



Verabschiedung der Protokolle.

- **4. Dialogforum, 8. Oktober 2021**

 **4. Dialogforum Präsentation**
PDF 7,6 MB 08.10.2021 

- **4. Themenworkshop, 19. Oktober 2021**

 **4. Themenworkshop Protokollentwurf**
PDF 266,5 KB 14.12.2021 

- **5. Themenworkshop, 28. Oktober 2021**

 **5. Themenworkshop Protokollentwurf**
PDF 325,8 KB 28.10.2021 

<https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops>

Verabschiedung der Protokolle.

4. Dialogforum, 8. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3

Anmerkung eines Mitglieds: Auf Seite 3 ist eine Frage zum dreigleisigen Ausbau Karlsruhe-Durmersheim aufgeführt. Die Antwort handelt von einem vierten Gleis. Bitte die Antwort nochmals überprüfen und die richtige Antwort abdrucken.

Ursprünglicher Textentwurf:

Wird es für den dreigleisigen Ausbau Karlsruhe – Durmersheim auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung geben?

Derzeit läuft eine Kapazitätsuntersuchung für diesen Streckenabschnitt, die gegebenenfalls ein erforderliches viertes Gleis zur Folge haben kann. Außerdem finden Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg zur Klärung der Finanzierungsfrage statt. Hiernach wird die Öffentlichkeit entsprechend informiert und beteiligt.

Vorschlag für eine nachträgliche, präzisierende Anmerkung:

Während der Erarbeitung der betrieblichen Aufgabenstellung für den 3-gleisigen Ausbau Karlsruhe – Durmersheim kam die Frage der Region und des Landes Baden-Württemberg auf, ob durch zusätzlichen Nahverkehr, der bisher nicht in den Prognosen des Bundes verarbeitet war, ein 4. Gleis erforderlich würde. Hierzu sollen in diesem Jahr noch Voruntersuchungen stattfinden. Sobald die Rahmenbedingungen feststehen und die eigentliche Planung beginnen kann, wird die Öffentlichkeit begleitend informiert.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Dialogforum, 8. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3

Ursprünglicher Textentwurf:

Am 9. September 2021 wurde der Entwurf des Abschlussberichts für den Deutschlandtakt veröffentlicht, welcher von Herrn Dr. Geweke vorgestellt wird (Anlage 2, Seiten 14-17). Insgesamt fokussiere der Deutschlandtakt auf den Schienenpersonenverkehr. Für den Schienengüterverkehr liege noch keine aktuelle Zugzahlenprognose vor. Diese werde mit der Zugzahlenprognose 2040 aktualisiert.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Am 9. September 2021 wurde der Entwurf des Abschlussberichts für den Deutschlandtakt veröffentlicht, welcher von Herrn Dr. Geweke vorgestellt wird (Anlage 2, Seiten 14-17). Insgesamt fokussiere der Deutschlandtakt auf den Schienenpersonenverkehr. Für den Schienengüterverkehr liege noch keine **aktualisierte** Zugzahlenprognose vor. Diese werde mit der Zugzahlenprognose 2040 aktualisiert.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3

Ursprünglicher Textentwurf:

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. [...] 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. [...]

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.

Anmerkung eines Mitglieds: Die Zusage ging deutlich über eine allgemeine Beschreibung des Vorgehens hinaus. Es sollten die Bewertungen/Begründungen jeder möglichen Variante und den daraus folgenden weiterverfolgten Linienkorridoren aufgezeigt werden. Stichwort "Bewertungsmatrix".

[Fortsetzung auf der nächsten Folie]

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3

Vorschlag zum Umgang damit:

Die Darstellung der Planungsmethodik für die aktuelle Projektphase mit Prüflögen zur Entwicklung der Linienkorridore wurde den Mitgliedern des Dialogforums im Workshop am 28.10.2021 anhand von Beispielen erläutert. Ferner wurde am 24.01.2022 ein umfangreiches Papier zur Erläuterung der Planungsmethodik für die aktuelle Projektphase verteilt. Der Punkt wurde in den Themenkatalog aufgenommen. Zum späteren Zeitpunkt, nachdem die durchgängigen, ernsthaft weiterzuverfolgenden Linienvarianten identifiziert worden sind, werden diese noch vertiefter untersucht und im Variantenvergleich anhand einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3/4

Ursprünglicher Textentwurf:

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 Linien-korridore 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.

[Fortsetzung auf der nächsten Folie]

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3/4

Ursprünglicher Textentwurf:

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.

[Fortsetzung auf der nächsten Folie]

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3/4

Anmerkungen eines Mitglieds:

Zu „und an anderen Stellen mit ähnlicher oder geringerer RWK fielen Linienkorridore aus detaillierten Gründen heraus.“:

Bei der folgenden Antwort wird auf diese Fälle nicht eingegangen: Warum wurden aus einigen Grobkorridoren keine Linienkorridore entwickelt? Auch die Erläuterung anhand des Beispiels gibt keine allgemeingültige Antwort.

Zu „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.“:

Bitte um Präzisierung. Dieser Korridor hat "vergleichbare Eingriffe in die RWK IV". Warum wird der ursprüngliche Korridor (entlang der Schnellfahrstrecke 4080) dann nicht weiter geprüft?

Vorschlag zum Umgang damit:

Aus den Anmerkungen ergibt sich kein Anlass für eine Änderung des Wortlauts im Protokoll. Die Fragen werden in den Themenkatalog aufgenommen und schriftlich beantwortet.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 7

Ursprünglicher Textentwurf:

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.

Anmerkung eines Mitglieds: Unverständliche Formulierung. Bitte nachbessern.

Vorschlag zum Umgang damit:

Der Text gibt die Diskussion in der Sitzung wieder und wurde dabei bereits präzisiert. Nachfragen können schriftlich an die DB gerichtet oder in den Sprechstunden mit dem Planungsteam geklärt werden.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 10

Ursprünglicher Textentwurf:

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). [...] Das Raumordnungsverfahren beginnt, wenn die Planungen abgeschlossen sind.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

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). [...] Das Raumordnungsverfahren beginnt, wenn die DB Netz AG nach Abschluss der Planungen zur Erarbeitung einer Antragsvariante den Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens stellt und die erforderlichen Antragsunterlagen vollständig bei der höheren Raumordnungsbehörde vorliegen.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 10

Ursprünglicher Textentwurf:

Die Antragskonferenzen als Vorbereitung der möglichen Raumordnungsverfahren

[...] Diese Informationen werden dem Vorhabenträger als Grundlage für die Untersuchungen mitgegeben.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Die Antragskonferenzen als Vorbereitung der möglichen Raumordnungsverfahren

[...] Diese Informationen werden dem Vorhabenträger als Untersuchungsrahmen für die Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren mitgegeben.

Verabschiedung der Protokolle.

4. Workshop, 19. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 10

Ursprünglicher Textentwurf:

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.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

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 **der Trassenfindung wird in der Antragsunterlage nachvollziehbar dokumentiert, was auch eine explizite Forderung der zuständigen Raumordnungsbehörden ist.** Es soll am Ende klar werden, warum die Entscheidung für eine Variante ausfiel.

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 1

Ursprünglicher Textentwurf:

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

Redaktionelle Überarbeitung des Links zur besseren Abrufbarkeit wird gerne übernommen:

<https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops>

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 3/4

Ursprünglicher Textentwurf:

Nach welcher konkreten Systematik werden die Raumwiderstände rabattiert? Sie begründen die Linienkorridore, die vollständig durch die RWK V führen, mit dem Bündelungsgebot. Erst bei konkretem Eingriff in konkrete Wohnbebauung werde von einem Linienkorridor abgesehen. Diese Gewichtung ist nicht nachvollziehbar. Unsere Gemeinde wird diesen Punkt politisch und juristisch angreifen.

Die Planenden erläutern die einzelnen Zwischenergebnisse detailliert anhand der Prüflogiken. [...] Bis zu dem/den Raumordnungsverfahren befinden wir uns in der informellen Beteiligung, bei der rechtliche Schritte zum aktuellen Stand der Planung nicht möglich sind.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

*Die Planenden erläutern die einzelnen Zwischenergebnisse detailliert anhand der Prüflogiken. [...] **Wir befinden uns** in der informellen Beteiligung, bei der rechtliche Schritte zum aktuellen Stand der Planung nicht möglich sind.*

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 4

Ursprünglicher Textentwurf:

Ein Linienkorridor in den genannten Zwischenräumen, die nicht zur RWK V gehören, würde für das Ortsbild eine 12 Meter hohe Lärmschutzwand mit einem Abstand von fünf Metern zur Wohnbebauung darstellen. Ein vergleichbarer Versuch sei bereits vor Jahren gescheitert, es dürfe kein „2. Offenburg“ geben. Das muss auch politisch bewertet werden, lässt sich für die Region so nicht vermitteln. Zur Korrespondenz mit den Regierungspräsidien zum Vorgehen muss es eine Akteneinsicht geben.

Für das Raumordnungsverfahren und zur Genehmigung der späteren Antragsvariante ist es erforderlich, dass die Methodik und die Herleitung des Abschichtungsprozesses nachvollziehbar sind. Die Planenden beraten sich daher parallel zum Planungsprozess mit den **Regierungspräsidien** und weiteren **Genehmigungsbehörden** zu den Prüfkriterien der Raumwiderstandsanalyse. [...]

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Für das Raumordnungsverfahren und zur Genehmigung der späteren Antragsvariante ist es erforderlich, dass die Methodik und die Herleitung des Abschichtungsprozesses nachvollziehbar sind. Die Planenden beraten sich daher parallel zum Planungsprozess mit **dem Regierungspräsidium bzw. der SGD Süd als höhere Raumordnungsbehörden** und **den Trägern öffentlicher Belange wie** Fachbehörden, Regional-, Naturschutzverbände etc. zu den Prüfkriterien der Raumwiderstandsanalyse. [...]

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 4

Ursprünglicher Textentwurf:

Ich habe viel zum Bündelungsgebot gehört. In welchem Bezug steht das Bündelungsgebot zu den Diagonalen?

*Gemäß **des** raumordnerischen Bündelungsgebot sind Bündelungsmöglichkeiten in jeder Form zu prüfen. Alle identifizierten Linienkorridorentwürfe sind verpflichtend in die Prüfung aufzunehmen. Bündelungen werden ebenfalls geprüft und mit aufgenommen. Neben dem Bündelungsbonus gibt es keine weiteren Gewichtungen. Die Abwägung wird verbal-argumentativ erfolgen.*

Anmerkung eines Mitglieds: "verpflichtend" sollte näher erläutert bzw. anders formuliert werden. Gemeint ist wahrscheinlich, dass die Prüfung sich aufdrängender Varianten für eine rechtsichere Prüfung erforderlich ist.

Redaktionelle Anpassung und Vorschlag für überarbeiteten Text:

*Gemäß **dem** raumordnerischen Bündelungsgebot sind Bündelungsmöglichkeiten in jeder Form zu prüfen. **Die Prüfung aller sich aufdrängenden Varianten ist für eine rechtsichere Prüfung erforderlich. Daher sind alle identifizierten Linienkorridorentwürfe aufzunehmen.** Bündelungen werden ebenfalls geprüft und mit aufgenommen. Neben dem Bündelungsbonus gibt es keine weiteren Gewichtungen. Die Abwägung wird verbal-argumentativ erfolgen.*

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 5

Ursprünglicher Textentwurf:

Fragen/Anmerkungen zur 2. Kernfrage

Im Bereich Karlsdorf-Neuthard tangiert der 1000 Meter breite Linienkorridor eine Sporthalle, drei Sportplätze und damit Siedlungsflächen. Dieser Linienkorridor wird als technisch machbar angegeben. Damit liegt ein Verfahrensfehler vor, da bei genauem Hinsehen die technische Machbarkeit in diesem Bereich eben nicht gegeben ist und kein Tunnel geprüft wurde. Wann wird eine Linie als technisch machbar bewertet? Was bedeutet technische Machbarkeit?

Technische Machbarkeit bedeutet, dass der Verlauf eines Linienkorridors grundsätzlich technisch möglich ist. Grundsätzlich ist die technische Machbarkeit in vielen Fällen gegeben, jedoch abhängig vom Aufwand. Die Untersuchung der technischen Machbarkeit, sowie weitere Untersuchungen, z.B. zum Artenschutz, sind noch nicht abgeschlossen. Der Nutzungskonflikt mit den Flächen zwischen Karlsdorf und Neuthard ist bekannt. Planungshindernisse werden im folgenden Planungsprozess detaillierter untersucht und mit in die Bewertung mit einfließen. Für die Antragsvariante ist es schließlich das Ziel, eine Linienvariante mit den geringsten Raumwiderständen zwischen Mannheim und Karlsruhe zu identifizieren.

[Fortsetzung auf der nächsten Folie]

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 5

Redaktionelle Anpassung wird gerne übernommen

Fragen/Anmerkungen zur 2. Kernfrage

Im Bereich Karlsdorf-Neuthard tangiert der 1000 Meter breite Linienkorridor eine Sporthalle, drei Sportplätze und damit Siedlungsflächen. Dieser Linienkorridor wird als technisch machbar angegeben. Damit liegt ein Verfahrensfehler vor, da bei genauem Hinsehen die technische Machbarkeit in diesem Bereich eben nicht gegeben ist und kein Tunnel geprüft wurde. Wann wird eine Linie als technisch machbar bewertet? Was bedeutet technische Machbarkeit?

Technische Machbarkeit bedeutet, dass der Verlauf eines Linienkorridors grundsätzlich technisch möglich ist. Grundsätzlich ist die technische Machbarkeit in vielen Fällen gegeben, jedoch abhängig vom Aufwand. Die Untersuchung der technischen Machbarkeit, sowie weitere Untersuchungen, z.B. zum Artenschutz, sind noch nicht abgeschlossen. Der Nutzungskonflikt mit den Flächen zwischen Karlsdorf und Neuthard ist bekannt. Planungshindernisse werden im folgenden Planungsprozess detaillierter untersucht und mit in die Bewertung einfließen. Für die Antragsvariante ist es schließlich das Ziel, eine Linienvariante mit den geringsten Raumwiderständen zwischen Mannheim und Karlsruhe zu identifizieren.

[Fortsetzung auf der nächsten Folie]

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 5

Weitere Anmerkung eines Mitglieds: ggf. könnte an dieser Stelle noch auf den Aspekt des Verfahrensfehlers eingegangen werden. Wir befinden uns bislang in keinem rechtlich normierten Verfahren, so dass auch nicht von einem Verfahrensfehler zu sprechen ist.

Vorschlag zum Umgang damit: Es werden nur diejenigen Aspekte in das Ergebnisprotokoll aufgenommen, welche auch behandelt wurden. Daher hier keine Änderungen.

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 5

Ursprünglicher Textentwurf:

Wenn die RWK V für Siedlungsgebiete steht, müsste dann nicht für das Umfeld von 250 Metern Entfernung die RWK IV gelten? [...]

[...] Im nächsten Planungsschritt, dem Segmentvergleich, werden die Linienkorridorentwürfe anhand der Raumwiderstandsklassen bewertet und miteinander verglichen. Als zusätzliches Kriterium werden hier die 250 m-Abstandszonen für die vergleichende Bewertung herangezogen. Beim Vergleich sind die Bereiche der RWK V nicht mit Verbotflächen gleichzusetzen. [...]

Anmerkung eines Mitglieds: Gilt dies nicht nur für eine NBS? Falls ja, wäre dies hier zu unkonkret formuliert.

Vorschlag für entsprechende Anpassung:

[...] Als zusätzliches Kriterium werden hier **bei Neubauabschnitten** die 250 m-Abstandszonen für die vergleichende Bewertung herangezogen. Beim Vergleich sind die Bereiche der RWK V nicht mit Verbotflächen gleichzusetzen. [...]

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 6

Ursprünglicher Textentwurf:

Kann der Vergleich zur Verfügung gestellt werden, der zeigt, dass ein Linienkorridor entlang der Strecke 4080 besser südlich als nördlich verläuft? (s. Anlage 2, Seite 15)

Ein Vergleich der Zahlen und Ergebnisse der Linienkorridore wird im Segmentvergleich vorgenommen und in Form von Steckbriefen zu jedem Vergleichsbereich dargestellt. Diese werden Teil der Antragsunterlagen.

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Ein Vergleich der Zahlen und Ergebnisse der Linienkorridore wird im Segmentvergleich vorgenommen und in Form von Steckbriefen zu jedem Vergleichsbereich dargestellt. Diese werden Teil der Antragsunterlagen **für das Raumordnungsverfahren.**

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 9

Ursprünglicher Textentwurf:

Warum kombiniert man den westlichen und den mittleren Tunnel im Bereich der westlichen Riedbahn nicht? In diesem Bereich wäre ohnehin eine Kurve erforderlich.

Dieser Hinweis wird mit in die weiteren Untersuchungen aufgenommen und im Rahmen der Linienoptimierung näher untersucht. [...]

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Dieser Hinweis wird mit in die weiteren Untersuchungen aufgenommen und im Rahmen der Linienoptimierung näher untersucht.

*Bisher wurden in diesem Bereich grundsätzlich zwei Optionen für Tunnelkorridore **identifiziert**: Die westliche, ein Tunnel in Richtung Mannheimer Hauptbahnhof, wäre technisch nur dann denkbar, wenn der Fahrlachtunnel stillgelegt würde. [...]*

Verabschiedung der Protokolle.

5. Workshop, 28. Oktober 2021

- Änderungswunsch Seite 14

Ursprünglicher Textentwurf:

Herr Dr. Geweke stellt den Dialog und die Antragskonferenzen zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe vor und erläutert die Unterschiede. Der Dialog ist Bestandteil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und die Antragskonferenz dient der Beratung des Vorhabenträgers mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd sowie des Regierungspräsidiums Karlsruhe. (Anlage 2, Seite 53)

Vorschlag, den folgenden Änderungswunsch aufzunehmen:

Herr Dr. Geweke stellt den Dialog und die Antragskonferenzen zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe vor und erläutert die Unterschiede. Der Dialog ist Bestandteil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und die Antragskonferenzen dienen der Beratung der Vorhabenträgerin mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd bzw. dem Regierungspräsidiums Karlsruhe sowie den Teilnehmenden der Antragskonferenzen. (Anlage 2, Seite 53)