die Trassierung erfolgt nach festgelegten Prämissen wie der Mindestgeschwindigkeiten und erforderlichen Radien.

Frage H1. *[Beantwortet im Workshop 23.03.21] Wann und wie werden die Karten der Raumwiderstände und Grobkorridore bereitgestellt?*

Die Karten werden im Nachgang der Veranstaltung als pdf-Dokument auf die Projektwebsite gestellt. Inwiefern auch „Shape-Files“ herausgegeben werden können, werden die DB und die Planerinnen und Planer prüfen und mit den Raumordnungsbehörden abstimmen.

Frage H2. *Auflistung der verwendeten Daten für die Raumwiderstandsklassen (sortiert nach Schutzgütern; Alter der Daten; liegen den Daten Erhebungen / Begehungen zugrunde).*

Eine vollständige Auflistung der verwendeten Daten wird der Endfassung der Raumordnungsunterlage beigelegt.

Frage H3. *Werden konkrete Hinweise der Kommunen zu den Schutzgütern berücksichtigt? (Eigene Daten oder Daten FNP?)*

Hinweise der Kommunen oder von anderer Seite werden auf ihre Relevanz hin geprüft und abhängig vom Prüfungsergebnis aufgenommen. Die Flächennutzungspläne werden beim Vergleich der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten herangezogen.

Frage H4. *Wann fließt die Wirtschaftlichkeit konkret ein, z. B. zu Tunnellösungen wo eine Trasse oberirdisch nicht möglich ist?*

Nach Möglichkeit werden grundsätzlich erst einmal oberirdische Trassenführungen gesucht. Wo aus verschiedensten Gründen eine oberirdische Trassenführung nicht umsetzbar ist, sind ggf. weitere technische Lösungen (bspw. Tunnel) zu untersuchen. Im Abwägungsprozess der verschiedenen Linienvarianten wird dann auch die Wirtschaftlichkeit mit betrachtet.

Frage H5. *Wie sieht die Streckennutzung aus? (Personen oder Güter oder gemischt? Trennung denkbar? Welche Punkte müssen verbunden werden?)*

Grundsätzlich soll die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe weitere notwendige Streckenkapazitäten in diesem Abschnitt bereitstellen, die grundsätzlich für Mischverkehre geplant werden. Anzubindende Punkte sind im Norden die NBS Frankfurt – Mannheim und im Süden die ABS/NBS Karlsruhe – Basel.

Frage H6. *Leise Güterzüge mit Waggons mit neuen Rädern wie in der Schweiz vorgegeben.*

Am 13. Dezember 2020 ist in Deutschland ein Fahrverbot für Güterwagen mit alten Graugussbremssohlen in Kraft getreten. Die neuen Verbundstoffbremssohlen reduzieren das Aufrauen der Räder und die damit einhergehenden Schallemissionen.

Frage H7. *Erhalt unseres Personennahverkehrs in Stutensee und des Haltepunktes Friedrichstal.*

Für die Bestellung des SPNV-Angebots ist das Land als Aufgabenträger zuständig. Änderungen im Angebot sind dort zu beantragen und sind nicht durch das Vorhaben NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe beeinflusst. Durch zusätzliche Kapazitäten werden jedoch Voraussetzungen für zukünftige Angebotssteigerungen im Schienenverkehr geschaffen.

Frage H8. *In welcher Raumwiderstandsklasse ist die Strecke in Friedrichstal und Blankenloch kategorisiert?*

Die Bestandsstrecken selbst sind nicht als Raumwiderstände klassifiziert. Die angrenzenden Siedlungsflächen von Friedrichstal und Blankenloch sind der höchsten RWK V zugeordnet. Dort verläuft ein Bündelungskorridor, d. h. es wird trotz des hohen Raumwiderstandes geprüft, ob dort Platz für zwei zusätzliche Gleise vorhanden ist, oder ob in größerem Umfang in Bausubstanz eingegriffen werden müsste. Sollte es eine ernsthaft in Betracht kommende Variante werden, wird später u. a. geprüft, wie sich das hinsichtlich des Schalls auswirken würde (auch unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen).

Frage H9. *Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit, dass dieser Streckenabschnitt ausgebaut wird?*

Die Methodik zur Trassensuche der DB sieht Siedlungsflächen generell als höchste Raumwiderstandsklasse vor, die es grundsätzlich für die zwei neuen Gleise zu meiden gilt. Alle ernsthaft in Betracht kommenden Neu- und Ausbaumöglichkeiten sind in den weiteren Planungen zu bewerten. Aktuell liegen noch keine Linienentwürfe vor. Daher können auch noch keine konkreten Aussagen zu einzelnen Streckenabschnitten gemacht werden.

Frage H10. *Kann es sein, dass die Gütertrasse auf der bislang schon bestehenden Strecke eingerichtet wird und man für den Personenverkehr auf eine neue Route ausweicht?*

Aus verkehrlicher Sicht ist es voraussichtlich nicht sinnvoll, den Schienenpersonennahverkehr von den Bestandsstrecken zu verlegen, da gerade die dortigen Haltepunkte anzubinden sind. Für den Fernverkehr ist aufgrund der bereits heute direkten und schnellen Führung nicht mit einer kürzeren Reisezeit zu rechnen, so dass eine Verlegung des schnellen Fernverkehrs nicht sinnvoll scheint. Grundsätzlich zielt die Planung aktuell auf eine Mischverkehrsstrecke.

Frage H11. *Wann und wie wird die Öffentlichkeit von der DB informiert und zu welchen Verfahrenszeitpunkt?*

Die breite Öffentlichkeit wird zum einen über die Mitglieder des Dialogforum informiert, die eine Multiplikatorenfunktion inne haben. Darüber hinaus werden die dort vermittelten Informationen transparent auf

der Homepage www.mannheim-karlsruhe.de für alle interessierten Personen zur Verfügung gestellt. Weitere Kommunikationsformate für die breitere Öffentlichkeit, wie eine Bürgersprechstunde und ein (Virtueller) Info-Markt, befinden sich derzeit in der Planung.

Frage H12. *Welche Schritte wären zu ergreifen, um eine Trasse entlang der BAB 5 zu realisieren, die in der Umgebung befindliche Wohnbebauung ohne hinzukommende Beeinträchtigung insbesondere vor Lärm und weiteren Auswirkungen schützt?*

Die Linienvarianten, die eine bestmögliche Abwägung aller Belange (Mensch, Natur, Umwelt, Verkehr, Betrieb, Wirtschaftlichkeit, etc.) darstellen, sollen im anstehenden Planungsprozess identifiziert werden.

Frage H13. *Es wurde angeregt, eine Trassenführung über Wasser ins Auge zu fassen, wie dies weltweit bereits erfolgreich realisiert wurde. Wird diese Option mit Blick auf den Rhein geprüft?*

Aufgrund der technischen und umweltfachlichen Anforderungen werden durchgehende Varianten über Wasser durch die DB nicht als vorzugswürdig erachtet.

Frage I1. *Der Rheinübergang der Pfälzer Trasse hat im Bereich Karlsruhe zwei Suchräume und eine Rheinbrücke. Wäre eine 2. Rheinbrücke im Bereich der projektierten 2. Kfz-Rheinbrücke möglich?*

Als Bündelungsoption ist im Rahmen der angewandten Methodik auch die neu geplante Straßenbrücke über den Rhein zu berücksichtigen und näher zu betrachten.

Frage I2. *Wie ist die Vorstellung nach Erreichen des Güterbahnhofs [Karlsruhe] über die Pfalz in der Weiterführung nach Rastatt?*

Die Weiterführung in Richtung Süden ist für eine solche Variante durch den Planer weiter zu untersuchen und vorzuschlagen.

Frage J1. *Auf welchen Daten/Quellen basieren die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse?*

Die Raumwiderstandsanalyse beruht auf verfügbaren, umweltrelevanten Geodaten. Dies sind insbesondere alle Schutzgebietsausweisungen und vorhandene Fachdaten der Landesämter (z. B. zu Biotopverbund, schutzwürdigen Böden, Waldfunktionen, geschützten Arten und viele andere mehr).

Für die Raumordnungsdaten sind in der Grobanalyse die zeichnerischen Darstellungen der Regionalpläne Rhein-Neckar und Mittlerer Oberrhein maßgebend.

Frage J2: *Über die Vorgaben der Nutzung der Informationen des Dialogforums sind wir als Bürgerinitiative nicht sehr glücklich. Ziele unserer Bürgerinitiative ist es auch die Informationen des Dialogforums an die Betroffenen heranzutragen, um Fragen und Bedenken der Betroffenen zu sammeln und in das Dialogforum gebündelt mit einzubringen. Daher würden wir es begrüßen, wenn die Informationen, die Sie auf der Internetseite veröffentlichen, von uns zur weiteren Information unserer Unterstützer verwendet werden dürfte. Unsere Bitte: Bereits im Workshop eine klare Vorgabe, wie und zu welchen Zwecken*

das Material benutzt werden darf, um die Transparenz des Dialogforums weiter zu den Betroffenen zu bringen.

Die auf der Homepage gezeigten Daten sind öffentlich. Daher können diese beispielsweise durch Bürgerinitiativen auch zur weiteren Information genutzt werden. Ggf. ist zur Informationsweitergabe ein Missverständnis entstanden: Die Mitglieder des Dialogforums haben sich darauf geeinigt, dass keine Äußerungen von Einzelpersonen nach außen transportiert werden, um keine Persönlichkeitsrechte zu verletzen sowie den offenen Austausch im Dialogforum zu befördern. Die von der DB präsentierten Inhalte sollen im Gegenteil transparent und offen kommuniziert werden und werden deshalb nach jeder Sitzung auch auf der Homepage veröffentlicht.

Frage J3: *Pfalzlösung: Im 2. Dialogforum wurde darauf hingewiesen, dass sich der Suchraum Pfalz durch großräumige Querriegel in West-ist Ausdehnung auszeichnet. Die führenden Raumwiderstände sind Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Kategorie IV im Gegensatz zur badischen Seite, auf der Schutzgebiete V Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit bestimmend sind. Dies würde bedeuten, dass durch das Bündelungsprinzip auf badischer Seite eigentlich das Schutzgut Mensch (insbesondere bei einem Ausbau im Bestand) dem Schutzgut Natur untergeordnet wird.*

Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten. Wenn Abwägungsentscheidungen erforderlich sind, wird aber dem Schutzgut Menschen aufgrund der besonderen Empfindlichkeit ein besonderer Stellenwert beizumessen sein. Es kommt aber jeweils darauf an, welche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben hervorgerufen werden. Beeinträchtigungen durch Lärm können ggf. vermindert werden, massive Eingriffe in Wohnbebauung sollen aber auf jeden Fall vermieden werden.

Frage J4: *Definition viergleisig: Zwischen Molzau und Mannheim existiert bereits heute die Bestandsstrecke durch Hockenheim, Schwetzingen etc. und die Neubaustrecke Stuttgart-Mannheim entlang der B36. Ist dieser Bereich damit als heute bereits vierspurig zu betrachten oder werden auch in diesem Bereich Trassen für weitere Gleise gesucht?*

Aktuell suchen wir 2 neue Gleise zwischen Mannheim und Karlsruhe und damit auch im Bereich Hockenheim-Schwetzingen. Ziel ist die Auflösung der Engpässe im gesamten Korridor sowie die engpassfreie Anbindung der NBS Frankfurt - Mannheim und der ABS/NBS Karlsruhe - Basel. Ein Kriterium wird sein, dass die ausgewählte Lösung eine optimale Betriebsqualität erreichen muss. Das bedeutet, dass die neue Strecke im Zusammenhang mit den Bestandsstrecken weder über- noch unterdimensioniert sein darf. Dies wird schließlich anhand von Kapazitätsuntersuchungen nachgewiesen.

Frage J5: *Definition Grobkorridore: Im 2. Dialogforum wurde darauf hingewiesen, dass es für eine Berücksichtigung der Schallemissionen zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh ist, da noch keine Trassen definiert sind. Dies stimmt in Bereichen, in denen die Raumwiderstandsanalyse Gebiete ausweist mit einem geringen Raumwiderstand in der Fläche. An Stellen der Infrastrukturbündelung trifft dies nicht zu. Im Bereich zwischen Karlsruhe und Molzau besteht die Option des Ausbaus der Bestandsstrecke. Die*

Trassenführung wäre in diesem Falle heute schon durch die Bestandsstrecke definiert. Eine tiefere Beurteilung der Schallemissionen wäre also schon in dieser frühen Projektphase möglich (siehe Ausschnitt aus der Lärmkartierung des Eisenbahn Bundesamts). Diese Kartierung zeigt, dass bereits heute ohne die prognostizierten zusätzlichen Züge die Belastung der Anwohner entlang dieser Bestandsstrecke extrem hoch ist. Ein Ausbau im Bestand hier würde auch mit weiteren Lärmschutzmaßnahmen das „Schutzgut Mensch“ belasten. Ein alternativer „Grobkorridor“ ist entlang der Autobahn A5 vorgesehen. Beim Bau der A5 wurde von einem Ausbau im Bestand (B36 in den Ortschaften) abgesehen und eine Trasse möglichst abseits bestehender Bebauung gewählt. Die Kartierung der Schallemissionen entlang der A5 zeigt, dass die Emissionen einer so gewählten Trasse hauptsächlich unbewohntes Gebiet trifft.

Die Erhöhung der Zugfrequenz bei einem Ausbau im Bestand würde mit jedem weiteren Zug eine extreme Mehrbelastung an Schallemissionen bedeuten. Eine Gesundheitsgefährdung stellt laut Weltgesundheitsorganisation ein Schalldruckpegel oberhalb von 65 Dezibel (dBA) dar. Dieser Wert ist in den betroffenen Ortschaften bereits heute erreicht. Heute ist dabei zu berücksichtigen, dass diese Schallbelastung nur bei vorbeifahrenden Zügen erreicht wird, zwischen den Zügen heute noch mehr oder weniger kurze Fenster erholsamer Ruhe einen Ausgleich schaffen. Durch die Steigerung der Zugfrequenz würde aus einzelnen Emissionspeaks eine gesundheitsschädliche Dauerbelastung. Durch den Abstand des Grobkorridors entlang der A5 stellt sich die Situation anders dar. Die Emissionen treffen erst mit Abstand auf Wohnsiedlungen. Die Schallemissionen addieren sich logarithmisch, dass sich durch die Überlagerung bei vorbeifahrenden Zügen eine leichte Erhöhung der Emissionen von wenigen dBa ergeben. Auch in der Qualität sind hier die Unterschiede zu berücksichtigen. Die Emission durch die Autobahn ist eine gleichmäßige Belastung, die durch den Abstand an Intensität bereits verloren hat. Züge würde somit allenfalls als leichtes Anschwellen in einem Bereich <45dBa wahrzunehmen.

Eine Zusammenführung wäre entlang der Neubaustrecke Stuttgart-Mannheim möglich, womit dem Bündelungsprinzip Rechnung getragen würde.

Pauschale Aussagen zu Schallimmissionen sind aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen vor Ort nicht aussagekräftig. Die vertieften Schalluntersuchungen werden dann konkret an den noch zu ermittelnden durchgehenden Linienvarianten vorgenommen, die entsprechend technisch ausgeplant sind und damit die notwendige Datengrundlage für eine vergleichbare Schalluntersuchung zwischen den Linienvarianten bieten.