Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

Themenkatalog zur Sammlung von Hinweisen und Vorschlägen

Hintergrund: Der Themenkatalog zum Dialogforum Mannheim–Karlsruhe (DF) dient der Dokumentation von Hinweisen und Vorschlägen, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Deutschen Bahn in den Sitzungen protokolliert wurden oder schriftlich eingehen. Die Deutsche Bahn stellt in den Dialogforen regelmäßig den Stand der Bearbeitung und Ergebnisse ihrer Prüfungen vor. Das vorliegende Dokument wird fortlaufend nach Sitzungen des Dialogforums aktualisiert und auf der Website www.mannheim-karlsruhe.de veröffentlicht.

Stand: 21. September 2022

Nr.	Quelle	Kategorie	Frage/ Hinweis/ Vorschlag	Weiteres Vorgehen/ Ergebnis	Status
1	**1. Dialogforum**	Suchraum	Der Suchraum ist im Nordosten von Mannheim so definiert, dass seine Grenze aktuell entlang der Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg und Hessen verläuft. Hinweis bezüglich der Umfahrung Mannheim: Der Suchraum sollte nicht durch Landesgrenzen eingeengt werden. Diesbezüglich sollte der Suchraum noch einmal überprüft werden.	Die DB prüft den Hinweis. - Durch die notwendige Anbindung der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe an die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar und Riedbahn im Raum Mannheim-Waldhof erscheinen im ersten Schritt aus verkehrlicher Sicht keine Linien denkbar, die hessisches Gebiet nordöstlich von Mannheim tangieren würden, daher die aktuelle Beschränkung auf Baden-Württemberg. - Im Rahmen der Grobkorridoranalyse und folgenden Linienfindung ist zu prüfen, ob überhaupt entsprechende Linienkorridore als östliche Umfahrung und damit in der Nähe zu Hessen konstruierbar sind. - Sollten sich solche Linienkorridore auch in den nachfolgenden Kapazitätsuntersuchungen als verkehrlich sinnvoll erweisen, müssten die Linienkorridore entsprechend vertieft geprüft werden. - Ergeben sich dabei Hinweise, dass doch Auswirkungen auf hessisches Gebiet absehbar sind, würde der Suchraum noch einmal entsprechend angepasst werden.	**Erledigt**
2	**1. Dialogforum**	Verkehrs-konzeption	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 stimmt zu, dass der Anschluss der beiden Strecken zur Erreichung der verkehrlichen Ziele sinnvoll ist. Im Rahmen der Linienkorridorentwicklung wurde die Anbindung der NBS Frankfurt-Mannheim sowie der Riedbahn an eine mögliche NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe untersucht. Aus trassierungstechnischer Sicht ist die Anbindung an die möglichen weiterführenden Linienkorridore prinzipiell machbar.	**Erledigt**
3	**1. Dialogforum**	Raumwiderstands-analyse	Bitte der Teilnehmenden, Einsicht in den Katalog zu den Raumwiderstandskriterien zu nehmen	Der Katalog kann eingesehen werden. 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.	**Erledigt**
4	**1. Dialogforum**	Verkehrs-konzeption	Bitte der Teilnehmenden, die der Planung zugrundeliegenden Zugzahlen im Detail vorzustellen und einzuordnen	Die Verkehrskonzeption inkl. Zugzahlen für Personen- und Güterverkehr, die der Dimensionierung der neuen Infrastruktur zugrunde gelegt wird, soll vsl. im 3. Dialogforum am 08. Juni 2021 vorgestellt werden.	**Erledigt**
5	**2. Dialogforum/ 1. Workshop**	Schallschutz	Die Lärmimmissionen sollten bereits zu einem frühen Stand der Planung, berücksichtigt werden.	Über die Einstufung der Siedlungsgebiete in die höchste Widerstandskategorie V werden Schallimmissionen von Anfang mit berücksichtigt. Außerdem werden im späteren Planungsschritt i. R. der Variantenauswahl grobe Schalluntersuchungen durchgeführt, wenn mögliche durchgängige Linienverläufe näher bestimmt wurden.	**In Bearbeitung**
6	**2. Dialogforum/ 2. Workshop**	Schallschutz	Bitte von Teilnehmenden, den Abstand zur Wohnbebauung im Planungsprozess zu berücksichtigen und ein konkretes Abstandskriterium zu formulieren.	Ein festes Abstandskriterium wird i.R. der Grobkorridoranalyse nicht formuliert, aber die Abstandsmaximierung zu sensiblen Nutzungen gemäß § 50 BImSchG wird als Planungsprämisse festgehalten.	**Erledigt**

7	**2. Dialogforum/ 2. Workshop**	Schallschutz	Es sollten keine Unterschiede bei der Bewertung von Belastungen gemacht werden zwischen Menschen, die bereits an einer bestehenden Strecke leben und solchen, die nicht an einer Bestandsstrecke leben.	Die rechtliche Grundlage für die Bewertung von Schallimmissionen ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Die darin festgelegten Immissionsgrenzwerte machen keinen Unterschied, ob Menschen an einer bestehenden Infrastruktur wohnen oder nicht. Die Trassenfindung wird in einem transparenten Prozess durchgeführt, wobei Varianten nach anerkannter Methodik fakten-basiert und anhand gleicher Kriterien abgeschichtet und bewertet werden, um die Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren auszuwählen.	**In Bearbeitung**
8	**2. Dialogforum/1. Workshop**	Sonstiges	Wann und wie werden die Karten der Raumwiderstände und Grobkorridore bereitgestellt? Können die Informationen auch als „Shape-File“ für die Nutzung in Geoinformationssystemen zur Verfügung gestellt werden?	Die Karten wurden als pdf-Dokument auf die Projektwebsite gestellt. Zudem wird eine „Interaktive Karte“ zum Planungsstand auf der Projektwebsite veröffentlicht. Für die Bereitstellung der Shape-Dateien ist die Zustimmung einer Datenschutz-Klausel erforderlich. Die DB Netz wird sich dazu auf Anfrage gezielt bei den Interessierten melden.	**Erledigt**
9	**1. Workshop**	Linienkorridore	Bitte, die Optionen zu Rheinquerungen darzustellen. Wäre eine zweite Rheinbrücke im Bereich Wörth am Rhein möglich? Und ist eine Rheinquerung bei Germersheim möglich?	Ein aktueller Stand der technischen Machbarkeitsuntersuchung von Rheinquerungen wird im dritten Dialogforum dargestellt.	**Erledigt**
10	**Schriftlich (Email)**	Linienvorschläge	Der Vorschlag besteht darin, die östliche Riedbahn 2- bis 4-gleisig neu und eingehaust zu bauen und auf dieser Strecke den Güterverkehr vollständig aufzunehmen. Beschreibung von Norden kommend: Die östliche Riedbahn wird ab Waldhof vollständig massiv eingehaust (ggf. zwei Schalen Beton?). Bis zur Höhe des Hauptfriedhofs wird die neue östliche Riedbahn auf der Bestandsstrecke realisiert. Dann wird die Strecke zunächst ein gutes Stück nach Westen verschoben und über eine neue vollständig eingehauste windschnittige Neckarbrücke geführt. Die Strecke führt dann eingehaust weiter und nähert sich nördlich von Neuhermsheim wieder der derzeitigen Strecke an, bleibt aber ein Stück von Neuhermsheim weg. Südlich der Neckarbrücke gehen die Geleise frühzeitiger nach unten als bei der derzeitigen östlichen Riedbahn. Der Straßenverkehr wird möglichst über die Gleise geführt und nicht darunter durch. Die Autos können einen Hügel leichter bewältigen als ein Zug.	Die Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten.	**In Bearbeitung**
11	**Schriftlich (Email)**	Suchraum/ Linienvorschläge	Forderung zur Erweiterung des Suchraumes um die Orte: Lampertheim, Viernheimer-Dreieck, Heddesheim, Schriesheim, um die Möglichkeit einer Neckarquerung in Form einer Brücke westlich der Autobahnbrücke der A5 (Schwabenheimer Schleuse) in Erwägung zu ziehen.	Die DB prüft den Hinweis: Eine entsprechende Linienvariante wird im Rahmen der Optimierung der Linienkorridore untersucht.	**In Bearbeitung**
12	**Schriftlich (Email)**	Linienvorschläge	Variante Güterzugtunnel von Waldhof bis zum Rangierbahnhof	Die Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten. Entspricht den weiter zu untersuchenden Linienkorridoren.	**In Bearbeitung**
13	**Sprechstunde (Mai 2021)**	Linienvorschläge	Vorschlag zur Untersuchung, dass anstelle eines 4-gleisigen Ausbaus die Bestandsstrecken 4020 (Mannheim – Graben-Neudorf – Karlsruhe) und 4000 (Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe) jeweils 3-gleisig ausgebaut werden.	Die Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten.	**In Bearbeitung**
14	**3. Dialogforum**	Weitere Vorhaben im Suchraum	Vorschlag, die Strecke 4000 (Mannheim – Heidelberg - Bruchsal – Karlsruhe) 3-gleisig auszubauen – zusätzlich zu dem Neu-/Ausbauprojekt und nicht anstelle des Neu-/Ausbauprojektes.	Die DB nimmt den Hinweis auf.	**In Bearbeitung**
15	**Schriftlich**	Linienkorridore	Bitte um Aufnahme der Möglichkeiten sowie Machbarkeit der Neckarquerungen in die Agenda für den nächsten Workshop *(Anm.:1.7.2021)* . Der Hintergrund dafür ist die Frage: wie die in MA-Waldhof ankommenden Züge, plus der Züge der Bestandstrecken der Riedbahn den Neckar queren werden?	Die möglichen Neckarquerungen werden im Rahmen der Erarbeitung von Linienkorridoren betrachtet. Für die Untersuchung der Neckarquerungen wurden im ersten Schritt die gleichen Annahmen wie bei der Prüfung der Rheinquerungen getroffen. Im Rahmen der Entwicklung der Linienkorridore wurde der Ausbau / Parallelneubau vorhandener Neckarquerungen sowie die Untertunnelung des Neckars untersucht.	**Erledigt**
16	**Schriftlich**	Suchraum	Bitte um klare Abtrennung der Planungsverfahren Frankfurt-Mannheim und Mannheim-Karlsruhe, um so Zuständigkeiten klarer abzugrenzen (betrifft insbesondere die Zuständigkeit / Projekt-Zugehörigkeit südlich von Mannheim-Waldhof).	Die DB nimmt den Hinweis auf und wird die Projekte Frankfurt-Mannheim und Mannheim-Karlsruhe an ihrer Schnittstelle in Waldhof anhand einer Skizze und/oder einer Karte noch einmal konkret abgrenzen.	**Erledigt**

17	**Schriftlich**	Schallschutz	Bitte um Stellungnahme zum Schreiben an den Bundesverkehrsminister, den Vorstandsvorsitzenden der DB AG und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des deutschen Bundestages, dass Mannheim bei der Lärmschutzplanung dauerhaft und systematisch benachteiligt werde. Abschließend werden die folgenden Forderungen im Wortlaut formuliert: a) Die Planung für Mannheim hat umgehend im Rahmen des Gesamtkonzepts zu erfolgen. b) Der Planfeststellungsantrag für den Ausbau der Riedbahn-Ost ist zurückzuziehen. Die Erweiterung der S-Bahn-Kapazität ist im Kontext des Gesamtkonzepts zu planen. c) Für Mannheim ist eine Tunnellösung zu realisieren, die die überwiegende Mehrzahl aller Güterzugverkehre (leichte und schwere, im Rangierbahnhof umzuschlagende und Transit) aufnehmen kann. d) Es sind Zugzahlen zugrundezulegen, die den Zielen des Klimaschutzgesetzes entsprechen.	Die DB (in Form des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe) nimmt das Schreiben zu Kenntnis. Auf Wunsch des Absenders wird das Schreiben als Themenpunkt für das kommende Dialogforum vorgemerkt. Die Beantwortung obliegt den Adressaten des Schreibens. Unabhängig von einer offiziellen Beantwortung des Schreibens kann aus Sicht des Bahnprojektes NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe festgestellt werden, dass das Projektziel die Auflösung der Engpässe zwischen den beiden angrenzenden Bahnprojekten NBS Frankfurt - Mannheim und ABS/NBS Karlsruhe - Basel ist. Folglich reicht der Suchraum für die Trassenfindung bis in den Bereich Mannheim-Waldhof, und es werden neben einem möglichen Bestandsausbau auch ober- und unterirdische Umfahrungsmöglichkeiten geprüft. Wesentliche Kriterien für die Variantenauswahl sind der Nachweis der technischen Realisierbarkeit, die verkehrliche Sinnhaftigkeit, eine positive volkswirtschaftliche Bewertung und die Genehmigungsfähigkeit. Die entsprechenden Nachweise werden im weiteren Planungsprozess erarbeitet. Nächster Schritt ist die Vorstellung der vollständigen Linienkorridore inkl. ober- und unterirdischer Umfahrungsmöglichkeiten, die wir bis zum 4. Dialogforum im Oktober 2021 erwarten.	**in Bearbeitung**
18	**1. Workshop**		Im zweiten Dialogforum ist der Eindruck entstanden, dass in der Raumwiderstandsanalyse potenzielle Belastungen durch die neue Bahnstrecke für Menschen, die bereits an einer bestehenden Strecke leben und solchen, die nicht an einer Bestandsstrecke leben, unterschiedlich gewertet werden. Dieser Eindruck resultierte daraus, dass verstanden wurde, dass bei Siedlungsgebieten, die außerhalb von Bündelungsoptionen mit Bestandsinfrasturen liegen, Grobkorridore mit Abstand zur Siedlungsgrenze entwickelt worden seien. Grundsätzlich sollten die Raumwiderstandsklassen so präzisiert werden, dass deutlich wird, alle Menschen werden gleichbehandelt. Die Gleichbehandlung sollte für den gesamten Trassenauswahlprozess gelten.	Herr Stolzenburg erläutert, dass bei der Entwicklung der Grobkorridore kein Abstand zu Siedlungsgrenzen berücksichtigt wurde. Erst bei den Linienentwürfen wird versucht, wenn möglich Abstände zu Siedlungen einzuhalten. Ein bewährtes Abstandsmaß sind dafür 250 Meter, da so die Grenzwerte in der Regel ohne Schallschutzaufwendungen eingehalten werden können. Die rechtliche Grundlage für die Bewertung von Schallimmissionen ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Diese gilt überall gleich. Bei den darin festgelegten Immissionsgrenzwerten macht es keinen Unterschied, ob Menschen an einer bestehenden Infrastruktur wohnen oder nicht. Allerdings gibt es unterschiedliche Grenzwerte für verschiedene Gebiete (wie Wohnen, Gewerbe, Mischgebiete, Kurgebiete) sowie Tag und Nacht. Falls diese nicht durch Abstand eingehalten werden können, sind aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Die Einhaltung der Grenzwerte und die notwendigen Maßnahmen für den Schallschutz werden in den noch durchzuführenden Schalluntersuchungen betrachtet. Herr Dr. Geweke versichert, dass in der Planung mit Blick auf das Schutzgut Mensch und die folgenden Detailuntersuchungen alle Anwohnerinnen und Anwohner gleichbehandelt werden, unabhängig davon, ob sie in der Nähe einer Bestandsinfrastruktur leben oder nicht. Es werde eine transparente und unvor-eingenommene Prüfung von Neubau- sowie Ausbauoptionen geben.	**Erledigt**
19	**1. Workshop**		Einige Teilnehmende thematisieren die Berichterstattung zum Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe im Nachgang des zweiten Dialogforums in den Badischen Neuesten Nachrichten (22.03.2021). Die Aussagen von Prof. Dr. Gerd Hager, Verbandsdirektor Regionalverband Mittlerer Oberrhein, würden nahelegen, dass eine linksrheinische Streckenführung keine ernsthafte Option sein sollte. Die Mitglieder bitten um eine Klarstellung.	Prof. Dr. Gerd Hager erläutert seine Aussage in den Badischen Neuesten Nachrichten. Dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein ist es ein Anliegen, dass der Variantenvergleich transparent und ohne Vorfestlegung in offenem Dialog geführt wird. Dies gelte für beide Rheinseiten. Eine einfache, sich aufdrängende Trassenführung ohne Belastungen wird es nicht geben. Daher sei es wichtig, dass es sich die Regionen nicht einfach machen und die Belastungen auf die jeweils andere Rheinseite schieben. Im gemeinsamen Prozess seien Betroffenheiten für die Regionen zu reduzieren. Es dürfe kein Maßstab sein, wer wo wohnt. Stattdessen müsse im weiteren Prozess ermittelt werden, wie stark die Menschen von den jeweiligen Varianten betroffen sind. Wichtig sei zudem, dass mit der Bündelung bestehender Infrastruktur auch, aber nicht nur Schienentrassen gemeint seien.	**Erledigt**
20	**1. Workshop**		Anmerkung eines Teilnehmenden zum Zeitplan: Der Pfeil zur „Raumwiderstandsanalyse und Entwicklung Grobkorridore“ endet im März 2021. Es sind im Hinblick auf die im Dialog eingebrachten Hinweise aber noch nicht alle offenen Punkte geklärt.	Herr Dr. Geweke erklärt, dass Hinweise hierzu weiter aufgenommen und bearbeitet werden. Grundsätzlich liegt ein Entwurf für Grobkorridore vor, und nun wird geprüft, ob darin Linienentwürfe konstruierbar sind. Falls keine durchgängigen Linien konstruierbar sind, bzw. sich auch außerhalb der Grobkorridore technisch sinnvolle Lösungen ergeben, können die Grobkorridore im Einzelfall auch verlassen werden. Die gezeigten Zeiträume dienen der Prozessdefinition, Abweichungen und Iterationsschleifen sind aber möglich.	**Erledigt**
21	**1. Workshop**		Wird es ein Scoping geben? Was passiert bei der Kartierung?	Die faunistischen Übersichtskartierungen dienen dazu, eine einheitliche Datengrundlage für den Suchraum zu schaffen und Datenlücken bei den vorhandenen Fauna-Daten zu schließen. Sie basieren auf einer zuvor systematisch durchgeführten Datenabfrage, die mit den höheren Naturschutzbehörden abgestimmt wurde.	**Erledigt**

22	**1. Workshop**		Was passiert, wenn es keine sich aufdrängende Linienführung gibt? Errechnet ein Programm die Linien oder entscheidet politischer Wille?	Es gibt Computerprogramme, die den Planer bei der Linienfindung gut unterstützen. Im Projekt Mannheim–Karlsruhe wird „SmartTrass“ der Firma QLX GmbH genutzt. Letztlich schauen aber die Planerinnen und Planer, welche Lösungen möglich sind. Es ist davon auszugehen, dass keine Lösung gefunden wird, die vollkommen ohne Betroffenheiten auskommt. Querriegel sehr hoher / außerordentlich hoher Raumwiderstände müssen ggf. auf möglichst kurzen Abschnitten gequert werden. Im Variantenvergleich werden die möglichen Linienführungen nach transparenten Kriterien verglichen und nachvollziehbar bewertet. Der „politische Widerstand“ stellt kein Kriterium für die Variantenauswahl dar.	**Erledigt**
23	**1. Workshop**		Querung des Neckars bei Mannheim: Ist bekannt, dass beim Neckar zwischen Heidelberg und Mannheim sehr schwierige Verhältnisse im Bereich der Grundwasser-Schichten bestehen, sodass der Bau eines Tunnels zur Unterquerung gravierende Störungen zur Folge haben könnte?	Die Planer bedanken sich für den Hinweis. Bei der Prüfung von möglichen Tunnellösungen werden solche technischen Voraussetzungen eine zentrale Rolle spielen.	**Erledigt**
24	**1. Workshop**		Hinweis zu einer möglichen Erweiterung des Suchraumes: Die Erweiterung 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, Heddesheim, 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 Projektrahmens. Eine mögliche 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.	**Erledigt**
25	**1. Workshop**		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.	**Erledigt**
26	**1. Workshop**		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. Güter-bahnhof angebunden werden kann, wird im Rahmen der Linienfindung ermittelt. Die Frage kann nochmals aufgegriffen werden, wenn die Planung hierzu voranschreitet.	**Erledigt**
27	**1. Workshop**		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.	**Erledigt**
28	**1. Workshop**		Wie verhält es sich mit möglichen Grobkorridoren, die aufgrund von Raumwiderständen von Ihnen verworfen und nicht weiter betrachtet werden, die aber z. B. mit 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.	**Erledigt**
29	**1. Workshop**		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 Min-destgeschwindigkeiten und erforderlichen Radien.	**Erledigt**
30	**1. Workshop**		Wann und wie werden die Karten der Raumwiderstände und Grobkorridore bereitgestellt? Können die Informationen auch als „Shape-File“ für die Nutzung in Geoinformationssystemen zur Verfügung gestellt werden?	Die Karten können im Nachgang der Veranstaltung als pdf-Dokument auf die Projektwebsite gestellt werden. Inwiefern auch „Shape-Files“ herausgegeben werden können, werden die DB und die Planerinnen und Planer prüfen und mit den Raumordnungsbehörden abstimmen. m Folgenden teilen sich die Teilnehmenden in zwei Gruppen auf, in denen die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse und die Grobkorridore in einem Geoinformationssystem (GIS) im Detail betrachtet und offene Fragen geklärt werden.	**Erledigt**
31	**1. Workshop**		Wenn eine Linie zum Beispiel durch einen Wald verlaufen würde, sind Maßnahmen wie Tunnel oder Grünbrücken möglich?	Tunnellösungen können grundsätzlich geprüft werden, wenn dadurch beispielsweise eine genehmigungs- und finanzierungsfähige Lösung durch ein FFH-Gebiet entstünde. Auch Grünbrücken sind im Rahmen der Detailplanung möglich.	**Erledigt**
32	**1. Workshop**		Sind die Grobkorridore an den Bestandsstrecken breit genug für eine Bündelung? Hinweis auf einen Friedhof, der im Korridor liegt.	Die Grobkorridore sind aus der raumordnerischen und umweltfachlichen Bewertung abgeleitet. Ausbauoptionen am Bestand müssen technisch geprüft werden, was im nächsten Planungsschritt erfolgen wird. Die Karten mit den Bündelungskorridoren zeigen derzeit einen etwa 200 Meter breiten Korridor um die Bestandsinfrastruktur. In der vertiefenden Planung wird geprüft, ob Linien in diesen Bereichen unterzubringen sind und welche Auswirkungen damit verbunden wären.	**Erledigt**

33	**1. Workshop**		Auf dem Abschnitt von Molzau nach Mannheim gibt es bereits die Bestandsstecke Mannheim–Karlsruhe sowie die Strecke Stuttgart–Mannheim. Besteht dennoch die Notwendigkeit für weitere Gleise?	Grundsätzlich besteht der Kapazitätsbedarf zwischen Mannheim und Karlsruhe für zwei weitere Gleise, über die aktuellen Strecken hinaus.	**Erledigt**
34	**1. Workshop**		Wie genau wird mit konkreten Linienvorschlägen umgegangen?	Alle Vorschläge werden nach den festgelegten Kriterien geprüft, Ergebnisse werden im Dialogverfahren vorgestellt. Mit Blick auf die Rechtssicherheit müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten überprüft werden.	**Erledigt**
35	**1. Workshop**		Westlich von Karlsruhe queren zwei Grobkorridore den Rhein. Wäre eine zweite Rheinbrücke im Bereich Wörth am Rhein möglich? Wie würde diese aussehen?	Im Rahmen der Erstellung von Linienentwürfen wird auch geprüft, welche Optionen zur Rheinquerung möglich sind. Vorrausichtlich kann im dritten Dialogforum hierzu ein Zwischenstand präsentiert werden.	**Erledigt**
36	**1. Workshop**		Nachfrage zur Rheinquerung bei Germersheim: Ist auch hier eine neue Querung geplant?	Die Korridore, die den Rhein bei Germersheim queren, sind Bündelungsoptionen. Konkrete Aussagen zu den Querungen können derzeit noch nicht erfolgen (siehe vorherige Frage). Die vorhandene Stahlbrücke im Bereich Germersheim kann aber im Hinblick auf Abstände und Kurvenradien und die zu erreichenden Geschwindigkeiten nicht für die Querung einer neuen Strecke genutzt werden.	**Erledigt**
37	**1. Workshop**		Im rechtsrheinischem Suchraum ist eine große Anzahl an Bündelungsmöglichkeiten, insbesondere mit dem Straßenverkehr (A61/A65/B9), zu sehen. Gibt es im Bereich des linksrheinischen Suchraums auch die Möglichkeiten eine stärkere Bündelung mit Straßen zu planen?	Die Bündelungsoptionen mit dem Straßenverkehr sind im linksrheinischen Suchraum ebenfalls berücksichtigt. Die A 61 beispielsweise ist linksrheinisch als Bündelungsoption aufgenommen. Derzeit wird die Machbarkeit geprüft. Zum Beispiel ist das Gebiet um die A 61 ein Natura-2000-Gebiet, welches einen besonderen Schutzstatus aufweist. Es wird geprüft werden, ob im Falle einer Bündelung das Schutzgebiet randlich gequert werden kann.	**Erledigt**
38	**1. Workshop**		Wie wird mit konkreten (Varianten-)Vorschlägen umgegangen? Wie können diese eingereicht werden?	Vorschläge können am besten als Skizze auf einer Karte eingezeichnet und dann mit Erläuterungen eingereicht werden. Wenn die Vorschläge grundsätzlich sinnvoll und machbar sind, können sie von den Planerinnen und Planern in die Planungssoftware eingetragen werden. Alle Vorschläge werden nach den festgelegten Kriterien geprüft, Ergebnisse werden im Dialogverfahren vorgestellt. Auch Hinweise der Region zu Raumwiderständen werden weiter geprüft. Sie werden aufgenommen, wenn die Prüfung ergeben hat, dass diese raumordnungsrelevant sind.	**Erledigt**
39	**1. Workshop**		Ist es sinnvoll, den nächsten Workshop schon durchzuführen, wenn es noch keine neuen Informationen zu möglichen Trassenführungen gibt? Vorschlag des Teilnehmenden: der Austausch sollte später über konkrete, technisch machbare Trassen geführt werden.	Grundsätzlich ist es richtig, dass bis zum nächsten Workshop noch kein neuer Planungsstand vorliegen wird. Dennoch ist es der DB Netz wichtig, dass alle offenen Fragen zu dem derzeitigen Planungsstand, der Raumwiderstandsanalyse und den Grobkorridoren geklärt werden können.	**Erledigt**
40	**1. Workshop**		Wurde der BUND Rheinland-Pfalz zum Dialogforum eingeladen?	Die DB Netz sagt zu, dies im Nachgang der Sitzung zu prüfen [Ergänzung im Nachgang der Sitzung: Die DB Netz ist mit dem BUND Rheinland-Pfalz im Austausch und wird die Organisation zukünftig ein-laden.]	**Erledigt**
41	**1. Workshop**		Zur Knotenstudie Mannheim: Wo kommt der Verkehr aus Mannheim heraus und kann sich im nördlichen Bereich noch etwas verändern?	Die Knotenstudie ist ein Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung. Sie wurde durch den Bund qualifiziert abgeschlossen. Im nächsten Workshop und im nächsten Dialogforum wird die DB Netz die Themen „Verkehrsprognosen“ näher beleuchten.	**Erledigt**
42	**2. Workshop**		Werden die wichtigsten (neuen) Aspekte aus den Sprechstunden für das Dialogforum dokumentiert?	Hinweise aus den Sprechstunden, die die Deutsche Bahn zur weiteren Prüfung aufgenommen hat, werden in die Themenliste aufgenommen und dort dokumentiert. Die Themenliste wird in Auszügen in den Sitzungen des Dialogforums gezeigt und in Kürze gesamthaft auf der Projektwebsite veröffentlicht.	**Erledigt**
43	**2. Workshop**		Werden Grobkorridore und Bündelungsoptionen gleichwertig behandelt?	In der Herleitung unterscheiden sich Grobkorridore und Bündelungsoptionen, in den weiteren Prüfungsschritten werden Linien innerhalb der Grobkorridore und Bündelungsoptionen gleichwertig behandelt. Grobkorridore sind das Ergebnis aus der Raumwiderstandsanalyse, die in einer Raumwiderstandskarte abgebildet werden. Darin befinden sich alle Bereiche im Suchraum, die im Hinblick auf Raumordnung und Umwelt im Verhältnis geringere Raumwiderstände aufweisen. Die an die Raumwiderstandsanalyse anschließende Trassenfindung folgt dem raumordnerischen Planungsgebot, sodass Bündelungsmöglichkeiten zu prüfen sind. Daher wurden in das System der Grobkorridore alle Bündelungsmöglichkeiten aufgenommen. Diese werden in den weiteren Arbeitsschritten geprüft. Bündelungsmöglichkeiten gehen gleichwertig mit Neubaustrecken im Freiraum in den weiteren Vergleich ein.	**Erledigt**
44	**2. Workshop**		Handelt es sich bei der dargestellten Bündelungsoption im Westen von Karlsruhe bei der Bestandsinfrastruktur um die Hardtbahn (Eggenstein–Neureut–Mühlburg) oder um die Bundesstraße 36? Wird eine Reaktivierung der Hardtbahn geprüft?	Die Bundesstraße 36 ist derzeit als Bündelungsoption vorgesehen. Die Möglichkeit einer Bündelung mit der Hardtbahn wird geprüft.	**Erledigt**
45	**2. Workshop**		Werden die dem Projekt zugrunde gelegten Zugzahlen vorgestellt?	Ja, die Zugzahlen werden im nächsten Dialogforum im Juni 2021 vorgestellt.	**Erledigt**
46	**2. Workshop**		Was ist das Ergebnis einer parlamentarischen Befassung?	Die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin stellt die im Planungsverfahren erarbeitete Vorzugsvariante dar, die die verkehrlichen Ziele erfüllt sowie genehmigungsfähig und finanzierungsfähig sein muss. Zudem können Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung dem Bundestag vorgelegt werden, die über den gesetzlichen Rahmen hinaus gehen. Der Bundestag kann eine zusätzliche Finanzierung für die Forderungen bereitstellen. Dafür muss die Variante weiterhin einen volkswirtschaftlichen Nutzen > 1 erreichen und genehmigungsfähig bleiben. Das Verfahren wird im weiteren Dialogprozess an geeigneter Stelle intensiver behandelt.	**Erledigt**

47	**2. Workshop**		Wann wird das Urteil zum Klimaschutzgesetz aufgenommen?	Voraussichtlich wird das Urteil zum Klimaschutzgesetz in die nächste Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) einfließen.	**Erledigt**
48	**2. Workshop**		Welche Zugzahlen liegen dem Projekt zugrunde und wie können sich diese im Lauf der Zeit ändern?	Dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden Verkehrsströme im Rahmen einer gesamthaften Verkehrsprognose (Straße, Schiene, Wasser) zugrunde gelegt. Diese Daten sind die Grundlage für die Zugzahlen der im BVWP hinterlegten Neu- und Ausbauprojekte. Die Ermittlung der Prognosezugzahlen erfolgt durch den Bund. Die Zugzahlen werden nach Fertigstellung an die Deutschen Bahn als Planungsgrundlage übergeben. Basis der Zugzahlen 2030 sind die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Basisjahr 2010 und den Prognosehorizont 2030 (herausgegeben 2014). Die weitere Entwicklung der Zugzahlen ist nicht leicht vorherzusagen. Generell ist zu erwarten, dass die Menge des Güterverkehrs auf der Schiene steigt. Wie hoch die Steigerung der Zugzahlen sein wird, werden die Gutachterbüros des Bundes ermitteln. Im nächsten Dialogforum werden die Zugzahlen vorgestellt.	**Erledigt**
49	**2. Workshop**		Wird beim Umlegen der Tonnenkilometer auf „Musterwagen“ der Trend von Massengütern zu (leichten) Containerverkehren berücksichtigt?	Ja, Güter- und Warenarten werden berücksichtigt. Dies findet sich in den Daten wieder	**Erledigt**
50	**2. Workshop**		Bis wann sind alle Güterzüge nach dem Schienenlärmschutzgesetz umgerüstet und wer prüft das?	Laut Gesetz müssen alle in Deutschland fahrenden Wagen seit Ende 2020 umgerüstet sein. Aufgrund der Coronapandemie wird jedoch 2021 noch ein Jahr Kulanz gewährt, die Umrüstungsquote lag dennoch Ende 2020 nahe an 100%. Um in Deutschland auf Gleisen fahren zu dürfen, braucht jedes Verkehrsunternehmen eine Lizenz. Die Züge werden durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Bei Unternehmen der Deutschen Bahn sind bereits alle Wagen umgerüstet, die anderen Unternehmen haben ebenfalls bereits weit überwiegend umgerüstet.	**Erledigt**
51	**2. Workshop**		Werden nur Fahrgeräusche oder auch Bremsgeräusche berücksichtigt? Im Raum Karlsruhe gibt es Bereiche mit regelmäßig bremsenden Zügen in der Nacht und in der Nähe von Wohnbebauungen. Wie wird damit umgegangen?	Die Bremsgeräusche werden nicht gesondert betrachtet. In die Berechnung geht immer die maximale Geschwindigkeit der Züge bzw. die höchste zugelassene Geschwindigkeit auf der Strecke ein.	**Erledigt**
52	**2. Workshop**		Werden auch konkave oder konvexe Schallschutzwände berücksichtigt, damit die Reflexionen in weitere Bereiche minimiert werden?	Die Berechnungen werden mit senkrechten Schallschutzwänden durchgeführt. Es gibt aber auch Lösungen mit einer Teileindeckung, um die Emissionen weiter zu minimieren.	**Erledigt**
53	**2. Workshop**		Neben Emissionen von Rädern sind auch die Windgeräusche Quelle der Immissionen. Ist es richtig, dass ab einer Geschwindigkeit von ca. 120km/h die Emissionen der Räder von den Windgeräuschen überlagert werden?	Nein, die Schallemissionen entstehen hauptsächlich durch den Rad-Schiene-Kontakt. Grundsätzlich werden aber auch andere Schallquellen wie z.B. Aggregatgeräusche, Klimaanlagen bzw. die Geräusche des Pantographen (Stromabnehmer) mit berechnet.	**Erledigt**
54	**2. Workshop**		Was ist übergesetzlicher Schallschutz?	Übergesetzlicher Schallschutz beinhaltet alle Maßnahmen, die über die 16. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) hinausgehen.	**Erledigt**
55	**2. Workshop**		Alle Waggons sind zwar umgerüstet, aber in jedem Zug sind mindestens drei Flachstellen hörbar. Wer überprüft Flachstellen in Rädern?	Eine Flachstelle ist eine Abnutzungserscheinung an Rädern von Schienenfahrzeugen. Der Umgang mit Flachstellen ist gesetzlich nicht eindeutig geregelt. Grundsätzlich werden aber Flachstellen sukzessive ausgebessert, wenn ein Wagen in der Werkstatt ist. Um den Geräuschpegel zu senken, gibt es entsprechende technische Maßnahmen, die zu einem geringen Verschleiß der Radoberfläche führen.	**Erledigt**
56	**2. Workshop**		Wieso ist die Ist-Zahl für 2020 auf Seite 36 (Anlage 2) höher als die Plan-Zahl 2030? Der Schienenbonus von fünf Dezibel ist ungerecht. So werden Unterschiede zwischen Anwohnenden an der Bestandsstrecke und einer Neubaustrecke gemacht. Bitte um Stellungnahme. Ist die Differenz zwischen früherer und zukünftiger Belastung größer, weil früher der Schienenbonus angesetzt wurde?	Hierbei handelt es sich um ein fiktives Beispiel. Die Betroffenheiten sind hier höher, weil die Berechnung im Jahr 2020 mit altem Wagenmaterial mit 100% Grauguss-Bremsen durchgeführt wurde. Alle aktuellen Berechnungen für Prognosen unterstellen neues Wagenmaterial bei Güterzügen, d.h. moderne Verbundstoffbremsen. Die leisen Bremsen reduzieren die Geräusche um etwa fünf dB(A). Es gab bis 2015 einen Schienenbonus von fünf Dezibel (gilt für alle Verfahren, die bis 2014 nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) eingeleitet wurden). Der Wegfall des Bonus ist ein Vorteil für Anwohnende, weil der Schall rechnerisch größer war als der Schall, der behandelt wurde. Die Differenz zwischen Plan- und Ist-Zahlen ist für die Berechnung unerheblich. In die Betroffenheitsanalyse gehen nur die reinen Prognosezahlen und damit die Berechnungen ohne Schienenbonus basierend auf den aktuellen Berechnungsvorschriften ein.	**Erledigt**
57	**2. Workshop**		Wieso wurden nicht die Immissionsgrenzwerte gesenkt, wenn die Züge leiser werden? So werden die 49 Dezibel voll ausgeschöpft und der Bau wird günstiger, weil die Grenzwerte für den Lärmschutz gleichbleiben. Es profitieren die Menschen an der Bestandsstrecke, weil Lärmschutzmaßnahmen bereits vorhanden sind. Bei Neubaustrecken muss wegen der leiseren Züge kein Lärmschutz errichtet werden.	Die Grenzwerte für den Schallschutz sind in der 16. BImSchV festgelegt. Sie gilt ausschließlich für Neu- oder Ausbaustrecken. An Bestandsstrecken wird die 16. BImSchV nicht angewendet. Durch die aktuelle Berechnung ohne den Schienenbonus auf Basis der aktuellen Berechnungsvorschrift wird im Mittel ungefähr gleicher Schallschutz umgesetzt wie früher. In der Summe haben vergangene Projekte nicht mehr Schallschutz erhalten als heutige.	**Erledigt**
58	**2. Workshop**		Frage zu Fall 3 (Anlage 2, Seite 28): Was bedeutet Lärmvorsorge?	Lärmvorsorge umfasst die Regelungen aus der 16. BImSchV. Darin ist aufgeführt, dass Vorhabenträger für die Einhaltung von Grenzwerten bei Aus- und Neubaustrecken verantwortlich sind. Zusätzlich gibt es die freiwillige Lärmsanierung der Deutschen Bahn, ein Programm mit dem Schallschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken finanziert werden können.	**Erledigt**

59	**2. Workshop**		Ist es korrekt, dass Lärm nach einer gewissen Zeit abfällt und sich der Erde nähert? Wie entstehen die Visualisierungen für die Ausbreitung des Schalls? (Anlage 2, Seite 38)	Die Berechnungen des Schalls erfolgen auf Basis der aktuellen Berechnungsvorschrift Schall03-2012. Geräusche breiten sich je nach Art der Schallquelle (z.B. Linienschallquelle, Punktschallquelle) aus, d.h. hier kommt es auf Grund von verschiedenen Einflussfaktoren, wie z.B. einer entfernungsbedingten Abnahme, Abschirmungen durch Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg oder der Bodendämpfung zu einer Minderung des Schalldruckpegels. Die Berechnungssoftware, die auch für die Visualisierung angewendet wird, berücksichtigt auf Grundlage eines Simulationsmodells alle Abnahmeparameter, die gemäß den einschlägigen Normen anzuwenden sind. Ferner werden normgerecht für alle Berechnungen und Visualisierungen günstige Schallausbreitungsbedingungen unterstellt, sodass im Ergebnis von einer oberen Abschätzung ausgegangen werden kann.	**Erledigt**
60	**2. Workshop**		Subjektives Gefühl ist, dass es im Bahnhof, also nah an der Strecke, tatsächlich leiser wird. Die Lärmreduktion kommt in der Fläche allerdings nicht an. Gibt es eine lineare Abnahme des Lärms?	Lärm breitet sich geradlinig aus. Eine Reduktion um fünf db(A) an der Quelle bedeutet, unabhängig vom Abstand, auch eine Reduktion um fünf dB(A) am Immissionsort.	**Erledigt**
61	**2. Workshop**		Wird als Basis für den Schallschutz nur der Zuglärm berücksichtigt, wenn neben der Bahnstrecke auch Straßenverkehr vorkommt?	Gesetzlich wird zunächst nur der Verkehrsträger schalltechnisch untersucht, der ausgebaut wird. Der Schallschutz für eine neue Bahnstrecke wird einbezogen, dann erfolgt die Untersuchung des Gesamtlärms im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Es erfolgt eine Prüfung auf möglichen gesundheitsschädlichen Lärm durch alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung des Schallschutzes. Beim Bau von zusätzlichen Gleisen an einer Bestandsstrecke werden alle Gleise berücksichtigt (Bestand und Ausbau).	**Erledigt**
62	**2. Workshop**		Werden Menschen, die bereits an einer Autobahn wohnen, schlechter gestellt?	Auch bei einer Bündelung mit einer bestehenden Infrastruktur besteht Anrecht auf Lärmvorsorge und Schallschutzmaßnahmen. Im Planfeststellungsverfahren wird der Gesamtlärm betrachtet, bei aktivem Schallschutz bedeutet eine zusätzliche Lärmquelle nicht unbedingt eine höhere Belastung.	**Erledigt**
63	**2. Workshop**		Es gibt auch Reflektionen von anderen Verkehrsträgern, die zurückgespiegelt werden.	Schallschutzmaßnahmen der Bahn werden im Regelfall hochabsorbierend ausgebildet. Wenn es eine Schallschutzwand zwischen Bahn und Autobahn gibt, werden im Regelfall auch die Wände zur Autobahn hochabsorbierend ausgebildet, damit Reflektionen vermieden werden.	**Erledigt**
64	**2. Workshop**		In Baden-Württemberg werden in den Gemeinden Lärmaktionspläne erstellt. Inwieweit ist das kompatibel mit Plänen, die für neue oder bestehende Infrastruktur erstellt werden?	Übergreifende Basis für Schallschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn beim Neu-/Ausbau ist die 16. BImSchV. Die Lärmaktionspläne lösen keinen Schallschutz bei Neu-/Ausbauprojekten aus.	**Erledigt**
65	**2. Workshop**		Wie kann eine Gemeinde Einfluss nehmen, wenn im Lärmaktionsplan zu hoher Lärm durch eine neue Strecke festgestellt wird?	Bei einem Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung von Schienenwegen ist Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Lärmvorsorge erfolgt als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis. Oft werden Schallschutzwände errichtet, aber auch andere Techniken sind möglich. Reichen Maßnahmen am Gleis nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, zum Beispiel in Form von Schallschutzfenstern, mit Schallschutzlüftern oder als Fassadendämmung. Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die entsprechenden Grenzwerte sind öffentlich zugänglich. Jede Gemeinde hat insofern die Möglichkeit, eigenständig zu prüfen, ob diese Grenzwerte eingehalten werden.	**Erledigt**
66	**2. Workshop**		Varianten und Betroffenheitsanalyse: Inwieweit wird in den Varianten schon Lärmschutz berechnet? Wie wird damit umgegangen, wenn auf der gesamten Strecke an einem Punkt intensive Betroffenheit herrscht, auf dem Rest der Strecke nicht? Was wird in der Variantenbetrachtung untersucht?	Zunächst erfolgt die fahrtechnische und bautechnische Prüfung der Varianten und es wird festgestellt, wo es insgesamt die wenigsten Konflikte gibt. Für diese Auswahl wird dann die Betroffenheit analysiert. Die Betroffenheit wird für die gesamte Variante berechnet.	**Erledigt**
67	**2. Workshop**		Wird es am Ende nur eine Variante geben? Es gibt großes Interesse an der Gegenüberstellung einer Trasse entlang der Autobahn und entlang der vorhandenen Bahntrassen.	Wo die Varianten verlaufen werden, steht derzeit noch nicht fest. In den nächsten Planungsschritten wird technisch geprüft, wo mögliche Strecken verlaufen können. Die sogenannten Linienkorridore werden dann in einem mehrstufigen Verfahren miteinander verglichen.	**Erledigt**
68	**2. Workshop**		Wo im Prozess genau werden die Linienvarianten von vielen auf wenige Varianten reduziert (Anlage 2, Seite 44)?	In der aktuellen Planungsphase der Trassenfindung wird eine Antragsvariante definiert, die in das Raumordnungsverfahren eingebracht wird. Dies ist die Variante, die aus dem Abwägungsprozess als vorzugswürdigste Variante hervorging. Es handelt sich um einen Prozess vom Groben zum Feinen. Viele verschiedene, grundsätzlich denk-bare Linienvarianten werden gegeneinander abgewogen. In den Vergleich gehen raumordnerische, umweltfachliche, verkehrliche, technische und betriebliche Kriterien mit ein. Wichtiger Grundsatz ist, dass erst Varianten ausgeschlossen werden, wenn sicher ist, dass es eine bessere Variante gibt. Bei der Entscheidung für eine Antragsvariante wird die Deutsche Bahn darauf achten, die Entscheidung transparent und nachvollziehbar zu begründen. Das Thema wird nochmals im kommenden Dialogforum und den folgenden Veranstaltungen aufgegriffen.	**Erledigt**

69	**2. Workshop**		Wie sieht die Aufgabenstellung aus? Wo kommen Güterzüge her und wo werden sie auf die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe umgeleitet? Welche Zulaufstrecken gehören zur Aufgabenstellung des Projektes?	Alle erkannten Engpässe in der Region sollen durch Neu-/Ausbaumaßnahmen aufgelöst werden (siehe Anlage 2, Seite 16). Die Zulaufstrecken sind nicht Bestandteil des Projektes, sondern werden in gesonderten Projekten wie Karlsruhe–Basel oder Frankfurt–Mannheim bearbeitet. Die dem Projekt zugrundeliegenden Zugzahlen werden im dritten Dialogforum vorgestellt. Die Frage der Umleitung für die Güterzüge kann erst zu einem späteren Zeitpunkt im Planungsprozess beantwortet werden, wenn konkrete Streckenverläufe betrachtet werden.	**In Bearbeitung**
70	**3. Workshop**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	Wie viele Züge fahren Nord/Süd durch (also Korridor Rotterdam/Genua) und wie viele Güterzüge werden in Mannheim Rangierbahnhof und/oder Karlsruhe Rangierbahnhof [Güterbahnhof] behandelt?	Bezogen auf den Knoten/Großraum Mannheim/Ludwigshafen sind etwa 60% der Züge Transit, der Rest hat Quelle/Senke im Bereich Mannheim/Ludwigshafen. Im Rangierbahnhof Mannheim werden pro Werktag etwa 230 Züge behandelt, im Güterbahnhof Karlsruhe etwa 50 Züge.	**Erledigt**
71	**3. Workshop**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	Sind weitere Gleise erforderlich, wenn schon vier Gleise bestehen wie z.B. südlich von Hagsfeld?	Grundsätzlich besteht der Kapazitätsbedarf zwischen Mannheim und Karlsruhe für zwei weitere Gleise, über die aktuellen Strecken hinaus. Die Verkehrskonzeption inklusive Zugzahlen für Personen- und Güterverkehr, die der Dimensionierung der neuen Infrastruktur zugrunde gelegt wird, wurde im 3. Dialogforum am 08.06.2021 vorgestellt. Welcher Infrastrukturbedarf konkret an welcher Stelle benötigt wird, um die bestehenden Engpässe aufzulösen, ergibt sich im Detail erst im Verlauf der weiteren Planung.	**In Bearbeitung**
72	**3. Workshop**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	Müssen/werden alle Güterzüge durch den Güterbahnhof Karlsruhe fahren?	Die Führung der Güterzüge ist vom Einbindepunkt der neuen Strecke abhängig, aus verkehrlicher Sicht ist eine Durchfahrung des Güterbahnhofs nicht erforderlich. Allerdings sollte eine Anbindung vorhanden sein (analog zum Mannheimer Ran-gierbahnhof), um möglichst viele Güterzüge über die neue Strecke führen zu können.	**Erledigt**
73	**3. Workshop**		Ist die einzige Aufgabe des Bahnprojektes, den Verkehr von Mannheim nach Karlsruhe zu bringen? Oder gibt es weitere Bedingungen, wie zum Beispiel die Anbindung der Strecken nach Stuttgart oder Saarbrücken?	Ein wesentliches Ziel des Projektes ist es, weitere Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe zu schaffen. Da die Engpässe hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung bestehen, liegt der Fokus auf der Verminderung der Engpässe zwischen Mannheim und Karlsruhe und einer engpassfreien Verbindung zwischen Mannheim Rangierbahnhof und Karlsruhe Güterbahnhof. Die Anbindung an andere Strecken in Richtung Osten und Westen, wie die Schnellfahrtstrecke nach Stuttgart, wäre ein positiver Nebeneffekt, ist aber kein grundlegendes Projektziel.	**Erledigt**
74	**3. Workshop**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	Wie sind die Planungen nach Erreichen des Güterbahnhofs in Karlsruhe über die Pfalz in der Weiterführung nach Rastatt? Rückfrage: Wenn eine Linie von Westen kommen würde, wird es vermutlich schwierig von dort weiter nach Süden zu fahren?	Der Anschluss von Karlsruhe in Richtung Süden wird im Rahmen der Untersuchung der Linienkorridore und Linienvarianten im weiteren Planungsverlauf untersucht. Aktuell liegen hierzu noch keine Planungsergebnisse vor. Die Frage kann gern aufgegriffen werden, wenn im Dialogprozess die Linienkorridore näher betrachtet werden.	**In Bearbeitung**
75	**3. Workshop**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	Anmerkung: Bitte die Zugzahlenquerschnitte wie auf Seite 17 (Anlage 2) für Mannheim mit dem Querschnitt der Zugzahlen durch Mannheim hindurch ergänzen.	Die Zahlen für Mannheim wurden im 13. Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim vorgestellt (Präsentation Seiten 4 bis 7). Die Querschnitte für den Bereich Mannheim-Waldhof sind auf der Website www.mannheim-karlsruhe.de zu sehen. Siehe: https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte/zugzahlen.	**Erledigt**
76	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Bewegt sich die Betrachtung im Planungstool SmartTrass im zweidimensionalen Raum?	Die Betrachtung bewegt sich im dreidimensionalen Raum. Es sind beispielsweise Gebäudedaten hinterlegt.	**Erledigt**
77	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Werden im Planungstool SmartTrass bereits Tunnellösungen geprüft?	Gemäß den Planungsprämissen wird zunächst geprüft, ob oberirdische Linienverläufe machbar sind. Wenn dies aufgrund von hohen Raumwiderständen nicht gegeben ist, beispielsweise bei Siedlungen, werden auch unterirdische Verläufe geprüft.	**Erledigt**
78	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Frage zu den Arbeitspaketen (Anlage 2, Seite 26): Wie wird der Bezugspunkt zwischen den Arbeitspaketen gesetzt, wenn sich ein Grobkorridor über mehrere Arbeitspakete erstreckt?	Es wird sichergestellt, dass der gesamthafte Blick auf die Grobkorridore gewahrt wird. Im Planungstool können für diesen Fall Gelenkpunkte vergeben werden, die nicht zwingend im späteren Segmentvergleich berücksichtigt werden müssen.	**Erledigt**
79	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Bei den Planungen im Tool wird nicht verhindert, dass Gebiete mit den Raumwiderstandsklassen IV und V berührt werden?	Es wurden Planungsprämissen aufgestellt, die besagen, dass nach Möglichkeit die Raumwiderstandsklassen IV und V vermieden werden sollen. Im folgenden Planungsschritt, dem Segmentvergleich, wird im Detail betrachtet, welche Linienkorridore die geringsten Durchfahrungslängen der hohen Raumwiderstände haben. Dabei findet eine Unterscheidung nach oberirdischen Raumwiderständen, beispielsweise ein FFH (Fauna-Flora-Habitat) - Gebiet, und auch unterirdischen Raumwiderständen wie ein Rohstoff-Abbaugebiet statt. Es handelt sich um einen Abwägungs- und Bewertungsprozess, der immer weiter ins Detail geht.	**Erledigt**
80	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Im Planungstool werden im Arbeitspaket 1 fünf Linienkorridore gezeigt, die auf die Autobahn zuführen. Würden die östlichen Varianten die Autobahn unterirdisch oder oberirdisch queren?	An der angesprochenen Stelle wird eine unterirdische Querung geprüft, aber auch eine oberirdische Querung ist denkbar. Dies ist eine Frage für die Phase der Vorplanung, in der solche detaillierten Fragen näher betrachtet werden. Zunächst wird grundsätzlich die technische Machbarkeit geprüft.	**Erledigt**
81	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Die Linienkorridore würden eine Zerschneidung südlich des Patrick-Henry-Village in Heidelberg zur Folge haben. Wurde dort versucht, den Linienkorridor entlang der Bundesstraße 535 zu führen?	Die Planer nehmen den Vorschlag gern auf. In der weiteren Optimierung der Linienkorridore wird dies geprüft.	**In Bearbeitung**

82	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Ein Linienkorridor durchquert das Patrick-Henry-Village (Raumwiderstandsklasse V). Liegt das Patrick-Henry-Village innerhalb oder außerhalb der Grobkorridore?	Das Patrick-Henry-Village liegt außerhalb der Grobkorridore. Daran wird der iterative Prozess deutlich, bei dem aus umweltfachlicher und technischer Sicht mögliche Linienkorridore geprüft werden. Die Grobkorridore sind Zwischenstände, die noch geändert beziehungsweise angepasst werden können, wenn es sinnvolle Alternativen gibt. Der angesprochene Linienkorridor aus dem Arbeitspaket 1 würde das Patrick-Henry-Village unterirdisch queren.	**Erledigt**
83	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Wie wirken sich die von der Bahn derzeit geplanten Vorhaben im Bereich Karlsruhe-Durlach auf eine zukünftige Trassenführung aus? Rückfrage: Könnten diese geplanten Projekte einer Planung des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe im Wege stehen?	a) Ersatzbauwerk für die Stahl-Eisenbahnbrücke unter der Autobahn Karlsruhe-Durlach. Unter der Autobahnbrücke sollen zwei Stahlbrücken, die ein Gütergleis der Güterumgehungsbahn Durlach überspannen, durch eine Art Tunnel ersetzt werden. (Änderung des Kreuzungsbauwerks Durlach Strecke 4000 km 69,494 über Strecke 4211) b) die Erneuerung der Pfinzbrücke vor der östlichen Einfahrt in den Bahnhof Durlach, bei der ein stillgelegtes Gleis laut den Erläuterungen abgebaut werden soll. Überführungen über die Pfinz (Erneuerung EÜ Pfinz Durlach) Der Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes unter der Bundesautobahn 5 sowie die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Pfinz werden im Rahmen der Grundlagenermittlung als Nachbarprojekt im Trassenfindungsprozess berücksichtigt. Inwiefern die zukünftige Trassenführung in Beziehung mit den genannten Nachbarprojekten steht und ob gegebenenfalls Änderungsbedarfe aufgrund der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe an den genannten Nachbarprojekten bestehen, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. Bei diesen Projekten geht es um Ersatzinvestitionen. Das heißt, es besteht technischer Bedarf die Bauwerke zu ersetzen, damit weiter Eisenbahnbetrieb stattfinden kann. Der Austausch mit anderen Projekten ist an dieser Stelle besonders wichtig. Damit wird sichergestellt, dass die Planungen sich nicht beinträchtigen.	**Erledigt**
84	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Wenn die neuen Gleise in die Grobkorridore bestehender Infrastruktur geplant werden müssten, wie breit würden dann diese Infrastrukturen (bestehende Infrastruktur und neue Gleise) werden bei a) Bestandsstrecken der Bahn? b) Straßeninfrastruktur wie B36 oder A5 (Abstand dazu)?	Bei Bündelung mit Bestandsstrecken der DB kommt es im Wesentlichen auf die Geschwindigkeit der beiden Strecken an, die gebündelt werden sollen. Gemäß Regelwerk ist zwischen den Ausbaugleisen und den Bestandsgleisen eine Mastgasse vorzusehen. Der Achsabstand der innen liegenden Gleise beträgt je nach Geschwindigkeit der gebündelten Strecken dann ca. 5 bis 7 Meter. Der Abstand zwischen zwei Gleisachsen beträgt gemäß Regelwerk 4,50 Meter. Somit ergibt sich ungefähr eine Breite von ca. 25 Metern. In Abhängigkeit zur Gradiente (Höhenverlauf) sind Damm- bzw. Einschnittslagen aufzuaddieren. Zusätzlich dazu sind ggf. Schallschutzmaßnahmen sowie Entwässerungsanlagen in entsprechender Breite und Mindestabstand aufzuaddieren. Außerdem sind punktuelle Anlagen der Oberleitung sowie der Leit- und Sicherungstechnik entsprechend aufzuaddieren. Bei Bündelungsoptionen mit Straßeninfrastruktur ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Bebauung, Schutzgebiete aus Raumordnung und Umwelt) sowie eventueller Ausbaubedarfe an Straßeninfrastruktur ein entsprechender Abstand zu wählen. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass bei einem Havariefall der Straßeninfrastruktur möglichst keine Ladung auf die parallel verlaufende Bahninfrastruktur gelangt. Dazu sind entsprechende Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Fahrzeugrückhaltesysteme, Abkommensschutzwand/ Abkommenswall) in entsprechenden Abmessungen in Abhängigkeit der Höhenverhältnisse beider Verkehrsträger und einer Vielzahl anderer Faktoren zu bestimmen und zu dimensionieren. Folglich kann zum aktuellen Zeitpunkt keine genaue Aussage zum konkreten Abstand getroffen werden. Im aktuellen Planungsprozess der Trassenfindung wird unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte geprüft, ob ein Linienkorridor und damit eine Bahntrasse entlang der Straßeninfrastruktur realisierbar wäre.	**Erledigt**
85	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Wie breit wird eine Neubaustrecke mit zwei Gleisen?	Eine Neubaustrecke für zwei Gleise mit einer Planungsgeschwindigkeit von maximal 200 km/h und einem Gleisabstand von 4,50 Meter würde gemäß Regelwerk in ebenerdiger Lage (ohne Überhöhung) eine Planungsbreite von ca. 12 Metern aufweisen. Im Bereich von Bögen (Kurven) wäre eine Neubaustrecke entsprechend Ihrer Schotterflanke breiter. Gemäß den unter a) genannten Punkten sind Breiten für Damm-/ Einschnittslagen, Schallschutzmaßnahmen, Entwässerungsanlagen sowie punktuelle Anlagen der Oberleitung und der Leit- und Sicherungstechnik in entsprechender Breite aufzuaddieren.	**Erledigt**
86	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Frage zu den Arbeitspaketen (Anlage 2, Seite 26): Werden in den Arbeitspaketen mehrere Linienkorridore geprüft?	Auf Basis der Grobkorridore werden unter Berücksichtigung der Planungsprämissen alle sich aufdrängenden Linienkorridore geprüft und im fortschreitenden Planungs-/Bewertungsprozess mit einbezogen.	**Erledigt**

87	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Der Raum Mannheim ist Arbeitspaket 11 und einem Team zugeordnet. Der Raum Karlsruhe ist aufgeteilt in AP 2 für die 3 Ostkorridore und alles, was vom Rhein zum Güterbahnhof führt, aber auch in AP 5 für die Bündelung mit der B36. Diese beiden APs werden zusammen mit 3 weiteren APs von einem Team bearbeitet. Warum gibt es für den Raum Karlsruhe nicht auch ein kompaktes Arbeitspaket wie für Mannheim, das einem Team zugeordnet ist? Die Komplexität der Situation in Karlsruhe steht der in Mannheim nicht so viel nach.	Dass Mannheim ein eigenes Arbeitspaket bildet, liegt daran, dass Mannheim erst zum Schluss in den Suchraum integriert wurde. Die Planung wurde im ersten Quartal 2020 beauftragt. Der Suchraum wurde im Sommer 2020 auf die rechte und linke Rheinseite zwischen Mannheim und Karlsruhe festgelegt. Erst im dritten Quartal 2020 wurde in Abstimmung mit dem BMVI die Nord-Süd-Durchbindung von Mannheim in das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe integriert und der Suchraum im Norden bis Mannheim-Waldhof bzw. bis zur Schnittstelle der NBS Frankfurt – Mannheim erweitert. Die Beauftragung der Planungsbüros mit den einzelnen Aufgaben wurde dann erst sukzessive nachgezogen. Die Einteilung der Arbeitspakete ist insofern historisch gewachsen und steht nicht im Zusammenhang mit der möglichen Komplexität eines Arbeitspaketes.	**Erledigt**
88	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Anmerkung eines Teilnehmenden: Die Einteilung der Arbeitspakete scheint unschlüssig.	Die Arbeitspakete sind ab Oktober 2021 nicht mehr relevant, da dann ein vollständiges Bild der Linienkorridore entsteht. Die Einteilung hat keinen Einfluss auf das Ergebnis, sie dienen ausschließlich der Strukturierung der Arbeit.	**Erledigt**
89	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Ein Tunnel vom Hafen Mannheim nach Ludwigshafen könnte unter dem Gleis in den Hauptbahnhof Ludwigshafen einlaufen, das den Nahverkehr von Ludwigshafen zur BASF Süd abwickelt. Dabei würde keine Bebauung untertunnelt. Und die Strecke zur BASF Süd ist relativ wenig ausgelastet.	Den Vorschlag nehmen die Planer bei der weiteren Ausarbeitung des Arbeitspaketes 11 mit auf.	**In Bearbeitung**
90	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Ist der Bahn bekannt, dass die TransnetBW GmbH für die 380 kV-Trasse Weinheim–Karlsruhe auch die B36 im Bereich Eggenstein und Neureut als einen alternativen Korridor ausgewählt hat? Wäre eine Bahntrasse und eine 380 kV-Trasse an der B36 technisch und aus Sicherheitsgründen möglich?	Der Hinweis wird mit aufgenommen und entsprechend in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Die technische Machbarkeit der Bündelung mit Straßen und Energieinfrastruktur ist, sofern sich Linienkorridore in diesem Bereich ergeben, im folgenden Planungsprozess näher zu betrachten.	**In Bearbeitung**
91	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Wie werden die in MA-Waldhof ankommenden Züge plus die Züge der Bestandstrecken der Riedbahn den Neckar queren?	Diese Frage kann erst beantwortet werden, wenn die Linienkorridore vorliegen.	**In Bearbeitung**
92	**3. Workshop**	Entwicklung von Linienkorridoren	Was wird im Arbeitspaket 5 Dettenheim konkret untersucht? Es liegt nicht in Nord-Süd-Richtung und Dettenheim hat keinen Grobkorridor auf der Gemarkung. Rückfrage: Wird auch eine Bündelung mit der Bundesstraße 36 geprüft?	An dieser Stelle wird die Anbindung der Rheinbrücken im Bereich Germersheim auf die rechte Rheinseite beziehungsweise die Durchbindung in Richtung Karlsruhe West geprüft. Hier hat sich auf Basis der umweltfachlichen Betrachtungen ein Grobkorridor ergeben, der in diesem Arbeitspaket näher geprüft wird. Ja, auch dies wird geprüft.	**Erledigt**
93	**3. Workshop**	Segmentvergleich	Berechnet nur der Computer, welche Variante die beste ist? Und wird dokumentiert, welche Varianten verglichen wurden?	Die Vergleiche werden dokumentiert und als Anhang der Antragsunterlage zum Raumordnungsverfahren bei der Raumordnungsbehörde eingereicht. Der Computer ist ein wichtiges Hilfsmittel, aber der gutachterliche Sachverstand spielt bei der Prüfung der Werte auf Plausibilität und der Bewertung eine zentrale Rolle. Die etablierte Methodik wird immer wieder feinjustiert, wobei Besonderheiten beachtet und dokumentiert werden müssen.	**Erledigt**
94	**3. Workshop**	Segmentvergleich	Werden die Vergleiche nur mit der Antragsunterlage zum Raumordnungsverfahren eingereicht oder können die Vergleiche auch vor dem Raumordnungsverfahren gezeigt werden?	Die konkrete Vorgehensweise und die Ergebnisse des Segmentvergleichs werden vor dem Raumordnungsverfahren auch im Dialogforum vorgestellt.	**In Bearbeitung**
95	**3. Workshop**	Segmentvergleich	Wie viele durchgängige Linienvarianten in den Grobkorridoren werden vertieft geprüft?	Dies steht noch nicht fest. Es sollten nicht zu viele Varianten geprüft werden, da sonst die Unterschiede beziehungsweise Abstände in der Bewertung zwischen den Varianten geringer werden und eine Differenzierung unschärfer wird. Etwa fünf bis sieben durchgängige Linienvarianten erscheinen aus heutiger Sicht sinnvoll. Bei mehr als zehn Varianten sollte es Überlegungen geben, ob weiter abgeschichtet werden kann.	**In Bearbeitung**
96	**Schriftlich (Email)**	Linienvorschläge	Aus unserer Sicht ist ein viergleissiger Ausbau an der Bestandsstrecke zwischen Karlsruhe und Molzau aufgrund der zusätzlichen Lärm- und Feinstauberhöhungen sowie der ständig gravierenden Erschütterungen unvertretbar. Bei der Betrachtung der Raumwiderstandsanalyse sind folgende alternative Korridorvarianten durch Bündelung der bereits bestehenden Infrastruktur besser geeignet, siehe beigefügte Variantendarstellung. Variante 1: Rbf Mannheim - A6 - A5 - Rbf Karlsruhe Variante 2: Rbf Mannheim - Abs/Nbs Mannheim-Stuttgart - A5 - Rbf Karlsruhe Variante 3: Rbf Mannheim - Landstraße L559 - A5 - Rbf Karlsruhe	Die Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten.	**In Bearbeitung**
97	**3. Workshop**		Anmerkung: Mit Fokus auf Mannheim ist die Zusammenfassung auf Seite 42 (Anlage 2) zu kurz, da nicht nur Rheinquerungen mit Eingriffen realisierbar sind, sondern auch Tunnellösungen möglich sind. Anm.: Die Anmerkung bezieht sich auf folgenden Punkt auf der genannten Folie 42 (Fazit zur Untersuchung möglicher Rheinquerungen): „Rheinquerung zwischen Mannheim und Ludwigshafen nur mit Eingriff in die Bebauung realisierbar“	Die Zusammenfassung bezieht sich auf die Machbarkeitsuntersuchungen der Rheinquerungen, die bisher stattfanden, insbesondere auf das nähere Umfeld der vorhandenen Rheinquerungen. Dort sind auch Tunnellösungen nicht ohne Eingriffe in die Bebauung machbar. Großräumigere Tunnellösungen wurden im Rahmen der Untersuchung möglicher Linienkorridore mitbetrachtet und im Dialogforum am 08.10.2021 vorgestellt.	**Erledigt**

98	**3. Workshop**		Ende Juli 2021 findet ein Workshop statt, in dem die Träger öffentlicher Belange vorab über das Projekt informiert werden. Wann fließen die Ergebnisse des Treffens in die allgemeinen Sitzungen des Dialogforums ein?	Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens sollen die Träger öffentlicher Belange zum Vorgehen informiert werden. Wenn sich daraus für das Dialogforum relevante Entwicklungen ergeben, wird das Forum informiert. Auch nach den Antragskonferenzen im November wird das Dialogforum über die Ergebnisse informiert werden. Anmerkung der Raumordnungsbehörde: Die Antragskonferenzen sind kein formeller Schritt im Raumordnungsverfahren, sondern eine Beratung für den Vorhabenträger.	**In Bearbeitung**
99	**Bürgerdialog**	BVWP 2030	Die durch den BVWP 2030 dargestellten Vorhaben zur Verbreiterung der A5 (Projekt A5-G40-BW, AK Walldorf - AD Karlsruhe) und Güterverkehrstrasse entlang der A5 (Projekt 2-0054-V03, Korridor Mittelrhein: Zielnetz I) werden a) isoliert betrachtet und sind b) sachlich teilweise falsch. Hintergrund: Es werden wesentliche Aspekte des Lärmschutzes falsch eingeschätzt. Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung ist auf dieser Grundlage ebenfalls falsch. Eine integrierte Betrachtung der Umweltwirkungen entlang der Streckenführungen der beiden Projekte wurde weder vorgenommen noch wurden Hinweise auf kombinierte negative Wirkungen gegeben. Forderung: Der BVWP 2030 ist zu korrigieren, um als sachlich korrekte Grundlage für nachfolgende Entswcheidungen dienen zu können. Dies betrifft inbesondere eine korrekte und integrierte Betrachtung der Umwelteinflüsse aller geplanten Infrastrukturmaßnahmen (im Bereich Bruchsal.Untergrombach). Die negativen Umweltbelastungen fallen in ihrer gemeinsamen Auswirkung deutlich negativer aus als bei isolierter Betrachtung.	Der Hinweis wird im Rahmen der weiteren Planungen aufgenommen. Der BVWP stellt grundsätzlich nur einen Mehrbedarf an Infrastruktur der verschiedenen Verkehrsträger fest, um die zukünftig prognostizierten Verkehrsmengen bewältigen zu können. Konkrete Festlegungen zu Trassenverläufen kann der BVWP aufgrund seiner aggregierten Betrachtungsebene nicht festlegen. Solche Betrachtungen werden erst im Rahmen der eigentlichen Projektumsetzungen vorgenommen. Deshalb können und werden die Abstimmungen zu den konkreten Planungen zwischen der Vorhabenträgern (bspw. Autobahn und Eisenbahn) erst dann vorgenommen, wenn die Erkenntnisse aus den ersten Planungsschritten die konkreten Schnittpunkte absehbar werden lassen. Die DB Netz AG ist dazu beispielsweise zu ersten Abstimmungsgesprächen auf die Autobahn GmbH des Bundes zugegangen und wird diese auch weiter fortsetzen.	**In Bearbeitung**
100	**Schriftlich (Email)**		1) Transit- versus Güterbahnhofverkehr im Raum Karlsruhe Wieviel % der Güterzüge werden/müssen durch den Güterbahnhof Gbf Karlsruhe fahren? Auf die Frage im Chat des 3. DF: Wie viele Züge fahren Nord/Süd durch (also Korridor Rotterdam/Genua) und wie viele Güterzüge werden in Mannheim Rangierbahnhof und/oder Karlsruhe Rangierbahnhof [Gbf] behandelt? Gab es die DB-Antwort im 3. WS: Bezogen auf den Knoten/ Großraum Mannheim/Ludwigshafen sind etwa 60% der Züge Transit, der Rest hat Quelle/Senke im Bereich Mannheim/ Ludwigshafen. Im Rangierbahnhof Mannheim werden pro Werktag etwa 230 Züge behandelt, im Gbf Karlsruhe etwa 50 Züge. Daraus lässt sich folgendes abschätzen: - Mannheim Rangierbahnhof 230 Züge/Tag entspricht 40%, wenn 60% Transit - Also handelt es sich um insgesamt ca. 575 Züge/Tag. - Wenn im Gbf Karlsruhe etwa 50 Züge behandelt werden, sind das 8-9% der 575 Züge/Tag. - Sind also über 90% der Züge Transit? Ist diese Abschätzung richtig?	Die Größenordnung dürfte in etwa stimmen, eine genaue Betrachtung hängt von der konkreten Streckenführung ab.	**Erledigt**
101	**Schriftlich (Email)**		Wie wird der 90%ige Transitverkehr am Gbf Karlsruhe vorbeigeführt, wenn - einer der 3 Ostkorridore, - einer der 2 Westkorridore zum Tragen kommen sollte?	Die Verkehrsbelastung auf den Strecken können wir erst besprechen, wenn wir konkrete, durchgängige Linienvarianten abgeschichtet haben	**Erledigt**
102	**Schriftlich (Email)**		Vergleich der Zugzahlen der Frage 1 zu den Zugzahlen des 3. DF Folie 24 - Wie kommt es zu den erheblichen Differenzen? Anm.: Der genannte Frage 1 ist im Themenkatalog die Nr. 100 zugeordnet.	Nicht alle Züge, die im Rbf behandelt werden, fahren über den Querschnitt 1. Im Großraum Mannheim/Ludwigshafen beginnen und enden Züge sowohl aus Norden als auch aus Süden.	**Erledigt**
103	**Schriftlich (Email)**		Weiterführung des Zugverkehrs südlich des Gbf/Hbf Karlsruhe - Reichen die bestehenden Strecken und das geplante 3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim, um die zu erwartenden Mehrverkehre aufzunehmen? - Warum gibt es für die Planungen des 3. Gleis keine Öffentlichkeitsbeteiligung?	Grundsätzlich reicht das 3. Gleis nach aktueller Erkenntnis aus. Das Land Baden-Württemberg will aber mehr Nahverkehr auf dem Streckenabschnitt fahren. Daher laufen gerade noch Gespräche über die Finanzierung zusätzlicher Kapazitätsuntersuchungen. Aufgrund des Nahverkehrs ist dies eine Aufgabe, an der sich Land und Kommunen beteiligen müssen. Anschließend werden die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt. Es wird für dieses Vorhaben auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Das Format wird aber aufgrund der geringen Größe kleiner sein. Außerdem müssen erst die Rahmenbedingungen geklärt werden, was überhaupt geplant werden soll.	**Erledigt**

104	**Schriftlich (Email)**		Welche Maßnahmen wird die DB untersuchen und ergreifen, um den zu erwartenden negativen Auswirkungen zu begegnen, u.a. hinsichtlich Lärmes und Querbarkeit der Gleise im Stadtgebiet Karlsruhe? - nördlich des Gbf/Hbf Karlsruhe - südlich des Gbf/Hbf Karlsruhe	Die Fragen werden im Laufe der Detaillierung der Planung beantwortet. Zunächst müssen die ernsthaft weiterzuverfolgenden, durchgehenden Linienvarianten identifiziert werden.	**Erledigt**
105	**Schriftlich (Email)**		a. Nachdem der Suchraum vorläufig festgelegt wurde und Mannheim-Waldhof immer noch als Anbindung für die NBS MA-Ffm deklariert ist, stellen wir uns die Frage, weshalb der Suchraum in den Unterlagen des Reg.-Präsidiums an die nördliche Grenze von Mannheim erweitert wurde und die östliche Seite Richtung Wallstadt, Heddesheim, Ladenburg keine Beachtung findet. b. Für Bürgerinitiativen würde das heißen, dass die von der BI Nobl und von der Bino Lärmschutz 2013 Neuostheim eingereichten Streckenführungen nicht geprüft werden. Wie wird das von der Projektleitung begründet?	a. Wir hatten gesagt, dass wir erst einmal östliche Umfahrungen von Mannheim innerhalb der bestehenden Grobkorridore prüfen und dann bei Bedarf den Suchraum erweitern. b. Die eingereichte Linienvariante werden wir, wie zugesagt, prüfen. Im ersten Schritt haben wir uns bei der Linienkorridorentwicklung auf die bestehenden Grobkorridore fokussiert. Im Rahmen der Optimierung der Linienkorridore werden wir auch Linienvarianten prüfen, die durch die Öffentlichkeit vorgeschlagen worden sind.	**Erledigt**
106	**Schriftlich (Email)**		In der Tischvorlage für die Antragskonferenzen zum Raumordnungsverfahren werden unter Punkt 2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung erläutert, die die Betrachtung der Querschnitte über alle relevanten Strecken des Suchraumes aufzeigt. Die Umlegung auf konkrete Strecken ist erst nach Vorliegen einer tatsächlichen Trasse möglich. Nachdem der Knoten Mannheim hier nicht berücksichtig wird, gehen wir davon aus, dass in dem bevorstehenden Dialogforum auch die Linienführung durch den Knoten Mannheim aufgezeigt wird, oder wird dieser weiterhin ausgegrenzt?	Der Knoten Mannheim wird nicht ausgegrenzt. Es wurden Linienkorridore durch Mannheim ausgehend vom Anknüpfungspunkt der NBS Frankfurt – Mannheim untersucht. Diese werden heute auch gezeigt.	**Erledigt**
107	**Schriftlich (Email)**		Nachdem wir in einer der vorgehenden Sitzungen intensiv über die Beurteilung der Rheinquerungen diskutiert haben, vermissen wir nach wie vor eine Aufzeichnung und Beurteilung der Neckarquerungen Wann gedenkt die Projektleitung über die Neckarquerungen Aufschluss zu geben?	Die Neckarquerungen sind im Rahmen der Linienkorridorentwicklung trassierungstechnisch betrachtet worden. Mit fortschreitender Planungstiefe werden diese genauer untersucht, insofern die entsprechenden Linienkorridore im weiteren Abschichtungsprozess nicht herausgefallen sind	**Erledigt**
108	**Schriftlich (Email)**		In einer der ersten Onlinesitzungen machte die BI Nobl den Vorschlag, die aufkommenden Fragen zu den einzelnen Themen in einer Datenbank zu sammeln, diese mit den entsprechenden Antworten zu strukturieren und zu veröffentlichen. Dieser Vorschlag wurde aufgenommen und es wurde dafür auch eine Zusage erteilt. Im Dialogform arbeitet wir nun seit einem Jahr zusammen, die Fragen mit ihren Antworten sind leider noch nicht veröffentlicht, so dass uns ein wichtiges Tool zur Nachvollziehbarkeit und der Erkennung einer Weiterentwicklung fehlt. Wie ist der Stand heute?	Der Themenkatalog ist seit Juni auf der Website unter der Adresse https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops veröffentlicht und wird kontinuierlich aktualisiert. Im ersten Schritt wurde dieser als Anhang mit dem Protokollentwurf zum 3. Workshop versendet. Er wird zudem stets in aktueller Version auf der Website veröffentlicht. Eine Suchfunktion erleichtert es ab sofort, noch schneller nach einem gewünschten Begriff zu suchen und direkt das entsprechende Dokument zu finden - ist seit heute online, ebenfalls unter obiger Adresse	**Erledigt**
109	**Chat 4. Dialogforum / Schriftlich (Email)**		Reicht die Fläche westlich von Hockenheim tatsächlich aus um mit einen Korridor ohne Tunnellösung hier zu planen? Zusätzlich per Email: Wie konnte der Korridor bei Hockenheim/Neulußheim ohne einen Tunnel geplant werden. Für mich ist aktuell nicht erkennbar, dass hier ausreichend Platz in Hockenheim vorhanden wäre.	Der Bereich Hockenheim ist in den nächsten Planungsphasen hinsichtlich der technischen Machbarkeit noch näher zu untersuchen.	**In Bearbeitung**
110	**Chat 4. Dialogforum**		Sehr unterschiedlicher Detaillierungsgrad zwischen Tunnel im Westen und verzweigte Anfahrung von Karlsruhe im Osten	Es liegt hier kein unterschiedlicher Detaillierungsgrad vor. Der Bereich wurde mit derselben Methodik untersucht.	**In Bearbeitung**
111	**Chat 4. Dialogforum**		Elfmorgenbruchwald als LSG einfach mal diagonal gequert ??? wir bitten hier doch auch um Prüfung von Tunnellösung.	Landschaftsschutzgebiete fallen in die Raumwiderstandsklasse 3. Sie gehören damit nicht zu den höchsten Raumwiderstandsklassen, sodass die Entwicklung von Linienkorridoren in diesen Bereichen nicht ausgeschlossen wurde. Sollten Linienkorridore in solchen Bereichen weiterverfolgt werden, müssen die potenziellen Konflikte genau untersucht werden.	**In Bearbeitung**
112	**Chat 4. Dialogforum**		Wir bitten um ganzheitliche nachhaltige Betrachtungen, sprich Anbindung an Hafen und Containerterminals.	Grundsätzlich werden die Züge wahrscheinlich über den Güterbahnhof und innerstädtisch über den Hafen angebunden. Eine Detailbetrachtung dieses Sachverhaltes wird die DB nachliefern.	**In Bearbeitung**
113	**Chat 4. Dialogforum**		Warum wurde eine Idee, die in einem der Workshops genannt wurde, eine **Führung parallel zur Strecke 4020 und ab Abzw. Saalbach parallel zur SFS 4080 bis zur A5** nicht betrachtet? Dies würde den kritischen Punkt einer möglichen Kreuzung entlang der A5 von Norden mit der Strecke 4080 bei Forst (Tieflage der Strecke 4080) und in kurzer Folge Raststätte Bruchsal und Anschluss Kleeblatt Bruchsal entschärfen und einen möglichen Streckenverlauf mitten durch Karlsdorf-Neuthard vermeiden.	Dieser Vorschlag wurde in einem ersten Schritt geprüft. Entlang der Strecke 4020 (Mannheim – Schwetzingen, Friedrichstal – Karlsruhe) besteht in längeren Abschnitten eine dichte Bestandsbebauung, beispielsweise in Mannheim-Rheinau, Friedrichstal, Stutensee, Karlsruhe-Hagsfeld… Zudem gibt es hochwertige Schutzgebiete (RWK IV) entlang der Strecke 4080 (Waghäusel – Bruchsal) zwischen Waghäusel und dem Abzweig zur Strecke 4020. Zwischen dem Abzweig Strecke 4020 und Bruchsal wäre ein Linienkorridor nur auf der Südseite denkbar. Dort verläuft der Korridor überwiegend in RWK IV. Im Rahmen der weiteren, noch folgenden Überprüfung der Varianten aus der Öffentlichkeit wird dieses Thema nochmals vertieft beleuchtet.	**In Bearbeitung**

114	**Chat 4. Dialogforum / Schriftlich (Email)**		Gelten die **Abstandszonen** für alle Gebäude mit Wohnnutzung - auch bei **landw. Aussiedlungen**? Zusätzlich per Email: Abstände: Ich gehe davon aus, dass landw. Aussiedlungen in Bezug auf die vorgeschriebenen Abstände zur den gedachten Trassenführungen innerörtlichen Wohnlagen gleichgestellt sind. Bitte bestätigen/korrigieren Sie diese Aussage.	Ja, die Abstandszonen werden für reine Wohngebiete, Mischgebiete und sonstige sensiblen Nutzungen (z.B. Krankenhäuser) ermittelt und berücksichtigt.	**Erledigt**
115	**Chat 4. Dialogforum**		Ergibt sich beim Aneinanderfügen von Segmenten, in denen ausgeschlossen wird, ein Unterschied, ob von Nord nach Süd oder umgekehrt betrachtet wird?	Es werden nur die Durchfahrungslängen betrachtet, daher spielt es keine Rolle, in welcher Richtung die Segmente betrachtet werden.	**Erledigt**
116	**Chat 4. Dialogforum**		Fließen ggf. relevante Inhalte aus den Rückmeldungen zu der Tischvorlage für die Antragskonferenz in den Segmentvergleich mit ein?	Relevante Inhalte und Rückmeldungen zu der Tischvorlage für die Antragskonferenz werden im Rahmen der Erarbeitung Raumordnungsunterlagen berücksichtigt.	**In Bearbeitung**
117	**4. Workshop**		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 Darstellung der Planungsmethodik für die aktuelle Projektphase mit Prüflogiken 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 umfängliches 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.	**Erledigt**
118	**Schriftlich (Email)**		1) Eine oberirdische Querung in Bündelung mit der A6 könnte, wie als rote Trasse abgebildet, an folgenden Faktoren scheitern: - westlich der A6 geht nicht wegen der Bebauung Feudenheim - östlich der A6 steht eine bedeutende Strom - Trasse mit mehreren Oberleitungen, so dass eher ein Tunnel vorstellbar wäre - westlich endet unmittelbar der parallel zum Neckar verlaufende Schiffskanal an der hohen Feudenheimer Schleuse; alle Brücken in diesem Abschnitt fallen deshalb sehr hoch aus (Brücke A6 mit hohem Schallschutz, Carlo Schmid Brücke sogar ohne Schallschutz). Das bedeutet, dass sich auch eine Zugtrasse in erhebliche Höhe schrauben müsste, um mit der Brücke der A6 gleichzuziehen. - Der Abstand dieser Bahn-Trasse zum Viernheimer Kreuz der BAB im Norden ist sehr kurz und reicht kaum aus, um sich vom Tunnel unter dem Viernheimer Kreuz nach Süden hin in die zur Querung des Neckarkanals notwendige Höhe aufzuziehen. - Der Abstand der gedachten Neckar-Bahnbrücke nach Süden ist ebenfalls so kurz, dass man die BAB 656 nach Heidelberg nur noch oberirdisch queren kann. Das bedeutet eine kilometerlang aufgeschüttete Bahntrasse, die mit enormen Lärmschutzwänden gegen die Ortschaften Ilvesheim und Seckenheim abgeschottet werde müsste. (Bei vorherrschendem Wind aus Südwest wird der Lärm regelrecht dorthin geblasen, auch über die Lärmschutzwand). - Diese Bahntrasse läge - genau wie die A6 - so hoch über der BAB 656, dass sie den Rangierbahnhof Mannheim nur noch überqueren, aber nicht mehr anbinden könnte…auch hier fehlt der Platz um wieder hinunter zu kommen. - Da Anbindungen durch die enge Parallellage von Neckarkanal, Autobahn und Rangierbahnhof nicht realisierbar sind, bliebe als Alternative nur ein bergmännischer Tunnel als reine Transit - Lösung. *[Punkt 2 siehe nächste Zeile]*	**Zu 1):** Die Hinweise werden für die weiteren Machbarkeitsuntersuchungen mit aufgenommen. Schalluntersuchungen erst für ernsthaft in Betracht kommende Varianten. Ein alternativer Tunnelkorridor mit Vollanbindung des Rangierbahnhofs wurde auch zum aktuellen Zeitpunkt identifiziert.	**Erledigt**

118	**Schriftlich (Email)**		*[Fortführung vorherige Zeile]* 2) Ganz anders gestaltet sich eine Neckarquerung, wie von BINOBL vorgeschlagen, in Bündelung mit der A5 Autobahnbrücke nahe Heidelberg / Eppelheim: - dort läge die Bahnbrücke WESTLICH der A5 (Lärm wird zur Autobahn geweht), - dort beginnt gerade erst der Neckarkanal, Fluß und Kanal liegen noch auf gleicher Höhe, so dass eine Brücke in Relation zur Landschaft wesentlich tiefer liegt - - nördlich des Neckars ist viel Platz, um die Bahntrasse aus Troglage in die Höhe zur Brücke zu führen (Pferdehöfe und Landwirtschaft) - südlich der Brücke sind die parallelen Stränge von Neckar, BAB 656 und Bestandsstrecke zum Rangierbahnhof MA wesentlich weiter gespreizt, so dass die NBS Trasse wieder in einen Trog unter die Autobahn und die Bestandsstrecke abtauchen kann. - Eine Anbindung an den Osten des Rangierbahnhofs scheint keineswegs ausgeschlossen Wir wollen daran erinnern, dass nach Gesprächen mit dem mittlerweile verstorbenen MdL - BW und Verkehrsexperten Herrn Raufelder schwierige geologische Formationen im Bereich wasserführender Schichten dem Bau eines Tunnels unter dem Neckar entgegenstehen könnten. Dem Vernehmen nach könnte eine Verletzung dieser Schichten negative Auswirkungen auf das Grundwasser bis in die Pfalz hinein zur Folge haben, so war seine Aussage; dazu bedürfte es eines geologischen Gutachtens. Das ist mit einer der Gründe, warum wir ein Brückenbauwerk vorgeschlagen haben. Wir sind gerne bereit, die Thematik im nächsten Workshop zu vertiefen, nachdem sich die Planer mit unseren Argumenten vertraut gemacht haben.	**Zu 2):** Der Variantenvorschlag sowie die dazugehörigen Anmerkungen werden im Rahmen der Linienoptimierungen näher geprüft.	
119	**Schriftlich (Email)**		Für mich ist tatsächlich aus den Plänen nicht nachvollziehbar, welche Grobkorridore nun eigentlich nicht weiterverfolgt werden, da die auf Seite 53 dargestellten Strecken nicht auf den Karten ablesbar sind. Anm.: Bezieht sich auf Seite 53 der Präsentation vom 4. Dialogforum	Erkennbar sind diese Grobkorridore (hellblau transparent) aufgrund der Tatsache, dass dort keine Linienkorridore (rot) hinterlegt sind. Die Darstellung der Bestandsstrecken ist in den Folien 49-51 der Unterlage für das Dialogforum am 08.10.2021 besser ersichtlich. Für den Workshop am 19.10.2021 haben wir die entsprechenden Grobkorridore auf Folie 13 noch einmal durchnummeriert und in der Grafik entsprechend gekennzeichnet.	**Erledigt**
120 *(1/6)*	**Schriftlich (Email)**		Zum Bereich Mannheim hätten wir diverse Detail-Verständnisfragen: Die Fragen sind gegliedert für die drei Varianten von West nach Ost und jeweils von Nord nach Süd. **1. Westvariante** **1a.** Im Norden wird oberirdisch durch ein LSG gefahren, richtig? **1b.** Wird der NSG-Zipfel an der Mündung des Altrheins (Friesenheimer Insel) in den Rhein schon mit dem beginnenden Tunnel unterquert oder noch oberirdisch durchfahren? **1c.** Wird unter oder nördlich oder südlich vom Hauptbahnhof getunnelt? **1d.** Ermöglichen die Rampen am Rbf einen Umschlag aller umzuschlagenden Güterzüge? **1e.** Sind zusätzliche Gleise im Rbf geplant (in Graphik rot)? Welche Funktion haben sie? **1f.** Mit welcher Steigung ist die gesamte Variante geplant? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1a:** Richtig. Landschaftsschutzgebiete sind in die RWK III eingeordnet. Zunächst werden insbesondere die RWK IV und V möglichst umgangen. Durchquerungen von LSG sind bei oberirdischen Lösungen voraussichtlich nicht vermeidbar. Im weiteren Planungsverlauf wird versucht, Eingriffe in LSG und andere RWK III-Kriterien durch Optimierung zu vermindern, in diesem Bereich wird dies allerdings nur begrenzt möglich sein. **Zu 1b:** Detailfrage, wird erst im Rahmen der weiteren Planung ausgearbeitet. Nach Möglichkeit soll ein Eingriff in Naturschutzgebiete vermieden werden. **Zu 1c:** Ein Korridor südlich des Hbf Mannheim im Gleisfeld wurde identifiziert. Dieser Korridor wird durch tiefergehende Machbarkeits-untersuchungen sowohl technisch, verkehrlich, betrieblich geprüft. **Zu 1d:** Zum aktuellen Zeitpunkt können dazu noch keine genauen Aussagen getroffen werden. Kritischster Punkt im Rangierbahnhof Mannheim bei Betrachtung der Rampenbauwerke für einen möglichen Tunnel ist die Anbindung der Einfahrgruppe K sowie der Umfahrungsgleise. Derzeit sind tiefergehende Machbarkeitsuntersuchungen sowie gutachtliche Ausarbeitungen in Erarbeitung. **Zu 1e:** Aus technischer Sicht wurde im Bereich des Rangierbahnhofs Platz für mögliche, zusätzliche Gleise, ggf. durch Teilumbau, identifiziert. Ob im Bereich des Gbf unter Berücksichtigung der parallel geplanten Projekte (z.B. Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur Mannheim Hbf – Mannheim Friedrichsfeld) zusätzliche Gleisinfrastruktur identifiziert werden muss, ist anhand von eisenbahnbetriebs-wirtschaftlichen Untersuchungen möglicher Varianten zu beurteilen. **Zu 1f:** Aus technischer Sicht wurden Tunnelkorridore mit Längsneigungen von ≤ 12,5 ‰ bis ≤ 6 ‰ untersucht. Erste betriebliche Betrachtungen zeigen, dass für den Güterverkehr eine maximale Längsneigung von ≤ 9 ‰ angestrebt werden sollte. Im ersten Schritt der Machbarkeitsuntersuchung wurden Tunnelkorridore mit einer maximalen Längsneigung von ≤ 9 ‰ identifiziert. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Erledigt**

120 *(2/)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2. Mittlere Variante** **2a**. Ist der „grüne“ Teil (Blumenau / Schönau / Waldhof), d. h. der Anschluss an den hessischen Tunnel, ober- oder unterirdisch geplant? **2b.** Warum fährt der Tunnel in Kurven durch die Stadt? Technische Gründe oder die Minimierung von Klagewahrscheinlichkeiten? Wäre evtl. eine Führung unter der östlichen Riedbahn empfehlenswert, um letzere zu minimieren? **2c.** Warum verläuft das letzte Tunnelstück von Nord nach Süd? Soll unter der Riedbahn geendet werden, wenn ja, warum? **2d** wie 1d **2e** wie 1e **2f** wie 1f *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2a:** Die NBS Frankfurt - Mannheim bindet oberirdisch im Bereich Mannheim Waldhof ein. Erste trassierungstechnische Machbarkeits-untersuchungen zeigen, dass eine Verknüpfung möglicher Linienkorridore im Projekt NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe mit der NBS Frankfurt - Mannheim und der Riedbahn unterirdisch denkbar wären. **Zu 2b:** Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zu möglichen Tunnelkorridoren wurde mit Hilfe des Programms smarttrass Tunnelkorridore im Stadtgebiet mit Anbindung an den Gbf in Mannheim untersucht. Dabei ist der maßgebende Zwangspunkt die Entwicklungslänge der Tunnelrampen bis zu den relevanten Punkten im Rangierbahnhof. Weitere relevante Themen sind die Geologie, kritische Bauwerke mit ggf. tiefen Gründungen sowie die Hydrogeologie. Zusätzlicher Zwangspunkt ist insbesondere der Neckar, der mit entsprechender Überdeckung zu unterqueren ist. Zur Konkretisierung der Machbarkeit des Tunnelkorridors sind weitere gutachterliche Ausarbeitungen in Arbeit. **Zu 2c:** Bitte Frage konkretisieren. Welcher Tunnelkorridorabschnitt ist gemeint? **Zu 2d:** Tiefergehende technische Machbarkeitsuntersuchungen müssen zeigen, ob die identifizierten Tunnelkorridore auch trassierungstechnisch umsetzbar wären. **Zu 2e:** Aus technischer Sicht wurde im Bereich des Rangierbahnhofs Platz für mögliche zusätzliche Gleise, ggf. durch Teilumbau identifiziert. Ob im Bereich des Gbf unter Berücksichtigung der parallel geplanten Projekte (z.B. Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur Mannheim Hbf – Mannheim Friedrichsfeld) zusätzliche Gleisinfrastruktur identifiziert werden muss, muss anhand von eisenbahnbetriebs-wirtschaftlichen Untersuchungen möglicher Varianten beurteilt werden. **Zu 2f:** Aus technischer Sicht wurden Tunnelkorridore mit Längsneigungen von ≤ 12,5 ‰ bis ≤ 6 ‰ untersucht. Erste betriebliche Betrachtungen zeigen, dass für den Güterverkehr eine maximale Längsneigung von ≤ 9 ‰ angestrebt werden sollte. Die im ersten Schritt der Machbarkeitsuntersuchung wurden Tunnelkorridore mit einer maximalen Längsneigung von ≤ 9 ‰ identifiziert. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
120 *(3/6)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3. Ostvariante** **3a.** Im Käfertaler Wald wird oberirdisch durch ein LSG gefahren, richtig? **3b.** Sollen im selben Bereich die einzelnen FFH-Gebiete umfahren werden oder werden sie durchfahren? **3c.** Der kurze Tunnel am Viernheimer Kreuz dient der Unterquerung der Autobahnen, um auf der Ostseite der A6 zu landen, richtig? **3d.** Was ist die Motivation der Variante des längeren Tunnels, der Vogelstang unterquert? **3e.** Die ersten beiden Kreuzungsbauwerke (von Norden) dienen der Querung von Sudetenstraße und Feudenheimer Straße, richtig? Nun erfolgt eine Trennung in eine „Direktvariante“ zur Kreuzung des Rbf im Osten und in eine „U-Variante“, die von Westen in den Rbf einfährt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3a:** Richtig. LSG sind in die RWK III eingeordnet. Zunächst werden insbesondere die RWK IV und V möglichst umgangen. Durchquerungen von LSG sind bei oberir-dischen Lösungen voraussichtlich nicht vermeidbar. Im weiteren Planungsverlauf wird versucht, Eingriffe in LSG und andere RWK III-Kriterien durch Optimierung zu vermindern, in diesem Bereich wird dies allerdings kaum möglich sein. **Zu 3b:** FFH-Gebiete werden nach dem derzeitigen Linienkorridorentwurf weitest-gehend umfahren, östlich Vogelstang kommt es allerdings bei der oberirdischen Linienführung zu einem Eingriff. **Zu 3c:** Korrekt **Zu 3d**: Im Rahmen der Linienkorridorentwicklung wurde auch ein Linienkorridor im Bereich der Magdeburger Straße identifiziert. Erster planerischer Gedanke war die unterirdische Bündelung mit der Straße. **Zu 3e:** Die eingezeichneten wesentlichen Kreuzungsbauwerke beziehen sich auf die L597 (Sudetenstraße) sowie auf die Feudenheimer Straße. Im Rahmen der unterschiedlichen Korridore sind weitere Infrastrukturquerungen zu beplanen. Die konkrete Ausarbeitung ist Teil weitere Planungsphasen (z.B. Vorplanung). **Allgemeine Anmerkung:** Die Darstellung der Linienkorridore am 08.10.2021 im gesamten Suchraum stellt lediglich ein Arbeitsstand der Korridorsegmente da. Die gezeigten Segmente sind noch nicht als konkrete Varianten zu verstehen. Im Rahmen des Segmentvergleichs sowie der weiteren Optimierung gehen aus dem Netz der Linienkorridore dann denkbare Varianten hervor. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

120 *(4/6)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zuerst die „U-Variante“:** **3f.** Das dritte Kreuzungsbauwerk ist gleichzeitig die Überquerung des Neckars und der Seitenwechsel auf die Westseite der A6, richtig? Der Neckar soll oberirdisch gequert werden, richtig? **3g.** Ab dort verläuft die U-Variante (in Neuostheim) durch ein vermutliches Feldhamsterschutzgebiet. Ist dies überprüft und bekannt? **3h.** Das folgende Kreuzungsbauwerk betrifft die 38A, richtig? **3i.** Danach verläuft die Trasse direkt neben der Landebahn des Flughafens? Mit welchem Abstand? **3j.** Das nächste Kreuzungsbauwerk quert die A656, richtig? **3k.**Wie ist die knapp 180-Grad-Wende mit Einfahrt in den Rbf geplant? Ober/unterirdisch? Mit zusätzlichen Gleisen oder unter Verwendung der vorhandenen? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3f**: Der von Ihnen als „U-Variante“ bezeichnete Korridor entlang des City Airport Mannheim quert südlich des Neckars oberirdisch. Dort ist dieses genannte wesentliche Kreuzungsbauwerk eingezeichnet **Zu 3g:** Faunistische Daten sind in die Grobanalyse noch nicht eingeflossen und nicht als Raumwiderstandsklassen eingeordnet. Die oberirdische Ostumgehung Mannheim verlauft tatsächlich auf längerer Strecke durch einen Bereich mit Flächen des Feldhamsterschutzprojektes im Rahmen der Wiederansiedlung, allerdings größtenteils in Bündelung mit der Autobahn oder anderen Infrastrukturen. Dies wird bei der vergleichenden Bewertung zu berücksichtigen und konkret zu untersuchen sein. **Zu 3h:** Korrekt **Zu 3i:** Korrekt, der Linienkorridor verläuft in Parallellage zur Start- und Landebahn des City Airport Mannheim. Tiefergehende Machbarkeitsuntersuchungen müssen zeigen welche Abstände in Bezug auf den City Airport einzuhalten sind. **Zu 3j**: Korrekt, die B37 / A656 **Zu 3k:** Grundgedanke dieses Linienkorridors sind zwei zusätzliche oberirdische Gleise bis in den Rbf Mannheim. Ggf. tiefergehende Machbarkeitsuntersuchungen müssen zeigen, ob dies trassierungstechnisch umsetzbar ist *[Fortführung in nächster Zeile]*	
120 *(5/6)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Nun die „Direktvariante“:** **3l.** Auf welcher Seite der A6 (mit Kreuzung der A656) liegt die Trasse? **3m.** Der östliche Teil des Rbf wird gequert. Sind Zu- und Abfahrten geplant (vier Seiten)? D. h., kann diese Variante für alle umzuschlagenden Güterzüge benutzt werden? Bemerkung: In diesem Fall erfolgt der Umschlag wie in einem Sackbahnhof. **3n.** Ist die Fortführung dieser Trasse nach Süden nur für diese (Ost-)Variante gedacht oder kann diese Fortführung auch für die West- und die mittlere Mannheimer Variante verwendet werden? **3o.** Diese Fortführung verläuft in etwa parallel zum Pfingstbergtunnel. Sie ist offenbar oberirdisch geplant, richtig? Auf welcher Seite des Pfingstbergtunnels soll sie verlaufen? **3p.** Sofern die „Pfingstberg-Route“ mit der West- und der mittleren Mannheim-Variante verbunden werden kann (Frage 3n), können in diesem Fall alle erforderlichen Güterzüge im Rbf umgeschlagen werden? **3q.** Für die gesamte Ostvariante (mit „U“ bzw. „direkt“): Mit welcher Steigung ist geplant? **3r.** Bei Ost / „direkt“: Sind zusätzliche Gleise im Rbf geplant, wenn ja, welche Funktion haben sie? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3l:** Im Rahmen der Linienkorridorentwicklung wurde der Korridor auf der Ostseite der A6 identifiziert. **Zu 3m:** Die Anbindung des Rangierbahnhofs aus diesem östlichen Linienkorridor ist nach ersten Betrachtungen nicht identifiziert worden. Dies liegt maßgebend an den Punkten, die für den reibungslosen Betrieb des Rangierbahnhofes angebunden werden müssen. Aus technischer Sicht der Machbarkeitsuntersuchung ergibt sich daher nur ein Transitkorridor ohne Anbindung an den Rbf Mannheim. **Zu 3n:** Auf Basis der Planungsprämissen sind zweigleisige oberirdische Linien-korridore zu identifizieren. Die Einbindung der weiter westlich verlaufenden Linien-korridore wäre nur über einen Linienkorridor in Parallellage zum vorhandenen Pfingst-bergtunnel möglich. Auf Basis der entwickelten Linienkorridore anhand der Planungs-prämissen ist erkennbar, dass durch Anbindung des Rbf Mannheim (unter Berück-sichtigung der Betriebsstruktur) die Einbindung in eine Parallellage zum Pfingst-bergtunnel technisch nicht umsetzbar ist. Für eine Transitroute durch Anbindung eines solchen Korridors an die Umfahrungsgleise des Rbf wäre diese Durchbindung allerdings denkbar. Wir nehmen diesen Vorschlag bei den weiteren Betrachtungen in der Linienkorridoroptimierung mit auf. **Zu 3o:** Im Rahmen der Linienkorridorentwicklung wurde aus technischer Sicht eine mögliche Überquerung des Rbf mit einer anschließenden Unterquerung des Stadtgebiets Schwetzingen-Hirschackeridentifiziert. **Zu 3p:** Im Falle einer Durchbindung in einen möglichen Linienkorridor in Parallellage zum Pfingstbergtunnel können Güterverkehre im Rbf entsprechend Antwort zu Frage 3n nicht behandelt werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
120 *(6/6)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3q.** Für die gesamte Ostvariante (mit „U“ bzw. „direkt“): Mit welcher Steigung ist geplant? **3r.** Bei Ost / „direkt“: Sind zusätzliche Gleise im Rbf geplant, wenn ja, welche Funktion haben sie?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3q:** Gemäß Antwort zu Frage 1f sind Linienkorridore mit einer Längsneigung von ≤ 9‰ identifiziert worden. **Zu 3r:** Aus technischer Sicht wurde im Bereich des Rangierbahnhofs Platz für mög-liche zusätzliche Gleise, ggf. durch Teilumbau identifiziert. Ob im Bereich des Gbf unter Berücksichtigung der parallel geplanten Projekte (z.B. Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur Mannheim Hbf – Mannheim Friedrichsfeld) zusätzliche Gleisinfrastruktur identifiziert werden muss, muss anhand von eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchungen möglicher Varianten beurteilt werden.	

121 *(1/2)*	**Schriftlich (Email)**		**1) Oberirdische und Tunnel-Lösungen** Aus zwei Quellen ergibt sich, dass oberirdische Lösungen überwiegend zum Tragen kommen sollen: a) Lt. BNN 13.10.2021: „Generell favorisiert die Bahn nach eigenen Angaben oberirdische Lösungen. Bei den möglichen Streckenführungen, die auf Karlsruhe zulaufen, wäre nur eine Strecken-führung entlang der Autobahn 5 und eine Zuführung über Durlach rein oberirdisch." b) der Tischvorlage für die Antragskonferenz heißt es auf S. 45: „Baubedingte Auswirkungen können insbesondere dann raumordnungsrelevant sein, wenn bei einem hohen Tunnelanteil sehr umfangreiche Baustelleneinrichtungsflächen, lange Transportwege und Deponierungsflächen für Tunnelausbruch zu erwarten sind. Dies ist im vorliegenden Fall aber derzeit nicht zu erwarten." auf S. 58: „Aufgrund der relativ guten Erschließung und der relativ einheitlichen Topografie des gesamten Suchraumes und eines zu erwartenden vergleichsweise geringen Tunnelanteils der Neubaustrecke sind sehr starke Unterschiede baubedingter Auswirkungen bei verschiedenen Varianten nach erster Einschätzung nicht zu erwarten." Nach diesen Verlautbarungen ist es unverständlich, weshalb von linksrheinisch kommend bzw. an der B36 entlang lange Tunnel bis in den Süden Karlsruhes eingezeichnet sind. **Frage 1):** Warum wird im Westen von Karlsruhe nicht genauso oberirdisch geplant bei vergleichbaren Raumwiderstände im Westen und Osten? **Frage 2):** Umgekehrt gefragt: Warum wird im Osten von Karlsruhe nicht genauso bzgl. Untertunnelung geprüft werden wie im Westen? Die 2. Frage ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass 90% der Güterzüge im Transit passieren und nur 10% im Gbf Karlsruhe behandelt werden. **Frage 3):** Warum werden für die Ostkorridore bei Karlsruhe die beiden Bahnhöfe (Hbf und Gbf) angebunden, hingegen bei den Westkorridoren nicht? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu Frage 1):** Aus technischer Sicht sind die Rheinquerungen zwischen Karlsruhe und Wörth punktuell als denkbare oberirdischen Brückenlösungen untersucht und identifiziert worden. Im Rahmen der Entwicklung von Linienkorridoren wurde allerdings festgestellt, dass im Bereich KA-Mühlberg, KA-Grünwinkel sowie KA-Bulach entlang der vorhandenen Bahnstrecke 3443 (Neustadt a.d. Weinstraße – Landau i.d. Pfalz, Kandel – Karlsruhe) kein Korridor für zwei zusätzliche Gleise identifiziert werden konnte. Grund dafür ist die vorhandene Bestandsinfrastruktur der Straße sowie die dichte Bebauung Identifiziert wurde eine Anbindung möglicher oberirdischer Korridore an die Bestandsstrecke 3443 bei KA- Mühlburg. Erste betriebliche Betrachtungen zeigen, dass die Anbindung an die Bestandsstrecke 3443 aufgrund der bereits heute hohen Auslastung der Bestandsstrecke nicht die verkehrlichen Ziele erfüllen kann. Folglich wurden im zweiten Schritt, gemäß der Planungsprämissen, mögliche Tunnelkorridore als Rheinquerung untersucht und identifiziert. **Zu Frage 2):** Im Osten von Karlsruhe wurden gemäß der Planungsprämissen oberirdische Lösungen untersucht und identifiziert. Folglich wurden gemäß aktueller Planungstiefe keine Tunnelkorridore untersucht. **Zu Frage 3):** Grundsätzlich ist eine engpassfreie Anbindung der beiden Bahnhöfe (Karlsruhe Hbf und Gbf) sicherzustellen. Entsprechende Kapazitätsuntersuchungen werden noch folgen. Diese Anbindungsoptionen wurden im Rahmen der Linienkorridorentwicklung untersucht. Erste Erkenntnisse zeigen, dass für zusätzliche Gleise aus Richtung Westen kommend zur Anbindung des Hbf und Gbf auf Grund der dichten Bestandsbebauung kein Platz vorhanden ist. Folglich wurde der Linienkorridor für die Hauptverkehrsströme (Transit) konstruiert und die beiden Bahnhöfe müssten weiterhin über die Bestandsinfrastruktur angebunden bleiben. Für die Ostkorridore ist eine Anbindung der zusätzlichen Gleise an die beiden Bahnhöfe mit geringerem Aufwand möglich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Erledigt**
121 *(2/2)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2) Schneisenbreite bei Bündelungsoption mit A5** Es muss bei der Planung beachtet werden, dass bei parallel laufenden Gleisen ein entsprechend großer Abstand zu wählen ist, der bei Ausbauoption noch breiter wird. Es kommt leicht zu einer zusätzlichen Schneisenbreite von 20-40 m und mehr. **Frage 4):** Wie sollen bei solch einer Schneisenbreite folgende Bereiche durchquert werden? a) Hagsfelder Gewerbegebiete, die direkt bis zur A5 mit Gebäuden reichen - Storrenacker - Breit - Rossweid b) und an der Durlacher Allee - Durlach Center und/oder - dm **3) Bestandsstrecken bei Schwenk nach Karlsruhe-Rintheim.** Je nach genauer Trassenführung wären folgende Gewerbe (-gebiete), die direkt an den Bahnlinien liegen - Durlach Center - Großmarkt - IKEA - XXXL und/oder - Graf-Hardenberg-Gruppe (AUDI-Zentrum) betroffen. **Frage 5:** Wie sollen diese Gewerbegebiete passiert werden? **Frage 6:** Wie soll der Autobahnanschluss Durlach-Karlsruhe passiert werden? **4) Bestandsstrecken bei Schwenk zur Bruchsal-Karlsruhe-Trasse.** Betroffen wären Wohnbebauungen in Durlach, Untermühl- und Dornwald-Siedlung, die bis zur Bahntrasse reichen. **Frage 7:** Würden ganze Häuserzeilen beseitigt werden?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Frage 4):** Zum aktuellen Zeitpunkt können noch keine genauen Angaben zu konkreten Bereichen gemacht werden. Die Fragen werden aber im weiteren Planungsverlauf geprüft. **Zu Frage 5):** Zum aktuellen Zeitpunkt können noch keine genauen Angaben zu konkreten Bereichen gemacht werden. Die Fragen werden aber im weiteren Planungsverlauf geprüft. **Zu Frage 6):** Zum aktuellen Zeitpunkt können noch keine genauen Angaben zu konkreten Bereichen gemacht werden. Die Fragen werden aber im weiteren Planungsverlauf geprüft. **Zu Frage 7):** Es gilt der Planungsgrundsatz, dass keine von bebauten Gebieten oder von zur Bebauung vorgesehenen Bereichen sowie von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit/Schutzerfordernis in Anspruch genommen werden sollen, sofern es nicht anders möglich ist. Detaillierte Aussagen zur möglichen Inanspruchnahme von bebauten Flächen sind in der aktuellen Planungsphase und der noch relativ grobmaßstäblichen Betrachtung nicht möglich. Dies folgt in den weiteren, vertieften Planungsphasen und wird schließlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bearbeitet.	

122	**Schriftlich (Email)**		In der Präsentation zum 4. Dialogforum wurde auf S. 16 unter Nr: 2 ein zweigleisiger Ausbau Germersheim - Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV als bedarfsplanrelevante Maßnahme aufgezeigt. Die Stadt Philippsburg hätte gern Aufklärung, was das für Flächen auf ihrer Gemarkung bedeutet (betrifft Gemarkung Philippsburg, Huttenheim und Rheinsheim) sowie eine Aussage darüber, ob auch vermehrt SGV über diese zweigleisige Strecke führen wird. Anm.: Hinweis bezieht sich auf die Präsentation des 4. Dialogforum am 8. Oktober 2021.	Die in der Frage benannte Maßnahme stammt nicht aus dem laufenden Planungsprozess für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, sondern aus dem Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt der Gutachter des Bundes. Zum aktuellen Zeitpunkt wurde i.R. der laufenden Planung für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe kein Linienkorridor an den Bestandsstrecken durch diese Gemeinden als technisch machbar identifiziert. Es wurden jedoch in der Nähe der genannten Gemeinden technisch machbare Linienkorridore identifiziert. In den weitern Planungsschritten wird sich herausstellen, inwieweit diese Linienkorridore Auswirkungen auf die genannten Gemeinden haben. Erst nach Vorlage durchgehender Linienvarianten und weiterer kapazitativer und technischer Untersuchungen, insbesondere in den Anbindungsbereichen können Aussagen über fahrbare Betriebsprogramme u. a. auch im Schienengüterverkehr getroffen werden.	**Erledigt**
123 *(1/2)*	**Schriftlich (Email)**		**Fragen zur Linienfindung im Gesamtkorridor:** • Aufgrund der bisherigen Aufgabenstellungen und auch der weiteren Diskussionen in den Dialogforen wird die Trasse für eine Güterzugstrecke von Lampertheim/ MA-Waldhof nach Karlsruhe gesucht. Weder im Raum Mannheim noch im Raum Karlsruhe haben die bisherigen Planungsuntersuchungen eine Einbindung in die Verkehrsströme des Fernverkehrs noch in die des Nahverkehrs auf der Schiene auf die Aufkommens-schwerpunkte MA Hbf und KA Hbf ergeben. Eine Auslegung auf eine Trassierungs-geschwindigkeit von 200 km/h ist deshalb u. E. nicht erforderlich, weil die vom SPFV genutzten parallelen Strecken (MA – KA und HD – KA) die kürzesten und schnellsten Verbindungen darstellen, die durch eine solche Streckenführung nicht verbessert werden könnten. Wir legen deshalb nahe, die Trassierungselemente auf eine reine Güterzug-strecke auszulegen und die Parameter auf Vmax 160 km/h für künftig schnelle Güter-züge und damit geringere Kurvenradien und Gleisabstände (von 4,0 m statt 4,5 m) zu reduzieren. **1)** Ist eine durchgehend 2-gleisige NBS von Lampertheim/MA-Waldhof bis KA apodiktisch gesetzt oder können auch wenig ausgelastete Streckenabschnitte (z.B. Strecke 4060 MA-Rbf – MA Ziehbrunnen – Schwetzingen) ohne oder mit geringer Infrastruktur-erweiterung mitbenutzt werden? **2)** Wird für die prognostizierte Auslastung der einzelnen Streckenabschnitte (gemäß 4. Dialogforum, Folie 47 ff) eine Kapazitäts- / Leistungsfähigkeitsberechnung im Vergleich durchgeführt, um die einzelnen Maßnahmen gegeneinander zu bewerten? • Eine bereits im Norden (Raum Sandhausen/Walldorf) gebündelte Strecke mit der A 5 und direkte Weiterführung bis nach Karlsruhe würde nur den Verkehren der Relation MA – KA v.v. dienen. Ein Teil der Gz-Verkehre geht aber in Richtung Stuttgart und folgt tagsüber über die Strecke Bruchsal – Bretten – Vaihingen(Enz) – Kornwestheim und nachts über die SFS Mannheim – Stuttgart. Eine Verknüpfung mit dieser Relation wäre dann nicht möglich. Ziel sollte es jedoch sein, eine Entmischung von Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr (schon wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten) zu erreichen. Eine Bündelung aller Gz-Verkehre auf der neuen Trasse wäre daher angezeigt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1.:** Nein, es ist keine durchgehende 2-gleisige Neubaustrecke gesetzt. Das übergeordnete, verkehrliche Ziel ist die Engpassauflösung im Korridor Mannheim – Karlsruhe zwischen den Schnittstellen zu den jeweils angrenzenden Großprojekten „NBS Frankfurt – Mannheim“ und „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“. Grundsätzlich gehen wir erst einmal davon aus, dass hierfür durchgängig zwei zusätzliche Gleise erforderlich sind. Dies kann durch den (abschnittsweisen) Ausbau bestehender Strecken oder durch Neubau umgesetzt werden. Gegebenenfalls können auch kleinere, abschnittsweise Ausbaumaßnahmen (z.B. zusätzliche Weichen, Blockverdichtung) an Bestandsstrecken ausreichende Kapazitäten schaffen. **Zu 2:** Ja, die erforderliche Dimensionierung der Infrastruktur ist noch durch weitere Kapazitätsuntersuchungen zu überprüfen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Erledigt**

123 *(2/2)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Fragen zu möglichen Linienführungen im Bereich unseres Gemeindegebiets Forst einschließlich näherem Umfeld** **3)** Warum wurde eine Bündelung mit der SFS MA – S (Strecke 4080) im Bereich Abzw. Saalbach – Tunnel Forst nicht mehr weiterverfolgt, obwohl sie bei den Grobkorridoren enthalten war. Eine solche Parallellage würde die oben genannten Anforderungen erfüllen und im Raum Forst und südlich einige Zwangspunkte entschärfen (Vermeidung der Kreuzung mit der SFS beim Forster Tunnel [nur Ebene 0 möglich] – Verlegung oder Umfahrung der Raststätte Bruchsal – Kreuzung des Autobahnanschlusses Bruchsal [nur auf Ebene –1 vorstellbar] auf einer Längenentwicklung von 1,5 km) • In der Darstellung im 4. Dialogforum auf Seite 51 fehlt als wesentlicher Kreuzungspunkt der AB-Anschluss Bruchsal mit A 5 / B 35. Dies ist aus unserer Sicht ein gravierender Zwangspunkt, weil im kurzen Abstand AB-Kreuz Bruchsal / Querung DB-Strecke Graben-Neudorf – Bruchsal / Querung Kammerforststraße (alte B 35) und angrenzende Bebauung Karlsdorf-Neuthard und Büchenau folgen. • In Forst sind wir von Verkehrstrassen in allen Himmelsrichtungen eingeschnürt: im Norden von der SFS Mannheim – Stuttgart, im Westen von der BAB A5, im Süden von der B 35 und im Osten von der B 35a und der DB-Strecke Heidelberg – Karlsruhe. Für die Gemeinde kommt höchstens eine Linienführung westlich der BAB A 5 (in Tunnellage) als akzeptabel in Betracht. Eine ggf. östliche Variante, wie sie in den Grobkorridoren noch aufgezeigt wurde zwischenzeitlich verworfen, was wir für mehr als richtig und zielführend betrachten und seinen Ursprung in einer nicht nutzbaren B3-parallelen Strecken hat. Wir bitten um Prüfung dieses Anliegens und bitten dieses ggf. im Zuge weiterer Überlegungen im Rahmen der A5 parallelen Trassenfindung einer Prüfung zuzuführen. Es handelt sich hierbei um eine Variante 1c, die ggf. Ihre Varianten 1a und 1b sinnvoll ergänzen oder idealerweise sogar ablösen könnte.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3:** Im Rahmen der Linienentwicklung wurde auf Basis der Planungsprämissen sowie der Raumwiderstände kein Linienkorridor in diesem Bereich identifiziert. Im Rahmen der Linienoptimierung werden wir diesen Teilabschnitt als Variantenvorschlag aus der Öffentlichkeit nochmals prüfen und in den weiteren Abwägungsprozess mit einbeziehen.	
124	**Schriftlich (Email)**		**1)** Wie erfolgt die Entscheidung über die Lage einer möglichen Trasse rechts- oder links der Autobahn bei Büchenau? **2)** Wird eine linksrheinische Trasse trotzdem vertiefend untersucht, wenn Start in Mannheim und Ende in KA mit sehr großen Tunnelbauwerken konzipiert sind? Welche Rolle spielt hierbei der Kostenfaktor vs. Raumwiderstände / Umwelt / Mensch?	**Zu 1)** Bei Büchenau wurden mögliche Linienkorridore rechts und links der A5 identifiziert. Diese werden innerhalb des Segmentvergleichs miteinander abgewogen. Die Methodik des Segmentvergleichs ist den Folien des 4. Dialogforums (08.10.2021, Folien 60 - 78) zu entnehmen, die Ergebnisse des Vergleichs werden voraussichtlich Anfang 2022 vorgestellt. **Zu 2)** Welche Linienkorridore vertieft untersucht werden, wird sich beim Segmentvergleich und der Linienoptimierung herausstellen. Grundsätzlich werden rechts- und linksrheinische Linienkorridore absolut gleichwertig betrachtet. Neben dem raum- und umweltfachlichen Belangen fließen in die Betrachtung auch die verkehrlichen, betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Belange mit ein. Erste grobe Kostenabschätzungen kann es aber erst geben, wenn durchgehende Linienvarianten vertiefter untersucht werden, da letztlich die Gesamtkosten verglichen werden müssen und nicht die Kosten einzelner Abschnitte bzw. Bauwerke.	**Erledigt**
125	**Schriftlich (Email)**		**1.** Auf der Höhe von Forst: Auf welcher Seite der Autobahn ist eine Linienführung vorgesehen? **2.** Präferiert wird eine oberirdische zweigleisige Linienvariante: Bedeutet dies faktisch, dass in der weiteren Betrachtung nur Linienvarianten ohne Tunnel wahrscheinlich sind? **3.** Wenn für einen Linienkorridor ein bis zu 1000 Meter breiter Streifen benötigt wird, wie würde ein solcher am Rasthof Bruchsal hergestellt werden können? Laut Bundesverkehrswegeplan ist hier zudem der vierspurige Ausbau der A5 vorgesehen. Können mit Blick auf den vorhandenen Platz beide Projekte umgesetzt werden oder schließt eine Maßnahme die andere aus? Ab wann werden die beiden Projekte ggf. zusammen gedacht? Ist sichergestellt, dass die Themen zusammen geführt werden?	**Zu 1.:** Im Rahmen der Linienentwicklung wurden beidseitig Linienkorridore identifiziert. Diese werden innerhalb des Segmentvergleichs miteinander abgewogen. Die Methodik des Segmentvergleichs ist den Folien des 4. Dialogforums (08.10.2021, Folien 60 - 78) zu entnehmen, die Ergebnisse des Vergleichs werden voraussichtlich Anfang 2022 vorgestellt. **Zu 2.:** Nein. In einem ersten Schritt werden oberirdische Linienführungen identifiziert und begutachtet. Tunnelbereiche werden dann in Betracht gezogen, wenn die Topographie es erforderlich macht oder aufgrund erheblicher Betroffenheiten keine genehmigungsfähige Lösung gefunden werden kann. **Zu 3.:** Die Breite des Linienkorridors gibt einen ungefähr möglichen Optimierungsspielraum für die Entwicklung einer zukünftig möglichen zweigleisigen Trasse an. Ein 1000 Meter breiter Korridor würde nicht für die spätere Herstellung benötigt. Die Beurteilung des dauerhaften und vorübergehenden Platzbedarfs sowie die konkrete Trassenplanung ist Teil weiterführender Planungsphasen (Vorplanung, etc.). Das Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe steht bereits im Austausch mit Autobahn GmbH, um die Planung der Eisenbahn mit möglichen Planungen der Straße abzustimmen. Spätestens mit der Identifizierung durchgehender, ernsthaft in Betracht kommender Linienvarianten werden i.R. der Variantenauswahl weitere Abstimmungen folgen.	**Erledigt**

126 *(1/5)*	**Schriftlich (Email)**		**Allgemeine Themen** **1.** Elementar ist für KA - der Anschluss der verschiedenen Bahnhöfe (insbesondere keine Umfahrung des KA-HBF für Personenfernverkehr) - auf Grund der bestehenden Belastung eine Verbesserung der bestehenden Situation sowie - ein übergesetzlicher Lärmschutz. **2.** Wird die Anbindung an den Karlsruher Haupt- und Güterbahnhof in jeder Variante der aktuell vorliegenden Linienkorridore gewährleistet? **3.** Sind alle Linienkorridore im Stadtgebiet Karlsruhe als Mischverkehre vorgesehen in Planung und Betrieb? **4.** Bitte um verlässliche Aussagen zum Anteil des Transitgüterverkehrs (relative und absolute Zahlen!). *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1.:** Die Aussagen der Stadt Karlsruhe nehmen wir zur Kenntnis.Grundsätzlich ist die Empfehlung, bei Bedarf und insbesondere in dieser frühen Projektphase Forde-rungen möglichst funktional zu beschreiben. Für ein Problem kann es meistens mehrere Lösungen geben.Die bestmögliche Lösung ergibt sich dann i.d.R. erst im Planungsprozess. Dabei kann der Detaillierungsgrad einer Forderung mit dem Planungsfortschritt höher werden. Ferner sollten die Forderungen konkret sein und im Zusammenhang mit dem Projekt stehen. Ein Beispiel für eine funktionale Forderung wäre „Schallschutz im Bereich der Strecke von km x bis y“ oder „Schutz bestimmter Arten in Raum z“. **Zu 2.:** Die linksrheinischen Lösungen mit einer unterirdischen Querung des Rheins im Bereich Wörth – Karlsruhe binden aktuell nach Süden die Strecken 4020 über Durmersheim und 4000 über Ettlingen an. Damit dienen sie nur dem Transitverkehr. Die Anbindung des Haupt- und Güterbahnhofs ist aber immer über den Bestand gewährleis-tet. Wir müssen sicherstellen, dass die Strecken mit der neuen Infrastruktur in Bezug auf die gültige Zugzahlenprognose engpassfrei sind. Dies werden wir anhand von Kapazitätsuntersuchgen überprüfen. **Zu 3.:** Grundsätzlich planen wir eine Mischverkehrsstrecke. Wenn konkrete Lö-sungsvorschläge für die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarian-ten vorliegen, kann anhand eines Betriebskonzeptes die Streckenbelastung nach Personen- und Güterverkehr dargestellt werden. **Zu 4.:** Auf den beiden Strecken 4000 und 4020 verkehren im Abschnitt Karlsruhe – Rastatt in der Prognose 2030 ca. 300 Güterzüge/Tag. Der Transitverkehr beträgt über 90%. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
126 *(2/5)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Westen** **5.** Wie ist die DB zur reinen Tunnellösung im Westen Karlsruhes gekommen? Wir bitten um eine detaillierte und nachvollziehbare Darstellung. - Beginnt der Tunnel bereits linksrheinisch? **6.** Lage der Tunnel? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5.:** Die Strecke Wörth – Karlsruhe hat keine ausreichenden Restkapazitäten mehr, sodass zwei neue Gleise benötigt werden. Grundsätzlich bestehen sehr beengte Verhältnisse im Innenstadtbereich. Aus Wörth kommend beginnt der Tunnel bereits linksrheinisch.Herleitung des Tunnelbeginns linksrheinisch: Im Rahmen der Prüfung der Rheinquerungen wurde sowohl die vorhandene Rheinquerung Strecke Neustadt a.d. Weinstraße – Landau i.d. Pfalz, Kandel – Karlsruhe (Streckennummer 3443) sowie die geplante Rheinquerung B10 als potenzielle rheinquerende Bündelungsoption identifiziert. Bedingung war dafür, dass die Bündelungskorridore von Wörth aus oberirdisch kommend in Karlsruhe-Mühlburg an die Bestandsstrecke angebunden werden müssen, da im weiteren Verlauf der Bestandstrecke zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe Hbf/Gbf aufgrund dichter Bebauung sowie komplexer Straßeninfrastruktur entlang der Strecke Neustadt a.d. Weinstraße – Landau i.d. Pfalz, Kandel – Karlsruhe keine Bündelungsoption identifiziert werden konnte. Folglich können die oberirdischen rheinquerenden Bündelungskorridore nur an die Bestandsstrecke auf der rechten Rheinseite angebunden werden. Die Anbin-dung an die Bestandsstrecke bei Karlsruhe-Mühlburg wurde aufgrund der vorhan-denen hohen Auslastung auf der Strecke 3443 betrieblich verworfen. Im darauf-folgenden Schritt wurde untersucht, ob eine Überquerung des Rheins in Verbindung mit einem anschließenden Tunnelkorridor trassierungstechnisch machbar wäre. Aus trassie-rungstechnischer Sicht ist auf der rechten Rheinseite zwischen Rhein-querung und Be-bauung nicht genügend Platz, um ein entsprechendes Rampen-bauwerk zum Abtauchen in einen Tunnel zu platzieren. Folglich müssen denkbare Tunnel bereits auf der linken Rheinseite beginnen. Dazu muss auch das entspre-chende Rampenbauwerk bereits auf der linken Rheinseite platziert werden, um den Rhein mit entsprechender Überdeckung zu unterqueren. **Zu 6.:** Es handelt sich um eine erste, technisch machbare Trassierung – grund-sätzlich so wie in den Karten dargestellt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

126 *(3/5)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Osten** **7.** Sind die verzweigten Linienkorridore im Osten Karlsruhes als Alternativen zu sehen oder ist auch eine Umsetzung mehrerer Linientrassen in Kombination möglich? **8.** Hinsichtlich der oberirdischen Trassen im Osten ist eine Mehrbelastung offensichtlich. Ist im Osten Karlsruhes daher auch eine Untertunnelung größerer Streckenabschnitte für Transit-Güterverkehr denkbar? Zumindest wenn ohnehin größere Kreuzungsbereiche in Tieflage gequert werden? **9.** Wird eine Trasse entlang der A5 zur Reduktion des Personenfern- und Schienengüterverkehrs über die bestehenden Trassen führen? In welchem Ausmaß? **Süden** **10.** Welche Verteilung des zukünftigen Güterverkehrs würde sich nach Südwesten (Beiertheim-Bulach) und nach Süden (Weiherfeld-Dammerstock) ergeben? Welcher Steigerung zum heutigen Verkehr entspricht dies? **11.** Welches Vorgehen (Verfahren) hat die Bahn hier vorgesehen? Planungsstand 3. Gleis? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 7.:** Grundsätzlich handelt es sich um zwei Alternativen. Kombinationen wären auch denkbar. Wir nehmen diesen Hinweis für die weiteren Planungen auf. **Zu 8.:** Gemäß aktueller Planungstiefe gehen wir davon aus, dass man oberirdisch – inkl. notwendiger Kreuzungsbauwerke – einbinden kann. Dies wird aber im weiteren Verlauf noch tiefer geprüft. **Zu 9.:** Zu einer Verteilung der Verkehre bzw. Belastung einzelner Strecken kön-nen wir erst etwas sagen, wenn durchgängige, ernsthaft in Betracht kommende Linien-varianten identifiziert und weiter untersucht wurden. **Zu 10.:** Südlich Karlsruhe verteilt sich der Verkehr auf beide Strecken (4000 und 4020), zu einer Verteilung der Verkehre bzw. Belastung einzelner Strecken können wir erst etwas sagen, wenn durchgängige, ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten identifiziert und weiter untersucht wurden (s. Frage 3). Derzeit verkehren auf den beiden Strecken 4000 und 4020 im Abschnitt Karlsruhe – Rastatt ca. 240 Güterzüge/Tag, in der Prognose 2030 sind es ca. 300 Güterzüge/Tag. **Zu 11.:** Das Vorhaben „3. Gleis-Karlsruhe – Durmersheim“ ist Bestandteil des Be-darfsplans für die Schienenwege des Bundes und damit des Bundesschienenwege-ausbaugesetzes. 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. Da der Kapazi-tätsausbau für zusätzlichen Nahverkehr nicht Aufgabe des Bedarfs-plans ist, musste zunächst das weitere Vorgehen und die Finanzierung für die Untersuchung eines möglichen 4. Gleises abgestimmt werden. Nachdem nun Land und Region weitere Untersu-chungen für einen möglichen 4-gleisigen Ausbau Karlsruhe - Durmersheim finanzieren wollen, sollen in diesem Jahr die entsprechenden Untersuchungen starten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
126 *(4/5)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Grundsätzliche Ziele und Planungen für eine nachhaltige Mobilität** **12.** Welche langfristigen Ziele und Planungen gibt es bei der DB bezüglich einer Steigerung des Schienengüterverkehrs zur Reduktion des Lkw-Aufkommens im Sinne einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität **13.** Wie wird der Karlsruher Rangierbahnhof momentan genutzt? Auslastung? Planungsüberlegungen seitens DB? Flächenpotenziale? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 12.:** Ein wesentliches Ziel sowohl der DB als auch des Bundesverkehrswege-plans (BVWP) ist, über den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur die erforder-lichen Kapazitäten bereitzustellen, um das Wachstum im Schienenpersonen- und Schie-nengüterverkehr zu ermöglichen. Im Bereich Karlsruhe gibt es im Bedarfsplan derzeit die beiden bereits genannten Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe“ und das „3. Gleis Karlsruhe–Durmersheim“. Ferner gibt es in Richtung Süden das Groß-projekt „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“ und aus dem 740m-Netzprogramm die Schaf-fung Überholgleisen für 740 m lange Güterzüge in Karlsruhe-Durlach. Ferner soll das DUSS-Umschlagterminal im Karlsruher Gbf in den nächsten Jahren auf eine Nutz-länge von 720m erweitert und um einen dritten Kran ergänzt werden. **Zu 13.:** Im Karlsruher Güterbahnhof finden vielfältige logistische Tätigkeiten statt. Eine wichtige Bedeutung im Karlsruher Gbf haben unter anderem Mineralölverkehre aus der Karlsruher MIRO. Es gibt im Großraum Karlsruhe einen großen Bedarf an Abstellgleisen, um Leerzüge zu puffern, bis sie in die beiden Werksbahnhöfe über-führt werden können. Diese Funktion wird überwiegend von den Bahnhöfen Karlsruhe West und Karlsruhe Gbf wahrgenommen. Daneben werden in Karlsruhe Gbf Züge aus dem Nahbereich gebildet, z.B. aus den Bahnhöfen Wörth, Karlsruhe Hafen, den Werkbahnhöfen der MIRO sowie Muggensturm, Busenbach und Rastatt. Zur Ver- und Entsorgung der Baustellen der DB Netz AG im Regionalbereich Südwest wird über das Materialverteilzentrum (MVZ) im Karlsruher Gbf die Anlieferung, Lagerung und Verteilung von Oberbaumaterialien wie Schienen, Schwellen und Schotter sichergestellt. Darüber hinaus existiert im nördlichen Bereich der Werksbahnhof zur Sicherstellung des Regelbetriebs der DB Netz AG im Rahmen der Instandhaltung, Inspektion und Wartung sowie Prävention. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

126 *(5/5)*	**Schriftlich (Email)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Auslastung? Planungsüberlegungen seitens DB? Flächenpotenziale? **14.** Umschlagbahnhof (Ausbau bis 2026 vorgesehen). Steigerung der LE auf 69.000 bis 2026, Prognose 2030 79.000 LE erforderlich -> gibt es weiterreichende Planungen? **15.** Gibt es eine langfristige Planung bezüglich des Hafens? Wie ist diese? Unter welchen Voraussetzungen könnte eine verstärkte Anbindung des Hafens erfolgen?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* In Karlsruhe Gbf besteht neben den vorhandenen Gleisen zusätzlicher Bedarf an Abstellkapazitäten, z.B. Lokabstellgleise, die den Bereich des Gbf umfassen. Dafür sind gerade Planungen in Arbeit. Diese Planungen stehen auch unter der Überschrift des „Klimaschutzprogramms“, womit der Verkehr auf der Schiene gestärkt werden soll. Ferner sind die Planungen i.R. der Untersuchungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe zu berücksichtigen. Aktuell werden die vorhandenen Flächen im Gbf für die Eisenbahn benötigt. **Zu 14.:** Das Terminal verfügt aktuell über ein Modul mit vier Umschlaggleisen (948, 949, 950 und 951), die im Jahr 20222 von einer kranbaren Nutzlänge von 500 m auf 650 m verlängert werden wird. In den Folgejahren sollen die vier Umschlaggleise auf eine kranbare Nutzlänge von 720 m verlängert werden (s. oben). Die damit einher-gehenden Verlängerungen der Lkw-Hinfahrspur, der Fahr- und Ladespur sowie der Ab-stellspuren und der Kranbahnschienen soll die Kapazitäten weiter erhöhen. Zudem wird im Rahmen dieses Projektes die Erstellung eines 3. Portalkrans verfolgt. **Zu 15.:** Der Hafen ist Infrastruktur der KVVH. Daher können wir als DB Netz hierzu keine Aussagen treffen. Hierzu müssten im ersten Schritt die Anforderungen geklärt werden.	
127	**Schriftlich (Email)**		Auf der Gemarkung Eggenstein-Leopoldshafen bzw. unmittelbar angrenzend sind Projekte im Verfahren (Stromtrasse, Erdwärme etc.). Werden solche Projekte in der Bewertung der Belastung der Gemeinde berücksichtigt?	Stromtrassen, Erdwärmeleitungen und sonstige weitere lineare Infrastrukturen werden innerhalb des Zielsystems Raumordnung, Belange der Energieversorgung und Rohstoffsicherung, berücksichtigt. Neben den vorhandenen Infrastrukturen werden auch geplante Vorhaben in die Planung mit einbezogen.	**Erledigt**
128	**Schriftlich (Email)** *(1/11)*		**1) Anregungen und Anforderungen an den Linienkorridor aus dem Bereich „Mensch-Natur-Umwelt“** **Dettenheim:** Schutz des Lebensraumes für Menschen gegenüber den wirtschaftlichen Belangen. Jetzt „stille Gebiete“ sollen nicht durch Lärm „verseucht“ werden **Stutensee:** - Zerschneidung der Landschaft muss vermieden werden - Verlärmung von wohnortnahen Erholungsflächen - Darstellung der Anzahl betroffener Personen (neu und zusätzliche) - Querungen bestehender Infrastrukturen (Bauzeiten/Lärm/verkehrliche Auswirkungen während der Bau zeit) => Auswirkungen auf die Menschen Rückmeldung aus dem Bereich Umwelt: Der mitten durch die Stutenseer Gemarkung ziehende Linienkorridor wird sehr hohe negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt -und Artenschutz haben. Er würde zu einem schwerwiegenden Eingriff und einer sehr starken Teilung der Gemarkungen Staffort, Spöck und Friedrichstal führen. Dieser Linienkorridor weist mehrere Teilbereiche mit den Widerstandsklassen III auf. So beginnt diese Linie mit dem Waldrand am Dolach, einem Biotop nach NatSchG und LWaldG, Biotop Nr. 269172153238. Danach folgen weitere Biotope nach §32 Landesnaturschutzgesetz. 1. Feldgehölze und Röhrichte südwestlich Staffort Biotop-Nr. 169172150003. 2. Feldhecken parallel zur Pfinz südwestlich von Staffort, Biotop-Nr. 169172150105. Dazwischen befindet sich ein hochwertiger Streuobstwiesenbestand mit Geburtenbäumen, welcher nach §33a Landesnaturschutzgesetz unter Schutz steht. Diese Streuobstwiese schließt an das FFH Gebiet Schutzgebietsnummer 6917311, Kinzig-Murg-Rinne an. Die Streuobstwiese ist potentielles Brutgebiet für die in Stutensee inzwischen wieder heimischen Steinkäuze. Im weiteren Verlauf befinden sich von der Stadt Stutensee mittelfristig geförderte mehrjährige Blühflächen auf Ackergrundstücken. Diese wurden im Rahmen des städtischen Förderprogrammes „Blühflur“ als Artenschutzmaßnahme angelegt. Des Weiteren befinden sich in diesem Korridor zahlreiche Ausgleichsflächen des Flurbereinigungsverfahrens Nord. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu Dettenheim:** Ruhige Gebiete gem. Umgebungslärmrichtlinie werden berücksichtigt. **Zu Stutensee:** - Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. - Auswirkungen auf landschaftsgebundene Erholungsnutzungen werden berücksichtigt. - Eine Abschätzung betroffener Personen wird im Rahmen der Schalluntersuchungen vorgenommen. - Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Querungen bestehender Infrastrukturen werden dargestellt, haben aber meist keine Auswirkungen auf die Raumordnungsfunktion, da technische Lösungen in aller Regel möglich sind. Zum Bereich Umwelt: Die Hinweise werden berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Aspekte fließen in die vertiefende Untersuchung der Varianten mit ein. Im Rahmen der raumordnerischen Bewertung werden großräumig zusam-menhängende Freiraumstrukturen betrachtet. Der Biotopverbund wird im Umwelt-bericht als Kriterium innerhalb des Schutzguts „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ berücksichtigt. Daten zum Biotopverbund und zu Ausgleichsflächen werden berücksichtigt und fließen in den Variantenvergleich ein. Trenn- und Zerschneidungs-wirkungen in Bezug auf Wohnsiedlungen und Erholungsfunktionen werden beim Schutzgut „Mensch“ behandelt. Detailbetrachtungen, wie z.B. umfassende faunistische Kartierungen, werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt. In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

128	**Schriftlich (Email)** *(2/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* All diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Feldvogelschutzes und insbesondere des Rebhuhn Schutzes durchgeführt. So befindet sich das Brutgebiet der letzten beiden Reb-huhn Paare des gesamten Landkreises Karlsruhe auf den Gemarkungen Spöck-Fried-richstal-Staffort. Es werden enorme Anstrengungen der Stadt Stutensee, des ehrenamtlichen Naturschutzes und der Wildforschungsstelle Aulendorf unternommen (s.o.) um diese, in der Region vom Aussterben bedrohte Art, zu erhalten bzw. den Bestand zu erhöhen. Alleine aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Linienführung aus Sicht des Artenschutzes völlig in-akzeptabel. Die entsprechenden Raumwiderstandklassen III sind deshalb in Bezug auf den Artenschutz nicht gerechtfertigt. Die Linie führt durch das Trinkwasserschutzgebiet ZV Mittelhardt, Stutensee/ Friedrichtstal WSG-Nr. Amt 21574. Es befindet sich südlich von Staffort eine Überflutungsfläche HQ100. Der Abstand zwischen der Bebauung und dem Baggersee Staffort beträgt ca. 350m. Eine Führung des Linienkorridors durch diesen Bereich würde zu einer enormen zusätz-lichen Lärmbelästigung für den Stadtteil Staffort zur Folge haben, welche bereits durch die Autobahn A5 sehr hoch ist. Die geplante Linie entlang der A5 läuft auf Stutenseer Gemarkung durch das Biotop Laubwald in Staffort Biotop-Nr. 269172153240. **Stadt Bruchsal:** Ein Linienkorridor, der parallel zur BAB 5 verläuft, tangiert Ortsteile (insbes. Büchenau, Untergrombach) und Baugebiete von Bruchsal, die bereits heute stark durch den Autobahnlärm beeinträchtigt sind.Wird dieser Linienkorridor weiterverfolgt, sind besonders die Auswirkungen auf die Bevölkerung hinsichtlich Lärm zu berücksichtigen. Eine Ver-schlechterung der Situation darf nicht eintreten, es wäre im Gegenteil ein Lärmschutz über das rein rechnerische rechtliche Maß hinaus sicherzustellen.Gleichzeitig wirkt die BAB 5 bereits heute als große Barriere für Natur und Umwelt. Diese Trennwirkung darf nicht verstärkt werden und es sind ggf. technische Lösungen einzuplanen, um die Durchlässigkeit insbesondere für Tiere zu gewährleisten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zum Trinkwasserschutzgebiet:** Der Hinweis wird berücksichtigt.Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein. **Zur Überflutungsfläche:** Der Hinweis wird berücksichtigt.HQ100-Flächen fließen in die Bewertung ein. **Zum Biotop Laubwald:** Der Hinweis wird berücksichtigt. In der Variantenbetrachtung werden Schalluntersuchungen durchgeführt. **Zu Bruchsal:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Trenn- und Zerschneidungswirkungen werden bewertet. Hinweise auf mögliche Vermeidungsmaßnahmen werden gegeben. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
128	**Schriftlich (Email)** *(3/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Oberhausen-Rheinhausen:** Schutz vor Lärm. Freiraum und überregionaler Schutzgebiete **Hambrücken:** Die beiden, zwar technisch möglichen Linienkorridore westlich und östlich von Hambrücken können nach meinem Dafürhalten praktisch nicht umgesetzt werden, ohne die Schutzgüter Mensch-Natur-Umwelt erheblichst zu beeinträchtigen. Während die östliche Umgehung unmittelbar an die Wohnbebauung angrenzt, würde der westlich verlaufende Linienkorridor in großem Umfang die Vernichtung von Wald und die Bedrohung des Landschaftsschutzgebiets der Hambrücker Wiesen nach sich ziehen. **Waghäusel:** Keine neuen Trassen durch zusammenhängende Waldgebiete/Naturschutzgebiete/FFH-Gebiete, Ausbau/Ertüchtigung vor Neubau,Betriebskonzepte optimieren ggf. durch die Wiedererrichtung von Ausweichgleisen, die leider in der Ägide früherer Vorstandsvorsitzenden als unrentabel abgebaut wurden. **Forst**: - Wasserversorgung darf nicht gefährdet werden; - Wohnqualität (insbesondere im Hinblick auf Lärmemissionen) darf sich nicht verschlechtern; - Im Gewerbegebiet muss das Wirtschaften weiterhin möglich sein (Status Quo der Autobahnauffahrt muss erhalten bleiben); - Naherholungsflächen müssen erhalten bleiben *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Oberhausen-Rheinhausen:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten. **Zu Hambrücken:** Grundsätzlich sind alle Schutzgüter (UVPG) gleichwertig zu bewerten, besitzen aber eine unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben, was entsprechend in die Bewertung einfließt. Das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit auf und wird entsprechend berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere zum Schallschutz, sind einzuhalten. Allgemein sollen Waldinanspruchnahmen möglichst vermieden werden, diese fließen auch in die Variantenbewertung mit ein. Der Systematik und Definition der Raumwiderstandsklassen folgend werden Landschafts-schutzgebiete der Raumwiderstandsklasse "hoch" (RWK III) zugeordnet. Im Variantenvergleich werden die Durchfahrungen von Landschaftsschutzgebieten der einzelnen Varianten ermittelt und fließen ebenso wie landschaftsgebundene Erholungsnutzungen beim Schutzgut Landschaft in die vergleichende Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten ein. **Zu Waghäusel:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. **Zu Forst:** - Der Hinweis wird berücksichtigt. Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein; - Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten; - Der Hinweis wird berücksichtigt; - Der Hinweis wird berücksichtigt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

128	**Schriftlich (Email)** *(4/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Karlsdorf-Neuthard:** Zu 1und 2: Im Verfahren wurden zunächst die Widerstandsklassen erarbeitet sowie fachlich und politisch abgestimmt. Diese Klassen sind weitestgehend plausibel und nachvollziehbar. Das zeigt im Wesentlichen auch das Ergebnis der ermittelten Raumwiderstände im Suchraum. Auf dieser Basis wurden dann die Grobkorridore ermittelt, die die Vorstufe für die Linienkorridore bilden sollten. Wenn Linienkorridore technisch in den Grobkorridoren möglich sind, darf nicht von den Grobkorridoren aus reinwirtschaftlichen Gründen bgewichen werden. Andernfalls würde die Bildung von Grobkorridoren im Verfahren ihre Grundlagenfunktion verlieren, was im Umkehrschluss einem Verfahrensfehler gleichzustellen ist. **Stadt Philippsburg:** Leider sind die Linienkorridore auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Philippsburg schlecht zu erkennen. Um hier genaue Aussagen zu machen, wäre der Korridorverlauf auf der Karte deutlicher darzustellen.Wir gehen davon aus, dass bei der Korridorplanung alle umweltrelevanten Themen, sowie die festgelegten Schutzgebiete beachtet werden. **Stadt Karlsruhe:** Von den Linienkorridoren der DB (Stand 4. Dialogforum) sind je nach Streckenführung Waldflächen, landwirtschaftliche Flächen sowie Kleingartenanlagen direkt betroffen. Von Lärm betroffensind Wohngebiete, insbesondere auf Gemarkung Durlach. Nach Rückmeldungen von Bürgervereinen und Ortsverwaltungen sind diese bereits heute stark durch Lärm belastet.Forderung: Übergesetzlicher Lärmschutz, so dass nach Fertigstellung der Trasse die Lärmbelastung für Anwohner im Vergleich zu heute zurückgeht. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Karlsdorf-Neuthard:** Die Methodik, um über eine Raumwiderstandsanalyse Grobkorridore und weiter Linienkorridore zu identifizieren, wurde unter Berücksichtigung aller Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die ggf. eine ähnliche Konfliktlage erkennen lassen wie Linienkorridore innerhalb der Grobkorridore. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund der groben Betrachtungstiefe noch nicht aufgedrängt. Der Planungsablauf ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und geprüft werden müssen, wenn sie sich aufdrängen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Linienvariante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. **Zu Stadt Philippsburg:** Der Hinweis wird berücksichtigt. **Zu Stadt Karlsruhe:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
128	**Schriftlich (Email)** *(5/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Linkenheim-Hochstetten:** Der Mensch muss vorrangig geschützt werden. **Weingarten:** Beachtung der Planungsebenen FNP + LP (Planungsstand FNP 2030, Stand 2021) im weiteren Verfahren Berücksichtigung der Stellungnahme der Gemeinde für die Vorbereitung Interview Büro Obermeyer (15.10.21) im weiteren Verfahren. Schutzgut „Mensch“ muss oberste Priorität haben! **Kronau:** Bitte bedenken Sie, dass der Wald ein sehr hohes Gut ist und eine soziale Bedeutung hat. Für mich es daher nicht unbedingt schlüssig, dass die Waldgebiete ausschließlich vor dem Hintergrund ihrer ökologischen Bedeutung (so verstehe ich es zumindest) in unterschiedliche Raumwiderstandsklassen eingeteilt werden. Sie müssten vielmehr auch auf ihre Bedeutung für die Naherholung untersucht werden. Also inwieweit stehen der Bevölkerung andere Waldgebiete zur Verfügung und inwieweit bleiben diese erhalten. Konkret: Auf Kronauer Gemarkung soll Wald für Kiesabbau (insgesamt 24 Hektar) und Wald für Windräder (12 Hektar) geopfert werden. Jetzt noch Wald zu opfern für eine Schnellbahntrasse ist sozial und ökologisch in der Summe nicht mehr darstellbar. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Linkenheim-Hochstetten:** Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten. Es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut „Mensch“, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt. **Zu Weingarten:** Flächennutzungspläne werden in der vertiefenden Untersuchung als weitere Datengrundlage herangezogen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten. Es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut „Mensch“, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt. **Zu Kronau:** Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern möglichst minimiert werden. Durch Rechtsverordnungen geschützte Waldgebiete (Schonwald, Bannwald und Naturwaldreservate) sind der "sehr hohen", Wälder mit besonderen Funktionen der "hohen" und sonstige Waldgebiete der "mittleren" Raumwiderstandsklasse zuge-ordnet. Besondere Erholungsfunktionen des Freiraumes werden in der vertiefenden Untersuchung beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

128	**Schriftlich (Email)** *(6/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2) Anregungen und Anforderungenan den Linienkorridor aus dem Bereich „Raumordnung“** **Dettenheim:** Bündelung mit bestehenden Bahntrassen. Hierdurch wird die Bahn gezwungen auch auf Bestandsstrecken für eine Minderung der Lärmemissionen zu sorgen.Größtmöglicher Abstand zu Wohnbebauung, Zerschneidung von Gemarkungen (z. B. Wegeverbindungen) ist unbedingt zu vermeiden, Erschließungsmöglichkeiten für bislang unerschlossenen Gebiete dürfen nicht verhindert werden **Stutensee:** - Beeinträchtigung neuer Siedlungsflächen; - Zerschneidung der Landschaft; - Beeinträchtigung neuer Grünzüge und –zäsuren **Stadt Bruchsal:** Die BAB 5 wirkt bereits heute als große Barriere für die Siedlungsentwicklung und hat eine hohe Trennwirkung. Diese Trennwirkung darf nicht verstärkt werden. Verbindungsachsen für alle VerkehrsteilnehmerInnen sind zu sichern. Der Linienkorridor entlang der BAB 5 tangiert bestehende Gewerbegebiete in Bruchsal. Die bestehenden Betriebe dürfen durch eine Gütertrasse nicht beeinträchtigt werden. Auch die im rechtskräftigen BPlan Brühl festgesetzten Gewerbegebiete müssen angemessen berücksichtigt werden. Eine künftige Siedlungsentwicklung, wie sie im Regionalen Raumordnungsplan oder im Flächennutzungsplan der Stadt in Form von geplanten Bauflächen bspw. im Südosten von Büchenau oder westlich von Untergrombach angedacht ist, darf durch einen Linienkorridor parallel zur BAB 5 ebenfalls nicht beeinträchtigt werden. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass sich entlang der BAB 5 nördlich von Bruchsal (Gemarkung Bruchsal) und zwischen Büchenau und Untergrombach (Gemarkung Untergrombach) Photovoltaik Freiflächenanlagen befinden bzw. geplant sind, die auch im Regionalplan als Vorbehaltsgebiet für regionalbedeutsame Photovoltaik-Freiflächenanlagen ausgewiesen sind. Für die Anlage in Bruchsal (Seelach) liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Für die Anlage in Untergrombach (Allmend) wird derzeit der Satzungsbeschluss vorbereitet. Diese Anlagen schränken die Eignung des Linienkorridors ein. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2) Anregungen und Anforderungenan den Linienkorridor aus dem Bereich „Raumordnung“:** **Zu Dettenheim:** Die Hinweise werden berücksichtigt. **Zu Stutensee:** **-** Wird zur Kenntnis genommen. Flächennutzungs- und Bebauungs-pläne werden in den weiteren, vertiefenden Planungsschritten berücksichtigt; - Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt; - Der Hinweis wird berücksichtigt. Grünzüge und -zäsuren fließen in die Bewertung mit ein. **Zu Stadt Bruchsal:** Ausgewiesene Photovoltaikanlagen wurden im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse innerhalb der Raumwiderstandsklasse I (gering) berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass eine punktuelle Verlegung von Photovoltaikanlagen technisch möglich ist und kein schwer überwindbares Planungshindernis darstellt. Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
128	**Schriftlich (Email)** *(7/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Zur Windkraft liegt für die Gemarkung Bruchsal derzeit kein Flächennutzungsplan vor, der Vorranggebiete ausweist. Der neue Windatlas von 2019 hat jedoch entlang der Autobahn geeignete Windhöffigkeiten erfasst. Auch dieser Aspekt wird in den bisherigen Untersu-chungen noch nicht berücksichtigt. **Hambrücken:** Auf Grund der Lage, Ausdehnung und Umgebung Hambrückens ist weder eine östliche noch eine westliche Linienführung um das Dorf hinnehmbar. Bereits südlich tangiert eine Bestandsstrecke Hambrücken, von der die Bürgerinnen und Bürger nicht profitieren.Eine weitere Zersiedelung, zumal ebenfalls ohne irgendeinen Nutzen für die Gemeinde, ist nicht akzeptabel. Außerdem verlaufen nu geringfügig weiter östlich bzw. westlich jeweils wesentlich einfacher zu real inmitten herrlicher Wälder darf nicht zu Hambrücken inmitten herrlicher Schienen werden. **Waghäusel:** Enge Anbindung an bestehende "Nutzungstrassen“ (Bestandsstrecken/ Autobahnen/ sonstige überregionale Straßen. Vor der Neubau-/Ausbauplanung müssen die Kapazitäten der Strecken (insbesondere 4080) vollständig ausgeschöpft werden. Beispiel: Zwischen 9.00 Uhr und 10.00 Uhr fahren auf der Strecke 4080 ab Mannheim Richtung Süden folgende Züge:09.31 Uhr ICE 513 nach München (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau),09.35 Uhr ICE 275 nach Interlaken Ost (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau)09.38 Uhr ICE 1519 nach Stuttgart (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau)09.58 Uhr ICE 571 nach Stuttgart (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau) InRichtung Süden ist die Strecke 4080 in einer Stunde also ca. 30 –40 Minuten nicht belegt. Durch geschickte Planung und Aus-weichgleise könnte man hier zusätzlich Kapazität schaffen.Gegenrichtung >Norden (Gleiche Annahme, ca. 10 Minuten von Abzweig Molzaubis Mannheim, S ab Stuttgart, KA ab Karlsruhe):S 08.36 ICE 1012 Köln Messe/Deutz (ca. 09.08 Uhr Abzweig Molzau) S 08.51 Uhr ICE 692 Berlin Gesundbrunnen (ca. 09.19 Uhr Abzweig Molzau) S 09.23 Uhr ICE 770 Hamburg Altona ca. 09.52 Uhr Abzweig Molzau) KA: 09.02 Uhr ICE 202 Köln Hbf (ca. 09.16 Abzweig Molzau) KA: 09.57 Uhr TGV 9561 Frankfurt/Main (ca. 10.10 Uhr Abzweig Molzau). In dieser Fahrtrichtung wären auch 26 bis 30 Minuten Kapazität. Hier sollte dies Bahn einfach einmal Betriebskonzepte vorlegen, die ebenso technisch machbar sind wie die plötzlich auftauchenden technisch machbaren Trassen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Hambrücken:** In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berück-sichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu ver-meiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linien-korridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar einge-schätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden. Deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass in einigen Abschnitten zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infra-strukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Unzerschnittene Räume fließen in die Bewertung der Varianten auch beim Schutzgut Landschaft mit ein. **Zu Waghäusel:** Die Bestandsstrecken in diesem Bereich sind bereits heute maßgeblich ausgelastet und bieten kaum Restkapazitäten. In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens werden durch die DB jedoch noch vertiefte Eisenbahnbetriebliche Untersuchungen durchgeführt, die die Kapazitäten auf dem Bestand sowie auf möglichen Aus- und Neubaustreckenanteilen untersuchen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

128	**Schriftlich (Email)** *(8/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Forst:** - Naherholung muss gewährleistet bleiben, auch über die Gemarkungsgrenzen hinweg; Vierspuriger Ausbau A5 muss möglich bleiben; - Erreichbarkeit der Nachbarkommunen muss gewährleistet bleiben; - Alternative Streckenführungen (z. B. für die Landstraße) müssen mitgedacht werden und stehen im zusätzlichen Konflikt mit den Schutzgütern „Mensch-Natur-Umwelt“ - hier fehlt aktuell der ganzheitliche Ansatz **Stadt Karlsruhe:** Wir sehen es kritisch, dass für den Westen Karlsruhes keine Alternativen zu den gezeigten Tunnellösungen erarbeitet wurden. Eine Umsetzung der westlichen Trassen erscheint damit kaum wirtschaftlich umsetzbar, da gleichzeitig für den Osten oberirdische Alternativen existieren. Das Vorgehen erweckt den Anschein, dass von der DB von vornherein die östliche Trasse favorisiert und vertieft betrachtet wurde.Forderung: tiefergehende Prüfung der westlichen Trassen, bzw. Nachweis, dass zumindest teil-oberirdische Varianten dort nicht umsetzbar sind. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Forst:** - Der Hinweis wird berücksichtigt. Erholungsfunktionen fließen in die Bewertung mit ein. - Die weiteren Hinweise werden berücksichtigt. **Zu Stadt Karlsruhe:** Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auch im Bereich von Karlsruhe werden vorrangig oberirdische Varianten gesucht. Ausschließlich Tunnelvarianten kommen gem. der im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung präsentierten Planungsmethodik nur als letzte Möglichkeit in Betracht, wo nach planerischer Prüfung keine oberirdischen Varianten trassierbar sind. Dies ist im Bereich Karlsruhe-Mühlburg aufgrund der engen Bestandsbebauung sowie der komplexen Straßeninfrastruktur der Fall, weshalb ein weiterer Ausbau der Bestandsstrecke Wörth – Karlsruhe Hbf/Gbf (Streckennummer 3443) nicht denkbar ist. Die Anbindung an den Bestand ist aufgrund hoher betrieblicher Auslastung der bestehenden, 2-gleisigen Strecke nicht zielführend. Rampenbauwerke für mögliche Tunnelkorridore sind aufgrund der Längenentwicklung zwischen Rhein und Stadt-gebiet Karlsruhe nicht denkbar. Folglich muss der Tunnelmund für eine unterirdische Lösung auf der linken Rheinseite liegen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
128	**Schriftlich (Email)** *(9/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Linkenheim-Hochstetten:** Die „Karlsruher Erklärung“ ist hier weiterhin hoch zu halten. Die Schutzgüter sind entsprechend der zu Beginn des Prozesses vorgestellten Systematik zu beachten. Es ist verständlich, dass wir im Rahmen des Dialogprozesses sozusagen beim backen des Kuchens zusehen dürfen. Es ist nicht verständlich, wenn während dem Backen das Rezept geändert wird. Konkret habe ich nicht verstanden, weshalb von den Grobkorridoren abgewichen wird. **Weingarten:** Beachtung der Planungsebenen FNP +LP (Planungsstand FNP 2030, Stand 2021) im weiteren Verfahren Berücksichtigung der Stellungnahme der Gemeinde für die Vorbereitung Interview Büro Obermeyer (15.10.21) im weiteren Verfahren. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Linkenheim-Hochstetten:** Die Annahme, dass von der Methodik abgewichen wurde, ist nicht korrekt. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse Grob-korridore und weiter Linien-korridore zu identifizieren, wurde unter Berücksichtigung der aller Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaß-stab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linien-korridore identifiziert werden, die ggf. eine ähnliche Konfliktlage erkennen lassen wie Linienkorridore innerhalb der Grobkorridore. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund der groben Betrachtungstiefe noch nicht aufgedrängt. Der Pla-nungsablauf ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit einge-bracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vor-habens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Linienvariante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dar-gestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. **Zu Weingarten:** Flächennutzungspläne werden in der vertiefenden Untersuchung als weitere Datengrundlage herangezogen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut „Mensch“, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlich-keit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

128	**Schriftlich (Email)** *(10/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Stadt Philippsburg:** Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Fort-schreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 ist die Stadt Philippsburg in seiner Stellungnahme vom 23.06.2021 bereits auf die Trassenvariante mit der Rheinquerung bei Germersheim und dem Grobkorridor entlang der B 35 Richtung Karlsruhe eingegangen, da hiervon das von uns geplante Gewerbegebiet südlich der B 35 berührt wird. Hier der Auszug aus der Stellungnahme: "Das Gewerbegebiet südlich der B35 grenzt direkt an das Gewerbe-gebiet „Schorrenfeld, Kühweid, Alte Krautstücker“ an und ist nicht von der Ortslage getrennt. Nach der Sitzung des Dialogforums Mannheim Karlsruhe am 08.06.2021 sieht eine Trassenvariante einen Grobkorridor von der Rheinquerung bei Germersheim parallel zur B 35 Richtung Karlsruhe vor. Bei Realisierung dieser Variante der Neubaustrecke der DB in dem geplanten Korridor südlich der B35 würde das Gewerbegebiet zwischen den beiden über-regionalen Verkehrsachsen liegen. Für die B 35 ist außerdem die Planung eines vierspu-rigen Ausbaus, beginnend mit den Brücken im Gespräch. Die Lage zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen bietet sich als Gewerbefläche an. Eine Bündelung der Verkehrsach-sen und ergänzend dazu daran angrenzende Gewerbeflächen ist als sinnvolle Entwicklungsmöglichkeit zu sehen, wodurch Eingriffe minimiert werden, weil sie gebündelt werden. Entsprechende Lärmschutzmassnahmen können für die bebauten Gebiete des Stadtteils Huttenheim eine wesentliche Verbesserung auch der bereits bestehenden Lärmbelastung bringen." Die im aktuellen Entwurf des mittleren Bereichs des Suchraums dargestellten Grobkorridore und Linienkorridore einschließlich der wesentlichen Kreuzungsbauwerke und notwendigen Tunnelabschnitte betreffen das Gemeindegebiet Philippsburg in mehreren Bereichen. Der Tunnelabschnitt von Römerberg kommend bis Philippsburg und weiter als Lini-enkorridor bis Huttenheim durchschneidet wertvolle Landschaftsbereiche zwischen den Ortsteilen. Durch die Annäherung an die Wohnbebauung ist eine erhebliche Lärmbelastung vorprogrammiert. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Stadt Philippsburg:** **Zur Anhörung/ Stellungnahme:** In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Aspekte sind Bestandteil der Untersuchungen. **Zum Tunnelabschnitt:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Landschaftszerschneidungen fließen in die Bewertung mit ein. **Zur Annäherung an Wohnbebauung:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
128	**Schriftlich (Email)** *(11/11)*		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Die Tunnelvariante hat zwar oberirdisch keine Auswirkung auf den Landschaftsraum, jedoch während der Bauphase sind die Eingriffe erheblich. Die Fortsetzung durch eine oberirdische Linienführung hat unseres Erachtens erhebliche raumordnerische Auswirkungen, sowie Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft. Die andere Variante mit einer Linienführung entlang der B 35 würde, wie bereits oben erwähnt, eine sinnvolle Bündelung der Verkehrsachsen und damit der Lärmquellen bringen.Die Eingriffe und die Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft erscheinen bei dieser Variante geringer. **Kronau:** Die Trasse soll auf Kronauer Gemarkung zwischen dem neuen Gewerbegebiet A5 Quartier und dem Ortsetter geführt werden. Im neuen Gewerbegebiet werden demnächst rund 1000 Menschen arbeiten, die – sofern in der Nähe tatsächlich Windräder gebaut werden - einem Grundrauschen und einem blinkenden Schattenwurf ausgesetzt sind. Allein vom Platz her erscheint mir eine Bahntrasse auf den etwa 800 Metern zwischen Gewerbegebiet und Dorf völlig unmöglich. Dazu kommt das dortige Wasserschutzgebiet Schutzstufen 1 und 2 weil sich ganz in der Nähe das Wasserwerk des Zweckverbandes und Brunnenanlagen befinden. Im Übrigen befinden sich auch westlich der Autobahn zwei Brunnen des Zweckverbandes Wasserversorgung Hohberg. Eine Trasse zwischen A5 Quartier und dem Dorf Kronau wäre eine Katastrophe für Mensch und Umwelt. Eine Trasse westlich der Autobahn wäre der endgültige Tod des Lußhardwaldes in diesem Bereich.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu Bündelungsoptionen:** Bündelungsoptionen werden hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit geprüft und in die Linienkorridorentwicklung aufgenommen. Im Variantenvergleich werden die Vorteile einer Bündelung gegenüber einer Neuzerschneidung in der Bewertung berücksichtigt, aber auch die Nachteile, z. B. hinsichtlich zusätzlicher Lärmbelastungen. **Zu Kronau:** Inwieweit konkrete Linienkorridore für eine Trasse auch unter lokalen Einschränkungen bzw. Vorbelastungen geeignet sind, wird im Planungsprozess transparent untersucht. In der Unterlage für das Raumordnungsverfahren werden alle im Vorfeld diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. **Zum Wasserschutzgebiet:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein. **Zum Lußhardwald:** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich sind alle Schutzgüter nach UVPG gleich zu bewerten. Es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter gegenüber dem Vorhaben. Die genannten Belange werden in den weiteren Planungsschritten vertieft betrachtet und abgewogen.	

129	**Schriftlich (Email) (1/2)**		[...] Insofern ist es an der Zeit, eine breite Informationskampagne zu starten - nicht von den Kommunen, sondern von denjenigen, die für das Projekt verantwortlich sind. Der Verweis auf den Bürgerdialog taugt hier nur bedingt, denn der Bürger will informiert werden, ohne selbst aktiv werden zu müssen. Die Hemmschwelle im virtuellen Raum ist einfach zu hoch, es wird Zeit für InfoVeranstaltungen vor Ort, bei denen dann aber umfassend und nicht scheibchenweise informiert wird und auch kritische Punkte nicht ausgespart werden. Um innerhalb der Bevölkerung eine Akzeptanz für ein solches Projekt zu erreichen, sind Sie aufgefordert, die Inhalte aktiv zu vermitteln. Wir sehen uns darin nicht in der Pflicht. Neue Trassen durch zusammenhängende Waldgebiete/Naturschutzgebiete/FFH-Gebiete sind aus unserer Sicht nicht darstellbar.Unser dicht besiedelter und schon durch zahlreiche Nutzungen beeinträchtigter Raumverträgt solche massiven Einschnitte nicht mehr. **1) Lußhardwald:** Bei der Trassenerkundung wurdenbeispielsweise mögliche Trassen durch den Lußhardtwald zwischen Hambrücken und dem Waghäusler Stadtteil Wiesental bzw. östlich von Hambrücken vorgestellt. Eine solche Trasse würde den Lußhardtwald gänzlich durchschneiden. Der Lußhardtwald ist die grüne Lunge zwischen Reilingen, Waghäusel, Hambrücken, Forst, Ubstadt-Weiher, Bad Schönborn, Kronau und St. Leon-Rot. Eine weitere Durchschneidung würde diesen von der Bevölkerung stark genutzten Naherho-lungsbereich in seiner Funktion nachhaltig beeinträchtigen. Mit einer Akzeptanz durch die Bevölkerung ist nicht zu rechnen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	Das Vorhaben „NBS/ABSMannheim –Karlsruhe“ aus dem Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes befindet sich derzeit in der Projektphase der Grund-lagenermittlung sowie im Scopingprozess zur Vorbereitung eines Raumordnungs-verfahrens. Dabei bewegen wir uns nach wie vor in unserem Suchraum, der sich von Karlsruhe bis Mannheim über die gesamte Rheinebeneerstreckt und gen Osten durch das Kraichgau sowie gen Westen durch den Pfälzerwald begrenzt wird. Dieser Raum ist groß – und es ist heute noch nicht entschieden, wo eine Linienführung der NBS/ABS Mannheim · Karlsruhe künftig entlangführen würde. Vorfestlegungen gibt es nicht. Dies bedeutet für uns auch: Wir möchten Gerüchten, wo eine mögliche Linienführung verlaufen könnte, keinen Raum geben. Aus diesem Grund setzen wir deshalb den Fokus unserer öffentlichen Kommunikation außerhalb des Dialogforums auf folgende Kanäle: - Unsere Projekt-Website, die den aktuellen Stand der Planungen widerspiegelt - Unseren Projekt-Newsletter, der regelmäßig an alle interessierten Personen verschickt wird - Unseren Bürgerdialog zum Projekt, der einmal im Monat für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung steht Selbstverständlich möchten wir auch langfristig den Austausch mit den Kommunen und Bürgern vor Ort suchen. Unsere Planung der Aktivitäten sieht hier beispielweise vor, ab dem kommenden Jahr (Anm.: Gemeint ist 2022) unter anderem mit unseren Info-Containern auch vor Ort zu informieren und das persönliche Gespräch zu suchen. Gerne stehen wir auch heute zur Verfügung, falls Ihrerseits Interesse besteht, dass wir bei Ihnen vor Ort über den aktuellen Projektstand informieren. Nehmen Sie hierzu gerne Kontakt zur Terminvereinbarung mit uns auf. **Zu 1)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sollte die Linie durch den Lußhardtwald Teil einer ernsthaft in Betracht kommenden Variante werden, werden diese Kriterien im Variantenvergleich natürlich berücksichtigt. Als Vorzugsvariante wird diejenige empfohlen, die insgesamt das geringste Konfliktpotenzial aufweist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Erledigt**
129	**Schriftlich (Email) (2/2)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Hochwasserschutz: Weiterhin wird der Hochwasserschutz für den Waghäusler Stadtteil Kirrlach unmöglich gemacht. Östlich von Kirrlach liegt der bis an die Autobahn A 5 reichende Kriegbachpolder. Dieser ist für die Aufnahme des Hochwassers im Kriegbach geschaffen worden. Wenn diese Retensionsfläche unbrauchbar wird, muss mit nicht unerheblichem finanziellem Aufwandein neuer funktionierender Hochwasserschutz für den Bereich Kirrlach geschaffen werden. **3)** Neubau / Bündelung mit A53: Am wenigsten Eingriffe erwarten wir bei einemAusbau/Ertüchtigung von Strecken vor dem Neubau.Ein Neubau kommt allenfalls dann in Betracht, wenn eine Bündelung mit bestehenden Trassen (bspw. Autobahn A 5) realisiert werden kann. Dabei gilt es, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um bereits im Bestand eine optimale Auslastung der Strecken zu erreichen. Nicht nachvollziehbar ist beispielsweise, dass die Strecke 4080 zwischen Mannheim und Abzweig Molzau ausschließlich dem Fernverkehr zur Verfügung steht. Mit optimierten Betriebskonzepten, ggf. ergänzt durch leider in der Vergangenheit abgebaute Ausweichgleise kann sicher ein Teil des Verkehrsabgewickelt werden, möglicherweise reicht dann ein drittes Gleis statt auch noch einem vierten. Unverständlich ist beispielsweise, dass auf der Strecke 4080 in manchen Stunden das Gleis nur zur Hälfte, also ca. 30 Minuten von Mannheim bis zum Abzweig Molzau ausgelastet ist. Das könnte durch ein intelligentes Betriebskonzept optimiert werden. Das setzt natürlich eine Pünktlichkeit voraus, die in anderen europäischen Bahnen mit noch dichteren Taktverkehren selbstverständlich ist, bei der Deutschen Bahn aber offensichtlich nicht erreicht werden kann. Ein „geht nicht" ist dabei keine Antwort! **4)** Lärmschutz: Dass bei all diesen Überlegungen ein optimaler Lärmschutz von Anfang an mitberücksichtigt werden muss, sehen wir als Selbstverständlichkeit an. **5)** Vorgehensweise/ Verantwortlichkeit: Wie gestaltet sich die Vorgehensweise, wenn Naturschutzgebiete oder schützenswerte Landschaft ,,im Wege stehen"? **6)** Wer sorgt ganz allgemein wo für Ausgleichsmaßnahmen insbesondere dann, wenn die noch vorhandenen wenigen Ausgleichsflächen auf der eigenen Gemarkung bereits kommunalen Vorhaben vorbehalten sind?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit befinden wir uns auf der Ebene der Grobanalyse. Solche spezifischen Konflikte werden bei der Auswirkungsprognose im Variantenvergleich untersucht. **Zu 3)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit befinden wir uns auf der Ebene der Grobanalyse. Betriebliche Optimierungsmöglichkeiten werden im Rahmen des weiteren Planungsprozesses untersucht.Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass die heutige Belegung der Strecke 4080 nicht als Maßstab für die Zukunft herangezogen werden kann, da sich mit dem Deutschland-Takt eine Steigerung des Fernverkehrs ergibt. **Zu 4)** Schallschutz wird selbstverständlich entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in die Planung einfließen. **Zu 5)** Es ist zu erwarten, dass keine Variantegefunden werden kann, die ohne derartige Eingriffe in Schutzgebiete und schutzwürdige Landschaftsbestandteile auskommt. Als Vorzugsvariante wird diejenige empfohlen, die insgesamt das geringste Konfliktpotenzial aufweist. Für die Antragsvariante wird geprüft, inwiefern Beeinträchtigungen durch Vermeidungsmaßnahmen minimiert werden können. Ggf. müssen Ausnahmen (z. B. von den Verboten des Naturschutzes) beantragt werden. Verbleibende Konflikte müs-sen durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden. **Zu 6)** Die Ausgleichsmaßnahmen werden im Rahmen der Planfeststellung in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Der naturschutzrechtliche Ausgleich ist im betroffenen Naturraum nachzuweisen und wird in der Regel im betroffenen Landkreis erbracht. Entgegenstehende kommunale Planungen sind dabei zu berücksichtigen.	

130	**Bürgerdialog**	Linienkorridore	Das Teilstück Friedrichstal-Blankenloch wurde bei der Veröffentlichung der Linienkorridore nicht aufgeführt. Dieses Teilstück ist aber genauso eine mögliche Linie wie alle anderen Linienkorridore. Welches sind die Gründe die dazu geführt haben dieses Teilstück ohne Offenlegung der Gründe zu entfernen. Nachdem von der DB veröffentlichten Planungsprozess werden erst in einem weiteren Schritt die einzelnen Abschnitte bewertet.	Im ersten Schritt der Planung wurden aufgrund umwelt- und raumplanerischer Kriterien mögliche Grobkorridore identifiziert, die für eine erweiterte technische Betrachtung in Frage kommen. Zwischen Friedrichstal und Blankenloch wurde in diesem Schritt ein Grobkorridor identifiziert. Im zweiten Schritt wurden durch den Planer vorrangig innerhalb der Grobkorridor geprüft, ob engere Linienkorridore trassiert werden können, die auch entsprechende technische Parameter wie bspw. Bogenradien berücksichtigen. In diesem Schritt wurden durch den Planer nun detaillierter sowohl Ausbauvarianten an Bestandsstrecken als auch Neubauvarianten (wo möglich als Bündelungsvarianten entlang bestehender Verkehrswege geprüft. Im Rahmen dieser Prüfung hat sich in dem angesprochenen Bereich keine realistische technische Möglichkeit ergeben, zwei zusätzliche Gleise entlang der Bestandsstrecke zu trassieren. Dies wäre nur mit weitgehenden Eingriffen in die vorhandene Wohnbebauung der Anrainergemeinden möglich gewesen. Dass hier keine Linienkorridore gefunden werden konnten, war also nicht Teil einer Bewertung: eine Trassierung war technisch nicht möglich. Die Ergebnisse wurden entsprechend im 4. Dialogforum am 08. Oktober kommuniziert. Die Ergebnisse sind auf unserer Website hier nachzulesen: https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops	**erledigt**
131	**Bürgerdialog**	Linienkorridore	In die veröffentlichten Linienkorridore entlang der B36 oder über die Pfalz wurden Tunnellösungen eingeplant. Diese Bauwerke sind bei einer Bewertung ebenfalls mit hohen Kosten anzusetzen. Warum ist dies nicht auch auf dem Teilstück Friedrichstal-Blankenloch erfolgt. Den ebenfalls hohen Kosten würde aber ein geradlinige Gleisführung und extremer Schutz der Natur und Bevölkerung zu Buche schlagen.	Die genannten Tunnelbauwerke dienen der Überwindung des Rheins zum Erreichen der rheinland-pfälzischen Seite. Oberirdische Querungen wurden geprüft. Es konnten aber keine technisch machbaren Lösungen identifiziert werden. Dies liegt zum einen daran, dass eine Anbindung an die Bestandsstrecken nicht ausreicht, da diese heute bereits überlastet sind. Zusätzliche Gleise neben der Bestandsstrecke sind in Karlsruhe aufgrund der engen Bebauung ebenfalls nicht möglich. Zum anderen sind aber auch kürzere Tunnel unterhalb von Karlsruhe nicht denkbar, da aufgrund der notwendigen Neigungen der Strecke der Platz zwischen Rhein und Stadtgebiet von Karlsruhe nicht ausreicht, um von einer möglichen Rheinbrücke in einen Tunnel unter Karlsruhe zu gelangen. Technisch sind daher nur relativ lange Tunnelbauwerke umsetzbar, die bereits auf der rheinland-pfälzischen Seite abtauchen können. Auch wenn diese Bauwerke aufwendig und kostenintensiv sind, müssen diese Varianten weiter betrachtet werden, da sich aus umwelt- und raumplanerischer Sicht nicht ausschließen lässt, dass nach einem Abwägungsprozess aller relevanten Kriterien (Umwelt, Raumplanung, Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Betrieb, etc.) nicht doch eine linksrheinische Variante als vorzugswürdiger und genehmigungsfähiger erweisen könnte. Bei Friedrichstal – Blankenloch ist die Lage jedoch eine andere. In diesem Bereich gibt es andere Linienkorridore, die der Planer erst einmal als technisch machbar identifiziert hat, sodass hier kein grundsätzlicher Ausschluss ganzer Linienvarianten in diesem Planungsschritt erfolgt. Da wir grundsätzlich nach oberirdischen Lösungen suchen, und Tunnel nur dort erforderlich werden, wo es keine oberirdischen Alternativvarianten gibt, wird der Abschnitt Friedrichstal – Blankenloch konsequenterweise nicht weiter in betrachtet.	**erledigt**
132	**Mehrere Quellen**	Linienvorschläge	Es kam mehrfach die Bitte auf, die **Kosten eines Tunnels von Mannheim bis Karlsruhe** zu untersuchen.	Eine grobe Analyse für den Vergleich der Kosten von ober- und unterirdischen Eisenbahntrassen ist in Bearbeitung und kann vsl. im 7. Workshop am 16. Februar 2022 vorgestellt werden.	**erledigt**

133	**Schriftlich (Email) (1/2)**		Wir bitten Sie, in die Planung der Güterbahntrasse Mannheim-Karlsruhe die nachfolgende Stellungnahme einzubeziehen. Wir behandeln in dieser Stellungnahme nur Sachverhalte, die den Natur-und Landschaftsschutz betreffen. Die W-O-Trasse-Stutensee (siehe Anhang 13) würde für zahlreiche Tiere – darunter insbesondere Arten, die auf die Roten Liste stehen - wertvollen Lebensraum in der freien Natur zerstören und zu einer Zerschneidung der Landschaft mit verheerenden Auswirkungen auf die Biotopvernetzung führen. Die Folge wäre auf der Gemarkung Stutensee das Aussterben zahlreicher auf der Roten Liste aufgeführten Arten und eine Verringerung der Artenvielfalt.In dem Bereich der Ortsteile Friedrichstal und Spöck hat außerdem die durchgeführte Flurneuordnung bereits zu einem sehr starken Rückgang gerade von Feldvögeln und damit einiger Rote Liste-Arten geführt, der sich dadurch noch weiter verstärken wird. Die Maßnahmen der Stadt Stutensee und des Landschaftserhaltungsverbandes für den Artenerhalt - insbesondere der Feldvögel und hierbei besonders des Rebhuhns - würden durch die W-O-Trasse-Stutensee vernichtet. Hierbei handelt es sich insgesamt um eine Fläche von 40 ha. 20 ha wurden seitens der Stadt alleine im Rahmen des städtischen Förderprogramms „Blühflur“ [...] und 11 ha Kompensationsflächen im Rahmen der Flurneuordnung 2015 angelegt. Diese Flächen wurden mit einer speziell an die örtlichen Verhältnisse angepassten mehrjährigen Blühmischung eingesät. Die Ausgleichsflächen der Flurneuordnung sind auf Gemarkung Friedrichstal:[...]. Dem Rebhuhnschutz bzw. auch dem Schutz von anderen Bodenbrütern dienen weitere 9 ha Ackerfläche, die vom Landschaftserhaltungsverband (LEV) als Vertragsfläche angelegt worden sind. Wir lehnen die W-O-Trasse-Stutensee daher ab und fordern die DB auf, eine naturverträglichere Lösung vorzuschlagen. Durch die W-O-Trasse-Stutensee ist südlich von Staffort ein Wasserschutzgebiet tangiert. Zudem betragen in dem Planungsgebiet die Grundwasserflurabstände weniger als drei Meter und beinhalten auch in Staffort noch Überflutungsgebiet.	Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden ausgewählte Kriterien u.a. aus dem Generalwildwegeplan (beispielsweise Informationen zur Wildkatze) sowie ausgewiesene Biotopver-bundflächen (Zielsystem Umwelt, Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt) berück-sichtigt. Zu erwartende Auswirkungen werden ermittelt und miteinander verglichen, Ziel ist die Identifizierung einer Variante mit möglichst geringen Umwelt- und Raumordnungskonflikten. Am 29./30.11.2021 haben die Antragskonferenzen zur Vorbereitung für das Raumordnungsver-fahren auf baden-württembergischer und rheinland-pfälzischer Seite stattgefunden, wozu die jeweils zuständige Behörde eingeladen hatte. Spezifische räumliche und lokale Begebenheiten, wie Sie diese auch in Ihrer Stellungnahme angeführt hatten, wurden dabei von Seiten unseres umweltfachlichen Planers aufgegriffen und der Umgang hiermit vorgestellt. Für die laufende Planung wurde eine umfassende Datenabfrage bei den zuständigen Behörden und Fachämtern zu digital vorliegenden faunistischen Daten vorgenommen. Außerdem haben unsere Planer2021 ergänzende Übersichtskartierungen durchgeführt. Ihre umfangreichen Angaben zu faunis-tischen Vorkommen werden wir ebenfalls sichten und ggf. bei der Bewertung berücksichtigen. Die identifizierten Daten fließen in die Variantenbewertungen beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ein, welches allerdings nur eines von mehreren zu berücksichtigenden UVP-Schutzgütern ist. Dabei weisen wir darauf hin, dass bei der artenschutzrechtlichen Bewertung auf Raumordnungsebene zunächst nur die „verfahrenskritischen Arten” berücksichtigt wer-den können, also diejenigen Arten, die eine Genehmigung versagen oder erheblich erschweren könnten. Diesbezüglich kann nur eine vergleichende Risikoeinschätzung vorgenommen werden, bei welchen Varianten höhere oder geringere genehmigungsrechtliche Risiken zu erwarten sind.Ein Großteil Ihrer Hinweise wurde bereits im Rahmen der Datenerhebung und der Zuordnung zu Raumwiderstandsklassen berücksichtigt (beispielsweise: geschützte Biotope, Wasserschutzgebiete usw.). *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
133	**Schriftlich (Email) (2/2)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Sollte die Diagonale bei Stutensee eine ernsthaft in Betracht kommende Variante werden, werden diese Daten in den Variantenvergleich einfließen. Klar ist: Wir bewegen uns in einem dicht besiedelten Raum. Deshalb ist schon jetzt absehbar, dass es keine Lösung ohne Beeinträchtigungen geben kann. In Bezug auf die Systeme Umwelt und Raumordnung ist das Ziel der Planung, diejenige durchgehende Linie zu ermitteln, die über die Gesamtstecke die geringsten Eingriffe in Schutzgebietsausweisungen und fachspezifisch als wertvoll eingestufte Bereiche verursacht	
134	**Schriftlich (Email)**		Ich habe in meinem Statement auf Kollisionen mit unserem Wasserschutzgebiet, teils auch mit Schutzzone I und II hingewiesen. Ich bitte Sie, die im Anhang behelfsmäßig in Paint überlagerten Karten an Herrn Dr. Geweke und die zuständigen Fachbereiche weiterzuleiten. Es war für meine Kolleginnen und Kollegen und mich etwas überraschend, dass in der interaktiven Karte die Wasserschutzgebiete nicht ausgewiesen sind [...].	Zum Zeitpunkt der Datenabfrage (Dezember 2020) war die neue Schutzgebietsabgrenzung auf dem Datenserver des Landes noch nicht aktualisiert und deshalb bislang noch nicht Teil unserer Daten und Darstellungen. Dies haben wir aktualisiert. Ferner werden wir die neue Schutzgebietsabgrenzung im Rahmen unserer weiteren Planung berücksichtigen. Auch die interaktive Karte auf unserer Website werden wir zeitnah aktualisieren.	**erledigt**

135	**Schriftlich (Email)**		Der gegenwärtig inmitten der Gemarkung der Großen Kreisstadt Stutensee vorgesehene Trassenkorridor widerspricht insbesondere diesem Punkt in sämtlichen Belangen, weshalb eine Linien-findung an dieser Stelle absolut undenkbar ist. Bereits im Rahmen der bisherigen Dialogforen wurde explizit auch die Berücksichtigung der laufenden Fortschreibung des Regionalplanes.gefordert und durch die Projektverantwortli-chen zugesagt. Vor diesem Hintergrund machen wir mit Nachdruck nochmals darauf auf-merksam, dass zwischen den beiden Stutenseer Stadtteilen Friedrichstal und Spöck bereits heute eine bestehende Grünzäsur ausgewiesen ist, die auch künftig eine Schienentrasse in diesem Bereich gänzlich ausschließt.	Am 29. und 30. November 2021 haben die Antragskonferenzen zur Vorbereitung für das ROV auf baden-württembergischer und rheinland-pfälzischer Seite stattgefunden, wozu die jeweils zuständige Behörde eingeladen hatte. Spezifische räumliche und lokale Begebenheiten wurden dabei von Seiten unseres umweltfachlichen Planers aufgegriffen und der Umgang hiermit vorgestellt. Schon heute ist klar: Wir bewegen uns in einem dicht besiedelten Raum. Deshalb ist schon jetzt klar, dass es keine Lösung ohne Beeinträchtigungen geben kann. Umso wichtiger ist aus unserer Sicht ein einheitliches Vorgehen für den gesamten Suchraum. Ob eine mögliche Linienführung im Rahmen der Planung in dem von Ihnen beschriebenen Raum weiter berücksichtigt wird, ist aktuell noch nicht absehbar. In Bezug auf die Systeme Umwelt und Raumordnung ist das Ziel der Pla-nung, diejenige durchgehende Linie zu ermitteln, die über die Gesamtstecke die geringsten Eingriffe in Schutzgebietsausweisungen und fachspezifisch als wertvoll eingestufte Bereiche verursacht.	**erledigt**
136	**Schriftlich (Email)**		**1)** Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe Die Notwendigkeit der Anbindung des Hbf an die Neubaustrecke wurde von der DB genannt. Frage: Sollen wirklich planmäßig Güterzüge auch via Hbf geführt werden? Dadurch würde eine zusätzliche Lärmbelastung durch Führung der Güterzüge über die Hochgleise entstehen. **2)** Transitverkehr im Bereich Karlsruhe Wie sieht der Transitverkehr aktuell aus? Wieviel % der Güterzüge fahren heutzutage an Karlsruhe (Gbf, Hbf) vorbei und wieviel % werden im Gbf abgefertigt? Auf welcher Stecke wird der Güterverkehr aktuell nach Süden weitergeführt? Hauptsächlich wohl auf den Strecken 4000/4213 nach Ettlingen, da auf der Stecke 4020 nach Bashaide der Personenfern- und –-nahverkehr geleitet wird. **3)** Personenfernverkehr Die Neubaustrecke soll auch für die Nutzung durch den Personenfernver-kehr mit v=200 km/h ausgelegt werden. Welcher Personenfernverkehr soll über die NBS geführt werden? Ist dies für die Züge der Relation KA - Stuttgart via Bruchsal vorgesehen, u. a. TGV oder auch für die bisherigen ICE der Relation KA - Mannheim, die bisher über Graben-Neudorf verkehren? Für den letzteren Fall: Wie sollen die frei werdenden Kapazitäten auf der Strecke über Graben-Neudorf genutzt werden: Durch zusätzlichen Güterverkehr oder zum Ausbau des Personennahverkehrs? **4)** Der von Mannheim nach Karlsruhe kommende Bahnverkehr wird nach Süden – unabhängig von der Streckenführung nördlich des Gbf bzw. des Hbf zwischen Weiherfeld und Bulach geführt werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist von großem Interesse, wie hoch die (Güter)Zugbelastung auf den Strecken 4000/4213 (Richtung Ettlingen West) sowie 4020/4214 (Richtung Durmersheim) aktuell ist (z. B. 2021) und zukünftig (nach Ausbau) mittel- bis langfristig erwartet wird. Wir bitten um Prüfung der gesamten Auswirkungen der Verkehrsbelastungen (Bekanntgabe konkreter Zugzahlen) auf diesen Strecken, insbesondere im Bereich der südlichen Stadtteile von Karlsruhe.	**Zu 1):** Grundsätzlich besteht das Ziel für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, eine Mischverkehrsstrecke zu planen. Damit soll die Strecke sowohl für den Schienenpersonen- als auch den Schienengüterverkehr nutzbar sein. Das übergeordnete Ziel ist, die neue Infrastruktur so zu dimensionieren, dass sie die erforderlichen Kapazitäten schafft, um die gültige Zugzahlenprognose zu bewältigen. Im ersten Schritt werden wir i.R. der Planung unter Berücksichtigung der Planungsziele und -prämissen durchgängige, ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten entwickeln, für die dann jeweils ein Betriebskonzept dargestellt werden kann. Daraus kann dann abgeleitet werden, welche Züge über welche Strecken geführt werden sollen. Eine planmäßige Führung von Güterzügen durch den Karlsruher Hbf ist nicht vorgesehen, weil dieser v.a. ausreichende Kapazitäten für den Personenverkehr bereitstellen muss. **Zu 2):** Der Transitverkehr beträgt über 90%. Südlich Karlsruhe verteilt sich der Verkehr auf beide Strecken (4000 und 4020), da auch auf der Strecke 4000 umfangreicher Nahverkehr verkehrt. **Zu 3):** Wie oben zur Frage 1 bereits beschrieben werden i.R. der Planung zuerst durchgängige, ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten entwickelt. Anschließend kann dann anhand eines Betriebskonzeptes die Streckenbelastung nach Personen- und Güterverkehr dargestellt werden. In Bezug auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) stellt die bestehende Strecke 4080 (Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart) in Kombination mit der Strecke 4020 über Graben-Neudorf die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe dar. Immer wenn die neue Infrastruktur keine reine Ausbaustrecke entlang dieser Verbindung ist, wäre diese länger und langsamer. Daher liegt es erst einmal nahe, dass zukünftig der SPFV weiterhin dieselben Strecken wie heute nutzen wird. **4):** Derzeit verkehren auf den beiden Strecken 4000 und 4020 im Abschnitt Karlsruhe – Rastatt ca. 240 Güterzüge/Tag, in der Prognose sind es ca. 300 Güterzüge/Tag.	**erledigt**

137	**Schriftlich (Email) (1/3)**		Die Stadt Karlsruhe **1)** fordert von der DB, dass sie ihre Prognose der Zugzahlen auf die Ziele des Landes Baden-Württembergs (Verdopplung des Schienengüter- und des Nahverkehrs) abstimmt. Die Prognose soll möglichst zeitnah aktualisiert und die Ergebnisse in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden. **2)** fordert von der DB, alle Varianten in der gleichen Detailtiefe und mit denselben Instrumentarien zu prüfen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Dem BVWP werden Verkehrsströme im Rahmen einer gesamthaften Ver-kehrsprognose (Straße, Schiene, Wasser) zugrunde gelegt. Diese Daten sind die Grundlage für die Zugzahlen der im BVWP hinterlegten Neu- und Ausbauprojekte. Die Ermittlung der Prognosezugzahlen erfolgt durch den Bund. Die Zugzahlen wer-den nach Fertigstellung an die Deutschen Bahn als Planungsgrundlage übergeben. Basis der aktuell gültigen Zugzahlen 2030 sind die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Basisjahr 2010 und den Progno-sehorizont 2030 (herausgegeben 2014). Die weitere Entwicklung der Zugzahlen ist nicht leicht vorherzusagen. Generell ist zu erwarten, dass die Menge des Güterver-kehrs auf der Schiene steigt. Wie hoch die Steigerung der Zugzahlen sein wird, wer-den die Gutachterbüros des Bundes ermitteln. Grundsätzlich kann die Deutsche Bahnim Genehmigungsverfahren immer nur die aktuell gültige Zugzahlenprognose des Bundes für eine über die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung finanzierungsfähige Lösung zugrunde legen. **Zu 2):** Die Planung für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe basiert für den ge-samten Suchraum auf einer einheitlichen Methodik, die für den jeweiligen Planungs-schritt regelmäßig in den Dialogforen und Workshops vorgestellt wird. Darüber hin-aus wurde die Methodik für den aktuell vorliegenden Planungsstand vertieft in einem Dokument erläutert und am 24. Januar 2022 an die Mitglieder des Dialogforums ver-sendet sowie auf der Website des Bahnprojekts unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads veröffentlicht.Aufgrund der Größe des Suchraums und der sich daraus ergebenen Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten folgt der Planungsprozess dem Prinzip vom Groben zum Feinen mit einer sich schrittweise erhöhenden Detailtiefe. Allerdings sind insbesondere an neuralgischen Punkten und Engstellen bereits frühzeitiger einzelne, detailliertere technische Untersuchungen erforderlich, um mögliche Eingriffe in vorhandene Baustrukturen und damit die Realisierbarkeit zu überprüfen.Zur Beurteilung der Linienvarianten werden stets gleiche Kriterien zugrun-de gelegt, die sich i.W. aus den drei Zielsystemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Wirtschaft/Technik“ ableiten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
137	**Schriftlich (Email) (2/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** fordert von der DB aufgrund des geschätzten Anteils von 90% Transit-Güterverkehr in Karlsruhe eine Untertunnelung des Siedlungsgebiets für diesen Schienengüterverkehr. Der Stadt ist bewusst, dass der Güterverkehr mit Ziel/Quelle Karlsruhe sowie der Personenfernverkehr weiterhin oberirdisch geführt werden muss. **4)** fordert von der DB eine Knotenpunktbetrachtung ähnlich der Betrachtung Mannheims. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Die Vielzahl und teilweise Konkurrenz der einzel-nen Ziele in den verschiedenen Systemen sorgen für eine große Komplexität des Pla-nungsprozesses. Iteration und eine schrittweise zunehmende Detaillierungstiefe prä-gen daher das planerische Vorgehen. **Zu 3):** Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung kei-ne oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwider-standsklasse, z.B. Wohnsiedlungsgebiete, möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt.Der Variantenvergleich basiert – wie oben bereits beschrieben – grundsätzlich auf den drei Ziel-systemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr, Wirtschaft, Tech-nik“. Daher prüfen wir mögliche Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichbe-rechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis grö-ßer/gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamt-haft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die Projektziele erfüllt und finanzierbar ist. **Zu 4):** Möglicherweise liegt hier eine Verwechselung mit dem Bedarfsplanprojekt „Knoten Mannheim“ vor, das i.R. der Überprüfung des potenziellen Bedarfs im No-vember 2018 nach Abschluss einer so genannten Knotenuntersuchung durch die Gutachter des Bundes durch das BMDV in den vordinglichen Bedarf hochgestuft wurde.Im Rahmen der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe wird das Stadtgebiet Mannheim genauso wie das Stadtgebiet Karlsruhe und der übrige Suchraum i.R. der aktuell lau-fenden Planungen stets mit derselben Methodik untersucht. Eine separate Knotenbetrachtung von Mannheim gibt es i.R. der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe nicht. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

137	**Schriftlich (Email) (3/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5)** fordert von der DB, die Weiterführung in Richtung Durmersheim von Anfang an in die Planung einzubeziehen.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Die „NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe“ und der „3-gleisige Ausbau Karlsru-he – Durmersheim“ stehen grundsätzlich als eigenständige Vorhaben im Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes. Die Projektteams stehen jedoch im regelmäßigen Austausch, sodass die Planungen aufeinander abgestimmt werden.	
139	**Chatverlauf 5. Workshop**		Ab welcher genauen Durchschneidungslänge ist ein RWK 5-Eingriff erheblich?		**In Bearbeitung**
140	**Chatverlauf 5. Workshop**		Wenn man schon einen Weg zur A5 sucht, warum schaut man dann nicht weiter nördlich in Zusammenhang mit der A61? Warum erst kurz vor Karlsruhe wo die Bebauung sehr dicht ist und die dort lebenden Menschen die Natur als Ausgleich brauchen?		**In Bearbeitung**
141	**Schriftlich (Email)**	Planungsprämissen / Verkehrskonzeption	In TOP 4 (Anm.: der Präsentation des 6. Workshops) wurde ausgeführt, dass Schienen-stegdämpfer nur bis 160 km/h zugelassen sind. Ich wiederhole meinen, während der ersten Dialogforen/Workshops bereits eingebrachten Ansatz,die Planungskriterien auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu begrenzen.Das ist betrieblich völlig aus-reichend, denn wir brauchen keine weitere Mischbetriebsstrecke (für den Fernverkehr), weil die beiden Bestandsstrecken 4000 und 4080/4020 kerzengerade trassiert sind und eine Fahrzeitverkürzung zwischen MA und KA nicht erforderlich ist. Die Strecke 4080 ist zwi- schen dem südlichen Portal des Pfingstbergtunnels bis zum Abzweig Saalbach für 280km/h zugelassen, vom Abzw. Saalbach bis in den Hbf KA mit 200 km/h ohne jegliche Geschwin-digkeitseinbrüche nutzbar. Auch liegt keine Veranlassung bzgl. des Deutschlandtaktes vor, denn die Gesamtfahrzeit zwischen MA Hbf und KA Hbf beträgt 22 – 23 Minuten, also weit unterhalb der magischen Knotengrenze von 30 min bzw. einem Vielfachen davon. Auch die Strecke 4000 ist – bis auf den Einbruch bei Bruchsal durchgehend mit 160km/h trassiert. Eine Vmax-Erhöhung wäre möglich. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (war positiv) habe ich Anfang der 1980-er Jahre selbst initiiert, wurde damals allerdings nicht als notwendig angesehen und deshalb nicht umgesetzt. Fahrzeitgewinn knapp 2 Minuten. Auch für den Abschnitt Bruchsal – Karlsruhe gab es schon Überlegungen für 200 km/h, was aber weniger als 1 Minute für den ICE/TGV bringen würde und außerdem noch 3 Bahnüber-gängezu beseitigen wären. Eine Reduzierung der Planungsparameter wäre deshalb zur Verbesserung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses angezeigt, denn Güterzüge verkehren mit 80– 120 km/h. Selbst wenn man die oft zitierten „leichten“ Güterzüge mit 160 km/h ins Spiel bringt, könnten die auf der Strecke mit verminderten Planungsparametern mit voller Geschwin-digkeit fahren. Dafür wird die Umwelt und die Menschen entlang der Streckege schont, denn gemäß Planungsrichtlinien können Radien reduziert, Oberleitungskettenwerke vereinfacht, Abstände der Fahrleitungsmasten vergrößert sowie die Schienen mit Stegdämpfern ausgerüstet werden (s.o.) und das führt dann auch dazu, dass Schallschutzwände nicht so hoch gebaut werden müssen. Mir ist selbstverständlich bewusst, dass Sie an den Auftrag aus der Bundesverkehrswegeplanung gebunden sind, die die Planungsparameter so vorgeschrieben hat. Aber die örtlichen Gegebenheiten würden eine Diskussion in den parlamentarischen Gremien auf jeden Fall sinnvoll erscheinen lassen.	Eine Planungsprämisse für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist gemäß Projektinformationssystem des Bundes eine Entwurfsgeschwindigkeit v_{max} = 200 km/h (vgl. https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-004-V03/2-004-V03.html). Die Mindestanforderung ist eine Auslegung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, die insbesondere für den Schienengüterverkehr relevant ist. Im Rahmen der laufenden Planung prüfen wir, inwiefern die Trassierung mit einer v_{max} von 200 km/h möglich ist und in welchen Bereichen davon ggf. abgewichen werden müsste, ohne die 120 km/h zu unterschreiten. Bisher wurde noch keine Lösung aus dem Grund zurückgestellt, weil eine v_{max} in Höhe von 200 km/h nicht möglich gewesen ist. In Bezug auf Ihren Vorschlag einer Diskussion in den parlamentarischen Gremien wäre der Hinweis, dass eine parlamentarische Befassung zum Ende der Vorplanung vorgesehen ist.	**erledigt**

142	**Schriftlich (Email) (1/4)**		**1.** Die seitens der DB geplante Trassenführung im Einzugsbereich Friedrichstal-Spöck ist gemäß Darstellung in der BNN-Ausgabe Nr. 20 v. 26.01.2022 für mich als Bewohner des OT Spöck nicht nachvollziehbar. Gemäß Darstellung im o.a. Artikel erfolgt die Einschwenkung auf das Terrain Friedrichstal-Spöck westlich der bestehenden Trasse MA – KA, d.h. mit Untertunnelung/Überbrückung der bestehenden Trasse nördlich von Friedrichstal. Wird damit die „neue“ Trasse auch westlich an Graben-Neudorf vorbei geführt ? **2.** Ein stets avisierter Linienkorridor mit bis zu 1000m breitem Streifen ist nicht nach-vollziehbar. Hinweis: Die Bestandsstrecke (2-gleisig) + KVV-Bahnstrecke (2-gleisig) hat bei paralleler Streckenführung ,z.B. im Bereich Friedrichstal – Blankenloch, eine geschätzte Breite von max. 200 m. Deshalb sollte die Notwendigkeit dieser Anforderung einer 1 km-Breite im Detail skizziert dargestellt und begründet werden. Eine unnötige Einnahme landwirtschaftlicher bzw. naturschutzbehafteter Landschaften ist zwingend zu vermeiden.Die Trassenführung ist nur im Bereich bis Staffort schematisch breiter dargestellt (1000 m??). Soll hier ggf. ein möglicher (Not-) Haltepunkt für jeweils 2x Nord-Südtrasse eingeplant werden? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Im aktuellen Planungsschritt des Segmentvergleichs wurde das Netz der zuvor entwickelten und im Oktober 2021 vorgestellten Linienkorridore auf eher kleinräumiger Ebene ausgedünnt. Ein Linienkorridor ist ein bis zu 1000 Meter breiter Streifen, in dem eine spätere, mögliche zweigleisige Linienvariante verlaufen kann. Dabei handelt es sich noch nicht um durchgängige Linienvarianten zwischen Mannheim und Karlsruhe, sondern im Wesentlichen um eine weitere Eingrenzung des Suchraums. Bislang wurden nur die weiter zu verfolgenden Linienkorridorsegmente identifiziert. Die Entwicklung durchgängiger Linienvarianten unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwi-schen einzelnen Linienkorridorsegmenten und mit technischer Prüfung von Kreuzungsmöglichkeiten bestehender Infrastruktur wie zum Beispiel der Strecke Graben-Neudorf – Friedrichstal – Karlsruhe folgt im nächsten Arbeitsschritt. **Zu 2):** Aufgrund der Größe des Suchraums zwischen Pfälzerwald im Westen und Kraichgau im Osten und der sich daraus ergebenden Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten folgt der Planungsprozess dem Prinzip vom Groben zum Feinen mit einer sich schrittweise erhöhenden Detailtiefe. Zum ak-tuellen, noch sehr frühen Zeitpunkt der Planung haben wir bis zu 1000 m breite Linienkorridore identifiziert, in denen eine zweigleisige Eisenbahnstrecke zukünftig verlaufen kann. Dies bedeutet nicht, dass die gesamte Breite eines Linienkorridors von der Eisenbahnstrecke beansprucht werden würde, sondern dass innerhalb dieses Korridors eine Linienführung weiterhin genauer untersucht werden soll. Technische Einzelheiten wie (Not-)Haltepunkte werden derzeit noch nicht geplant. Um die Anschaulichkeit von Karten zu erhöhen, sind Linienkorridore teilweise nicht maßstabgetreu, sondern schematisch dargestellt. Auch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens als wesentlicher nächster Meilenstein der aktuel-len Planung wird ein 1000m breiter Streifen, also ein Korridor für den zukünftigen Streckenverlauf festgelegt. Erst in den darauf aufsetzenden Planungsphasen (Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) wird daraus eine konkrete Trasse mit höherem Detaillierungsgrad erarbeitet. *[Fortführung in nächster Zeile*	**In Bearbeitung**
142	**Schriftlich (Email) (2/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3.** Der Linienkorridor quert im geplanten Bereich folgende vorhandene Strecken : Bestehende Trasse MA-KA, AVG-Trasse, Kreisstraße Friedrichstal - K558, Zufahrtsstrasse nach Spöck, K558 Blankenloch - Büchenau (Ist bei Störungen auf A5 stark frequentiert), Kreisstr. Friedrichstal - Staffort und Staffort - Weingarten. Weiterer Verlauf neue Trasse parallel zur A5 bis Hagsfeld mit Überschneidung Kreisstr. Hagsfeld – Grötzingen, Verbindung/Anschluß an Autobahn A5 (KA-Durlach). Zusätzlich bauliche Hindernisse im Industriegebiet Hagsfeld und Anbindung im Bereich A5. Unter Berücksichtigung dieser zahlreichen Querungen ist ggf. eine Trasse parallel zur Bahnstrecke Germersheim – Bruchsal, Querungsbeginn vor Karlsdorf und weiterer Verlauf südlich von Karlsdorf, westlich an Büchenau vorbei (wegen Baggersee an A5) und abschl. zwischen Büchenau und Staffort zur A5 im Hinblick auf notwendige Querungen im Bereich Friedrichstal-Staffort sinnvoller. Mögliche bautechnische Probleme im Bereich Baggersee Staffort wurden sicher bisher noch nicht bewertet. **4.** Eine Untertunnelung vom Abzweig Bestandstrasse bis Einbindung im Bereich A5 ist auf jeden Fall zu priorisieren, falls sämtliche alternativen Trassenplanungen abschlägig entschieden werden. Dabei würde sicher die Engstelle im Bereich Staffort-Süd / Baggersee zu ggf. nicht kontrollierbaren Einflüssen führen können. Anm.: siehe Erfahrung aus Tunnelbau Rastatt mit Ereignis im Aug. 2017 **5.** Ist eine linksrheinische Trasse parallel zur A 9 (Germersheim – Wörth – Rastatt) im Hinblick auf größere Freiräume mit ggf. weniger baulichen ,,Störfaktoren“ behaftet, somit insgesamt günstiger und ggf. leichter umsetzbar? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Technische Engstellen, bauliche Hindernisse, Querungen mit anderen Infrastrukturen etc. werden im Rahmen des nächsten Planungsschrittes, der Linienoptimierung, genauer betrachtet und weiter ausgearbeitet. **Zu 4:** Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberirdi-sche Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne er-heblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwiderstandsklasse möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in die-sem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt. Der Variantenvergleich basiert grundsätzlich auf den drei Zielsystemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr, Wirtschaft, Technik“. Daher prüfen wir mögliche Lösungsansätze für alle drei Ziel-systeme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außer-dem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/ gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenver-gleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die Projektziele erfüllt und finanzierbar ist. **Zu 5):** Die Beantwortung der Frage ist die Aufgabenstellung für den später durchzuführenden Variantenvergleich für die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten. Im Rahmen des Variantenvergleichs wird wie oben bereits beschrieben untersucht, welches die insgesamt günstigste Linienvariante zwischen Mannheim und Karlsruhe ist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

142	**Schriftlich (Email) (3/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **6.** Die DB beabsichtgt eventuell direkt neben dem Neubaugebiet 24-Morgenäcker eine neue Bahnstrecke zu bauen. Dies wäre wahrscheinlich mit einer Wertminderung der Grundstücke und einer Lärmbelästigung verbunden. […] Zudem ist bei der Planung das Neubaugebiet nicht als Raumwiderstand berücksichtigt (siehe Fotos „Spöck 1“, „Spöck 2“). Wir bitten um Mitteilung an die Deutsche Bahn, dass auch das Neubaugebiet als Raumwiderstand bei der Entscheidung berücksichtigt wird. Das Neubaugebiet 24-Morgenäcker im Südwesten von Spöck ist als Raumwiderstand V darzustellen. Wir bitten um eine Anpassung der Datengrundlage. **7.** Hat eine linksrheinische Strecke überhaupt Chancen? Dort gäbe es doch keine Güterbahnhofanbindung? Wie wichtig ist die Anbindung an KA Bhf? **8.** Sind die 2 zusätzlichen A5-Spuren bereits beschlossen? Kann dagegen noch etwas unternommen werden? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 6):** Die dargestellte Linie stellt die Mittelachse eines Korridors dar, innerhalb dessen im nächsten Schritt Optimierungen möglich sind. Änderungen des Linienverlaufs sind bis zur Genehmigung innerhalb des 1000 m Korridors möglich. Flächennutzungspläne werden für die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten als zusätzliche Datengrundlage herangezogen. Wenn sich Planungskonflikte ergeben, wird versucht, diese im Rahmen der weiteren Planung zu vermeiden. Der Raumwiderstandsklasse V wurden die Flächen zugeordnet, die zum Zeitpunkt der Datener-hebung für den Grobvergleich in den amtlichen Liegenschaftskarten als Wohnbaunutzung darge-stellt sind. Das Gebiet Vierundzwanzigmorgenäcker befindet sich derzeit in Entstehung und ist daher noch nicht als Raumwiderstandsklasse V dargestellt. Es wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt (s. o.). **Zu 7):** Das übergeordnete, verkehrliche Ziel der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe ist, die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen, um das Wachstum im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Die Anbindung des Haupt- und Güterbahnhofs in Karlsruhe ist grundsätzlich im-mer auch über die Bestandsinfrastruktur gewährleistet. Wir müssen aber mit der neuen Infrastruk-tur sicherstellen, dass die entsprechenden Bahnhöfe als wichtige Quell- und Zielorte im Streckennetz in Hinblick auf die gültige Zugzahlenprognose zukünftig engpassfrei angebunden sind. Die Erreichung der verkehrlichen Ziele werden wir anhand von Kapazitätsuntersuchungen überprüfen. **Zu 8):** Ansprechpartner für den Ausbau der Bundesautobahnen ist die Autobahn GmbH des Bundes. Seitens des Bahnprojektes Mannheim – Karlsruhe wird berücksichtigt, dass ein sechs streifiger Ausbau der A5 im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen ist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
142	**Schriftlich (Email) (4/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **9.** Wurde bei der Trassenführung entlang der bestehenden Autobahn auch ein mehrgeschossiges Konzept in Betracht gezogen? Das soll heißen unten die Bahngleise und darüber die Autobahn. Wenn man die Bahnlinie wie bei der Schnellbahntrasse S-MA dann quasi in einen Graben legt und darüber eine Betonfahrbahn legt gibt es weder zusätzlichen Landschaftsverbrauch noch eine zus. Lärmbelästigung. Güterzüge benötigen kein Tageslicht und in 50 Jahren fahren Züge vermutlich ohnehin autonom. Wenn ohnehin schon eine Erweiterung der Autobahn geplant ist, wären damit 2 Baustellen auf einmal erledigt und es muss deutlich weniger Land angekauft und auch verbraucht werden. **10.** Habe ich es richtig gesehen, dass von den beiden Grobkorridoren, die zwischen Friedrichstal, Staffort und Spöck verlaufen, nur noch derjenige (1104?) in der weiteren Planung ist, der näher (!) an Spöck & Staffort verläuft? Falls ja, warum ist das der Fall? **11.** Wann werden die Grundstücksinhaber, die durch die Pläne der Bahn unmittelbar von baulichen Maßnahmen betroffen sind, darüber informiert?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 9):** Wie oben bereits beschrieben, werden aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene im Suchraum grundsätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwiderstandsklasse möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer ent-sprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt. Unterirdische Lö-sungen sind grundsätzlich deutlich aufwändiger und teurer als ebenerdige Trassenführungen – auch wenn sie teilweise in offener Bauweise ausgeführt würden und in Verbindung mit einem möglichen Ausbau der Bundesautobahn stünden. Der Variantenvergleich basiert – wie oben bereits beschrieben – grundsätzlich auf den drei Ziel-systemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr, Wirtschaft, Technik“. Daher prüfen wir mögli-che Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Li-nienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/ gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die Projektziele erfüllt und finanzierbar ist. **Zu 10):** Dies begründet sich durch die im Regionalplan dort ausgewiesene Grünzäsur, die nicht bebaut werden darf und daher umgangen werden soll. Im Rahmen des nächsten Planungsschrittes, der Linienoptimierung, wird dieser Bereich nochmals genauer untersucht. **Zu 11):** Die Grundstücksinhaber können erst informiert werden, wenn die Trassierung hinreichend genau ist. Wie oben bereits beschrieben, besteht der Genauigkeitsgrad im Rahmen der Raumordnung noch auf einen bis zu 1000 m breiten Korridor. Erst in den darauf aufsetzenden Planungsphasen (Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) wird eine konkrete Trasse mit höherem Detaillierungsgrad erarbeitet.	

143	**Schriftlich (Email)**		Ich knüpfe an an den nördlichsten Verlauf der Gütertrasse ab Lampertheim/Waldhof mit dem Tunnel unter dem Viernheimer Kreuz mit der A 659. Eine Weiterführung dieser Trasse zwischen Heddesheim und Ladenburg hindurch führt zwangsläufig zu einer V-Kreuzung mit der Main-Neckar-Bahn und bietet dadurch die MÖGLICHKEIT einer DIREKTEN Anbindung an den Rangierbahnhof Mannheim, nämlich eben genau über diese Bestandstrecke, der Main-Neckar-Bahn mit ihren aufwendig sanierten Kreuzungspunkten in Friedrichsfeld (bereits vorhandene Infrastruktur). Die Fortführung der NBS Gütertrasse nach dieser Kreuzung würde im Westen der A5 den Neckar über- oder unterqueren: das wäre für die Züge im Transit, die weiter entlang den im Projekt bereits betrachteten Linienführungen verkehren könnten. Analog ließe sich von Süden kommend der Rangierbahnhof Mannheim als Destination anfahren bzw. im Transit auf der NBS umfahren Zu den Vorteilen einer derartigen Trassenführung gehören: - die Entlastung von Oftersheim, Schwetzingen und Hockenheim vom Bestandsverkehr durch schallmindernde Bauweise der NBS - die Entlastung aller Stadteile Mannheims nördlich vom Neckar TROTZ Anbindung des Rangierbahnhofs - last not least eine in Kilometern sparsame Streckenführung für den Transit. Mir sind die Widerstände gegen eine Trassenverlauf zwischen Plankstadt und Eppelheim durchaus gewärtig; die müssten aber durch geeignete technische Ausführung lösbar sein. Dafür steht der mit großer Sorgfalt aufgesetzte Planungsprozess dieses Projekts. Ich verzichte bewusst darauf, die Nachteile anderer Trassenvorschläge aufzuführen, weil es mir wichtig ist, dass Sie die mit dieser Trasse verbundenen funktionalen Vorteile erkennen und adäquat in den Bewertungsprozess einbringen. Es ist kein Vorschlag nach dem "Sankt Florians"-Prinzip.	Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft. Ein Ergebnis erwarten wir voraussichtlich bis Juni 2022.	**In Bearbeitung**
144	**Schriftlich (Email)**		"... wurde von Herrn Geweke dargelegt, dass man bei den aktuellen Segment-Lösungen eine v_{max} = 200 km/h realisieren kann. Gilt dies auch für das Segment Knotenpunkt-Verbindung RT - RL über 6001 bzw. 6002 mit Einschwenken auf 1301/1302? Reicht hier der auf den Karten dargestellt Radius? Oder ist ein Einschwenken durch das FFH-Gebiet vorgesehen?	Gemäß der Planungsprämisen wurden im Rahmen der Linienkorridorentwicklung Segmente mit einer maximalen Planungsgeschwindigkeit v_{max}= 200 km/h und falls nicht möglich mit reduzierter Geschwindigkeit (vmin= 120 km/h) entwickelt. Im Bereich RT – RL wurde bei der Einschwenkung einer Süd- bzw. Nordbündelung mit der Strecke 4080 (Mannheim – Stuttgart) je ein Linienkorridorsegment mit einer v_{max} von 120 - 160 km/h entwickelt). Diese sind aber als vorläufig zu betrachten. Durch den Segmentvergleich wurde die südliche Bündelung mit der Strecke 4080 und damit die Einschwenkung mit einer möglichen Geschwindigkeit von v=120 km/h vorerst zurückgestellt. Im Arbeitsschritt der Linienoptimierung wird dieser Bereich unter Berücksichtigung der umweltfachlichen und trassierungstechnischen Expertise weiter optimiert. Darauf basierend können dann grobe Aussagen zu maximal möglichen Geschwindigkeiten in diesem Bereich getroffen werden. Ferner werden wir, wie im 8. Workshop angekündigt, die dort präsentierte Unterlage noch einmal um alle ergänzten Antworten aktualisieren und auf unserer Website zur Verfügung stellen.	**Erledigt**

145	**Schriftlich (Email)**		Verbal-argumentative Darlegung der Trenn- und Einschlusswirkungen einer Stutensee durchschneidenden Trasse: Die massiven negativen Auswirkungen, die eine Stutensee durchschneidende Trasse für unsere Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger hätte, habe ich wiederholt in das Verfahren einge- bracht, zuletzt mit meinem Schreiben an Sie vom 3. Februar 2022 sowie in unserem Termin am 24. Februar 2022. Darin hatte ich auch beispielhaft auf meine vorangegangenen Ausfüh- rungen in der Sache im Rahmen des 4. Dialogforums am 08.10.2021 und des 4. Themen- workshops am 19.10.2021 verwiesen. Dem Segmentvergleich entnehmen wir, dass die über Stutenseer Gemarkung führende Linie 1104 der ebenfalls von Ihnen in Betracht gezogenen Linie 1105 vorgeht. Wenn ich in meinen folgenden Ausführungen auf die Linie 1104 Bezug nehme, so gelten sämtliche Aspekte auch für die Linie 1105, die sich in ihren Auswirkungen nicht von der Linie 1104 unterscheidet Zuletzt hatten Sie bei .der Sitzung der Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr am 3. Februar 2022 erklärt, dass Trennwirkungen im jetzigen Verfahrensstand als nicht messbare Parameter nicht mit Zahlen hinterlegt in das Verfahren aufgenommen werden könnten, eine Berücksich- tigung allerdings verbal-argumentativ erfolge. Ich gehe davon aus, dass meine bisherigen Ausführungen dazu bereits in Ihre Dokumentation zur Beachtung im weiteren Verlauf des Projekts eingeflossen sind. Gerne nutze ich aber die Gelegenheit, im Detail verbal-argumentativ darzulegen, weshalb ich es - allein aufgrund der Trenn- und Einschluswirkungen, die eine entsprechende Trasse für Stutensee zur Folge hätten - für ausgeschlosse-nhalte, dass eine solche Trasse die verträglichste Lösung darstellt Stutensee ist am Ll.19,75 im Zuge der Gebietsreform durch den Zusammenschluss der vor- mals eigenständigen Gemeinden Blankenloch mit Büchig, Friedrichstal, Spöck und Staffort entstanden. Bereits in der „Vereinbarung über die Neubildung der Gemeinde Stutensee", dem Stutenseevertrag, vorn 20. Mai 1974, unterzeichnet durch die Bürgermeister und getragen von den Gemeinderäten der vier bis dato eigenständigen Gemeinden, wurde festgelegt, Verwal- tungseinrichtungen der		**In Bearbeitung**
146	**Schriftlich (Email) (1/3)**		**1)** Das Verfahren und den Prozess den die Bahn hier durchführt verfolgen und begleiten wir seit dem Beginn des Verfahrens, sind nun allerdings über die Ergebnisse des Segmentvergleiches für den Bereich RC-RE sehr überrascht. Die bisherigen Grobkorridore ließen ja noch einen relativ großen Spielraum bezogen auf die Führung der Trasse. Auf der Gemarkung der Stadt Walldorf sind wir davon ausgegangen, dass wenn überhaupt eine Trasse möglich ist, diese westlich der A5 umgesetzt werden könnte. Im nun vorliegenden Vergleichsbereich RC-RE wird nun in Walldorf allerdings eine Trasse östlich der Autobahn A5 als weiter zu verfolgender Abschnitt dargestellt. Insbesondere auf Höhe der Walldorfer Wohnstadt mit dem anschließenden „Gewerbegebiet West“ können nicht erkennen, wo und wie hier eine zweigleisige Bahntrasse geführt werden kann. Hier schließt ein bestehendes Gewerbegebiet direkt an die Autobahn an und die westliche Wohnstadt liegt in unmittelbarer Nähe. Diesen dargestellten Trassenverlauf östlich der A5 können wir nicht nachvollziehen. **2)** Die Planungen zur Erweiterung und dem sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A5 in diesem Bereich erfolgen schon, nicht wie in anderen Bereichen symmetrisch mit Anbauten auf der Ost und Westseite, sondern mit einem Verschwenk nur auf der Westseite, um den vorhandenen bestehenden baulichen Konflikten in diesem Bereich auszuweichen. Wo hier dann noch eine Trasse für die zwei Gleise liegen soll ist für uns völlig schleierhaft. **3)** An der Nordseite des Gewerbegebietes erfolgt die Zufahrt und Erschließung mit der verlängerten Rennbahnstraße und der Josef-Reiert-Straße ins Gebiet, welche sehr nahe an der Autobahn geführt ist. Hieran grenzt unmittelbar ein gewerblicher Neubau an. Die angedachte Trasse würde die Gebietserschließung für das Gewerbegebiet kappen. (…) *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Auf der Westseite der A5 befindet sich ein FFH-Gebiet, welches bei einer Trassierung westlich der Autobahn beeinträchtigt würde, während die östliche Linienführung mit keinem nennenswerten Eingriff in solche Schutzgebiete verbunden ist und daher bevorzugt wird. Die Trassenführung ist hier nur mithilfe eines Kreuzungsbauwerks (ggf. Unterführung) denkbar. **Zu 2):** Den Hinweis nehmen wir auf und berücksichtigen die Information wir im weiteren Planungsprozess. **Zu 3):** Den Hinweis nehmen wir auf. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

146	**Schriftlich (Email) (2/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Weiter südlich wäre die Zufahrt und Erschließung zu bekannten Standort IKEA-Walldorf betroffen. Dessen Zufahrtsmöglichkeit und die Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen wäre durch eine solche Trasse nicht mehr gegeben. Dieser Einkaufs-Standort für Möbel hat für die gesamte Region eine hohe Bedeutung und ging mit hohem wirtschaftlichen Schaden und in Folge der Schließung des Standortes einher. Südlich daran schließen Straßen-meisterei des Landes und der Standort der Autobahnpolizei direkt unmittelbar an der Auto-bahn an. Auch die Autobahnabfahrt Walldorf/Wiesloch stellt mit der spezifischen verkehr-lichen Anbindung an das untergeordnete Straßennetz mit den entsprechenden Verflechtungen und Brückenbauwerken eine räumliche Hürde dar. Hier wäre wirklich zu fragen, nach welchen Parametern eine Prüfung von Trassenlinien in einem solchen Sektorenvergleich erfolgt? Wie werden solche vorhandenen baulichen Engstellen bei einer seriösen Prüfung berücksichtigt? **5)** Daneben würde mit einer solchen Trasse eine weitere Infrastruktureinrichtung sehr nahe an die westliche Wohnstadt Walldorfs heranrücken. Natürlich kann man durchaus den Bündelun-gsgedanken der Planer verstehen, dennoch kommt in diesem Abschnitt im Bereich der Wall-dorfer Wohnstadt zu einer sehr starken Bündelung in Wohngebietsnähe. Dies wäre dann die Bundesstraße B291 als Umgehungsstraße mit ihren hohen Belastungen in der Zuführung von Pendlern zum Wirtschaftsstandort Walldorf/ Wiesloch mit mittlerweile zeitlichen sehr breiten des An- und Abfahrtszeiten; die Autobahn A5, die ebenfalls sehr nahe an den Wohngebieten vorbeiführt und Schall sehr weit in das Walldorfer Stadtgebiet einträgt. Deren weiterer Ausbau steht ebenfalls bevor. In diesem engen Infrastrukturkorridor in Wohngebietsnähe auch noch die Bahntrasse dazwischen einbinden zu wollen, sehen wir nicht als möglich an. (…) **6)** Selbst wenn dies möglich wäre, müsste man hier von einer „Überbündelung“ sprechen, welche insbesondere zum Schutz der Wohnbevölkerung vermieden werden muss. Der Schutz der Bevölkerung, dem Schutzgut „Mensch“, ist hier sehr hohe Bedeutung beizumessen und muss in der Planung neben anderen Schutzgütern ebenfalls entsprechend Rechnung getra-gen werden. Aber auch die Belange der Wirtschaft und des Gewerbes und deren Einrich-tungen sehen wir mit der Planung in diesem Bereich gefährdet. (…) *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Diese Konflikte sind uns bekannt. Im Rahmen der aktuellen Betrachtungen zu den neuralgischen Punkten prüfen wir auch die Bündelungsstrecke mit der A5. Beim Segmentvergleich handelt es sich immer noch um eine grobe Betrachtungsebene. Durch die kontinuierliche Vorstellung der Zwischenergebnisse im Dialogforum besteht die Möglichkeit, einen Einblick in den Planungsprozess zu erhalten, der sich immer weiter verfeinert. Die vorgestellten Inhalte sind folglich immer ein aktueller Zwischenstand und damit ein Blick in die Werkstatt. Erst für die Einleitung des Raumordnungsverfahrens bis vsl. Ende 2023 wird eine Antragstrasse ermittelt. **Zu 5):** Die Hinweise nehmen wir auf. **Zu 6):** Sollte dieser Bereich zu einer ernsthaft in Betracht kommenden Linienvariante gehören, werden i. R. des Variantenvergleichs Schalluntersuchungen durchgeführt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	
146	**Schriftlich (Email) (3/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **7)** Wo und wie ein Korridor, wie in ihren Plandarstellungen aufgezeigt, Platz für die zweigleisige Trasse liegen kann und umsetzbar sein soll, erschließt sich uns in keiner Weise. Den notwendigen Platz für die sogenannte „Vergleichsbeste Trasse“ sehen wir in diesem genannten Abschnitt auf Walldorfer Gemarkung nicht. Die genannten Hindernisse sehen wir hier nicht für überwindbar an. Daher möchten wir Sie bitten uns mitzuteilen, auf welcher Grundlage diese Vergleichsuntersuchung erfolgt ist und welche Faktoren zu einer solchen Trassenwahl geführt haben? **8)** Weitere Fragestellungen erzeugen sind sicherlich auch die Umsetzung einer realistischen Trasse im Bereich des Walldorfer Autobahnkreuzes auf unserer Gemarkung. Hier ohne eine Tunnellösung auskommen zu wollen, halten wir für ebenfalls sehr ambitioniert. Die Planung sieht hier ja ein Ausbau mit der Führung der Abbiegespuren als Direktverbindungen über Brücken vor, sodass dies sicherlich ebenfalls mit Schwierigkeiten verbunden sein wird. Hierzu sind Sie ja jedoch sicherlich auch im engen Austausch mit der Autobahn GmbH, um überhaupt eine solche Trasse in Nord-Süd-Richtung zu ermöglichen. (…) **9)** In der Gesamtschau und en Detail sollten Überlegungen zur Weiterführung der Trasse zu Anschlüsse auf anderen Gemarkungsgebiete in der Abwägung nicht dazu führen, vermeidbare Härten für spezifische Abschnitte in anderen Gemarkungen auszulösen. Eine sinnvolle Trassenvariante können wir in dem nun vorgelegten Segmentvergleich im Bereich der Walldorfer Wohnstadt nicht erkennen. Wir möchten Sie daher bitten, diesen Abschnitt RC-RE, sollte er in den weiteren Überlegungen weiterhin in Betracht gezogen werden, zu überarbeiten und ggf. andere Trassen und ergänzende Linienkorridorsegmente zu berücksichtigen. Überlegungen zur Führung der Bahntrasse auf der Ostseite der Bundesautobahn A5 im Bereich der Walldorfer Wohnstadt sollten in jedem Fall außen vorgelassen werden.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 7):** Diese Konflikte sind uns bekannt. Im Rahmen der aktuellen Betrachtungen zu den neuralgischen Punkten prüfen wir auch die Bündelungsstrecke mit der A5 **Zu 8):** Die Hinweise nehmen wir auf. **Zu 9):** Die Hinweise werden im Rahmen der Prüfung neuralgischer Punkte für den weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	

147	**Schriftlich (Email) (1/2)**		**1)** Die Ergebnisse des Segmentvergleiches 16 für den Bereich RC-RE haben wir nun auch nochmals versucht nachzuvollziehen. Der im Workshop getätigte Verweis auf die Unschärfe und das Grobstadium der derzeitigen Untersuchung, hat uns jedoch bezogen auf die Führung der Trasse auf der Ostseite der A5 im Bereich der Wohnstadt Walldorf nicht wirklich überzeugt. Bei der aktuellen tabellarischen Auswertung des Segmentvergleiches 16- RC-RE sehen wir ergänzend Defizite. Bei der Bewertung der Thematik „Abstandsfläche Wohnen“ werden bei der Segmentführung 1201 und 1202 in der Tabelle keine Betroffenheiten in Bezug auf die „Abstandszone Wohnen mit 250m“ aufgeführt. Dies kann für den Bereich der Walldorfer Wohnstadt nicht stimmen. Hier liegen zu den Trassen Wohngebäude in diesem Bereich mit Abständen von ca. 130 und 154 m und nicht jenseits der 250m Abstand. Diese Wohngebäude sind teilweise relativ hoch, sodass eine Abschirmung des Lärms von Bahntrassen sich auch relativ schwierig umsetzen und darstellen lässt. Wir möchten Sie daher bitten, im Vergleich der Segmente diese im Rahmen Ihrer Grobprüfung erkennbaren Sachverhalte mit in den Segmentvergleich aufzunehmen und damit die Bewertung zu korrigieren. Insbesondere da hier die Bevölkerung, das Schutzgut „Mensch“ in erheblicher Weise betroffen sein wird. **2)** Die Führung durch ein festgesetztes Gewerbegebiet hatten wir in der letzten Mail schon angesprochen. Auch hier waren wir von erkennbaren Raumwiderständen ausgegangen. Hierbei hatten wir auch den Verschwenk der Autobahn-Ausbauplanung in Bezug und zum Schutz unseres bestehenden Gewerbegebiets erwähnt. Dabei liegt hier parallel zur Autobahntrasse auch einen Hauptsammler unseres Entwässerungssystems, welcher auch zur Entscheidung der Autobahn, in diesem Bereich nicht nach Osten auszubauen, mit ausschlaggebend war. Wir gehen weiterhin davon aus, dass diese räumlichen und technischen Problemstellungen auch für den Neubau einer Bahntrasse gelten. Daher möchten wir auch diesen Punkt, welcher in einer technischen Prüfung ebenfalls von Relevanz sein wird, heute ebenfalls noch nennen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Die 250 m-Abstandszone Wohnen gilt nur für Neubauoptionen, d. h. nur für Neutrassierungen im Freiraum, nicht für Ausbau- und Bündelungsoptionen (siehe 4. Dialogforum: Folie 77). Im Bündelungsabschnitt mit der A5 kommt diese somit nicht zum Tragen, da dort bereits eine Vorbelastung gegeben und das Bündelungsgebot der Raumordnung zu beachten ist. Im Fall einer Trassierung in Bündelung mit der Autobahn sind die Grenzwerte für Schall gemäß der 16. BImSchV einzuhalten, ebenso wie bei Neutrassierungen im Freiraum. Entsprechender Schallschutz ist somit vorzusehen. **Zu 2):** Die technische Machbarkeit einer Bündelungsmöglichkeit der Eisenbahn mit der Autobahn wird im weiteren Planungsverlauf detaillierter geprüft. Dafür sind Hinweise, wie z.B. zum Hauptsammler Ihres Entwässerungssystems, sehr hilfreich. Diesen werden wir bei der weiteren Überprüfung mitberücksichtigen, wenngleich solche technischen Aspekte eigentlich erst im Rahmen der späteren Planfeststellung zu lösen sind *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
147	**Schriftlich (Email) (2/2)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** Welche Spielräume hat dann die technische Planung noch zu entscheiden, wie der Trassenverlauf aufgrund spezifischer technischer Hürden geführt werden kann? Es stellt sich auch die Frage, ob die Planungstiefe eine Entscheidung zugunsten relativ nahe beieinanderliegenden Segmentteilstücke in dieser Stufe der Grobbetrachtung möglich ist? **4)** Kann die technische Planung, wenn Sie auf die genannten Problemstellungen stößt, dann noch einen Wechsel der Trasse auf die andere Seite der Autobahn vornehmen oder ist die Trasse in dieser räumlichen Lage als Vorgabe bindend? Welchen Spielraum steht der technischen Planung in Bezug auf die sogenannte „Vergleichsbeste Trasse“ zu? **5)** Hierzu sollte auch nochmals ergänzende Informationen erfolgen. Es wäre auch gut, wenn es möglich wäre, den Segmentvergleich 16:RC- RE, insbesondere hinsichtlich der „Abstandszone Wohnen“ bis zur Präsentation in unserem Technischen Ausschuss am 08. März 2022 zu überarbeiten, sodass dieser zumindest in der von Ihnen verfolgten Methodik, sich stimmig darstellt und möglichst nachvollzogen werden kann. Wir möchten Sie bitten, für den Abschnitt der Segmente im Bereich der Walldorfer Wohnstadt und des Gewerbegebietes Walldorf-West andere Führungen der Trassen ins Auge zu fassen und den Planern diese Aufgabe für die genannten Bereiche für die weitere Prüfung aufzugeben.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **zu 3):** Derzeit werden nur vorzugswürdige Linien als gedachte Mittelachse eines bis zu 1.000 m breiten Optimierungskorridors entwickelt. Im Bereich zwischen den Gelenkpunkten RC und RE hat sich eine Linienführung östlich der A5 als tendenziell besser erwiesen, insbesondere aufgrund des westlichen gelegenen FFH-Gebiets im nördlichen Abschnitt des Segments. Diese „Vorgabe“ für die technische Planung stellt eine Art Leitschnur dar, eine Bindungswirkung ist daraus nicht gegeben. Bei Bündelungsoptionen liegen die beidseitigen Möglichkeiten immer räumlich nah beieinander. Ziel des Segmentvergleichs ist es, hier zu ermitteln, ob es tendenziell besser ist, auf der einen oder auf der anderen Seite der Autobahn zu trassieren, um möglichst konfliktarme, durchgängige Linien zu entwickeln. **Zu 4):** Im weiteren Planungsprozess werden nun die identifizierten, vorzugswürdigen Segmente nach technischen Gesichtspunkten und auch unter Berücksichtigung umweltfachlicher und raumordnerischer Kriterien zu durchgängigen Linienvarianten zusammengefügt. Dabei werden insbesondere die als „neuralgische Punkte“ erkannten Bereiche vertiefend betrachtet. So werden auch in Walldorf die Möglichkeiten einer Querung des Gewerbegebiets auf der Ostseite aus technischer Sicht genauer untersucht. Im Rahmen der Optimierung der Linienvarianten besteht im weiteren Planungsprozess die Möglichkeit, innerhalb des 1.000 m-Korridors noch Verschiebungen der Linie vorzunehmen. Sollten sich im Bereich des Gewerbegebiets zu hohe technische Hürden oder raumordnerisch-umweltfachliche Konflikte ergeben, besteht auch noch die Möglichkeit, in diesem Bereich auf die Westseite der Autobahn zu wechseln; dies hängt auch von der Weiterführung der Linie im südlich anschließenden Bereich ab. **zu 5):** Wie oben bereits ausgeführt, können im Rahmen der Linienoptimierung noch Verbesserungen der Trassenführung vorgenommen werden. Ihre Bedenken und Anregungen werden wir dabei berücksichtigen.	

148	**Schriftlich (Email) (1/5)**		"...möchten wir jedoch auf eine Lücke in der Nachvollziehbarkeit des Planungsprozesses hinweisen. Im Rahmen der Entwicklung von Linienkorridoren aus den zunächst vorgestellten Grobkorridoren wurden Streckenvarianten aus der weiteren Planung gestrichen, ohne dass dies transparent und objektiv nachvollziehbar begründet wurde. Konkret wären nach Auffassung von BUND, LNV und NABU Tunnellösungen für die neuen Gleise auf der Linie der Bestandstrasse von Graben-Neudorf nach Karlsruhe mit zu prüfen. Dieser Grobkorridor wurde jedoch ausweislich der uns vorliegenden Unterlagen aus dem Planungsprozess ausgeschieden. Eine Lösung mit Tunnelführung soll offenbar hier nicht mit der erforderlichen Untersuchungstiefe bzw. gar nicht geprüft werden. Dies verwundert, da bei den westlichen, linksrheinischen Varianten Linienkorridore mit Tunnellängen ähnlich der Entfernung Graben-Neudorf –Karlsruhe durchaus noch „im Rennen" blieben. Aus unserer Sicht gebieten die von uns ausdrücklich mitgetragenen Grundsätze der Transparenz und Nachvollziehbarkeit das oben beschriebene Vorgehen. Wir sind der Auffassung: Ziel des Planungsprozesses muss es sein, am Ende eine Strecke zu finden und zu bauen, die zum einen den verkehrlichen Nutzen maximiert wie auf der anderen Seite die negativen Umweltauswirkungen minimiert und dabei insbesondere nicht kompensierbare Ein-griffe in hochwertige Biotopflächenstrikt vermeidet–entsprechend der Rechtslage (BNatSchG). Ebenso darf sich die Situation für den Biotopverbund nicht verschlechtern; im Gegenteil, die Wiederherstellbarkeit der Konnektivität der Biotope und Habitate darf durch das Projekt nicht blockiert werden. Für die Bewertung anhand der vorliegenden und insbesondere der o.g. Kriterien ist der gesamte Planungsraum zwischen Mannheim und Karlsruhe incl. linksrheinischer Varianten sowie die Einbindung in das übergeordnete Schienennetz zu betrachten."	Im Rahmen der Planungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe wird der gesam-te Suchraum zwischen Mannheim und Karlsruhe im Norden und Süden sowie zwi-schen dem Pfälzerwald und dem Kraichgau im Westen und Osten gleichberechtigt mit derselben Methodik untersucht. Die für den gesamten Suchraum einheitlich an-gewendete Methodik stellen wir für den jeweiligen Planungsschritt regelmäßig in den Dialogforen und Workshops vor. Darüber hinaus wurde die Methodik für den aktuell vorliegenden Planungsstand vertieft in einem Dokument erläutert und der Öffentlich-keit zur Verfügung gestellt . Da Sie in Ihrem Schreiben darauf hinweisen, dass für Sie der aktuelle Planungs-prozess noch nicht nachvollziehbar ist, erläutern wir im Folgenden gerne nochmals die Vorgehensweise für die aktuelle Planungsphase und das von Ihnen benannte Beispiel der Bestandsstrecke Graben-Neudorf – Karlsruhe. Zur Erarbeitung der Grob- und Linienkorridore sowie der Beurteilung der daraus zu entwickelnden, durchgängigen Linienvarianten werden stets die drei Zielsysteme „Umwelt", „Raumordnung" und „Verkehr/Wirtschaft/Technik" zugrunde gelegt. Die Vielzahl und teilweise Konkurrenz der ein-zelnen Ziele in den verschiedenen Syste-men sorgen für eine große Komplexität des Planungsprozesses. Iteration und eine schrittweise zunehmende Detaillierungstiefe prägen daher das planerische Vorge-hen. Deshalb sprechen wir auch nicht von einem vorzeitigen Ausscheiden oder „Streichen" von Lösungsmöglichkeiten, sondern von einer begründeten Abschichtung und Zurückstellung. Folglich kann bis zum Ende des Variantenvergleichs unter Um-ständen (z.B. aufgrund weiterer Erkenntnisse im Planungsverlauf oder einer verän-derten Datenlage) eine erneute Betrachtung eines Abschnittes nötig sein, der im voran gegangenen Planungsprozess bereits zurückgestellt wurde. Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grund-sätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwider-standsklasse möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
148	**Schriftlich (Email) (2/5)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt. Der Variantenvergleich basiert – wie oben bereits beschrieben – grundsätzlich auf den drei Zielsystemen „Umwelt", „Raumordnung" und „Verkehr/Wirtschaft/Technik". Daher prüfen wir mögliche Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die verkehrli-chen Projektziele erfüllt und finanzierbar ist. Der einkopierte Kartenausschnitt (vgl. Abbildung 1, Kartenausschnitt zum aktuellen Planungsstand im Bereich Graben-Neudorf - Karlsruhe) zeigt den von Ihnen ange-sprochenen Abschnitt zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe mit dem aktuellen Ergebnis des Segmentvergleichs. In grün sind die nach aktuellem Planungsstand weiterzuverfolgenden Linienkorridorsegmente dargestellt. Mögliche unterirdische Linienkorridore sind grau schraffiert gekennzeichnet. Da sich Ihre Fragen im Wesentlichen auf den Schritt der Erarbeitung der Linien-korridore bezieht, erläutern wir im Folgenden beispielhaft wie im Bereich Graben-Neudorf – Karlsruhe mögliche Linienkorridore gemäß unserer Methodik untersucht und identifiziert wurden: Im ersten Schritt wurde die allgemeine Prüflogik (vgl. Abbildung 2) angewendet. Bei den Prüfschritten A und B wurden in den Ortsdurchfahrten von Friedrichstal, Stuten-see und Karlsruhe-Hagsfeld erhebliche Eingriffe in Raumwiderstandsklasse (RWK) V erkannt. Folglich ist in direkter Bündelung zur Bestandsstrecke 4020 kein oberir-discher Linienkorridor ab Friedrichstal bis Karlsruhe-Hagsfeld identifizierbar. *[Fortführung in nächster Zeile]*	

148	**Schriftlich (Email) (3/5)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Im darauffolgenden Prüfschritt C „Untersuchung oberirdischer Alternativen“ wurde dann der Bündelungskorridor entlang der Bundesautobahn A5 identifiziert, da hier keine erheblichen Eingriffe in die RWK V gefunden wurden. Somit konnte im Bereich zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe eine oberirdische Alternative zum Ausbau der Bestandstrecke 4020 identifiziert werden. Eine Prüfung von Tunnelkorridoren wurde daher nicht mehr erforderlich. Da aber immer noch Eingriffe in die RWK IV wahrscheinlich sind, wurde anschließend Prüfschritt F durchgeführt. Die detailliertere Untersuchung ergab, dass durch eine enge Bündelung mit der A5 randliche Eingriffe in die RWK IV minimiert werden können. Entsprechend ist gemäß aktueller Planungstiefe ein Linienkorridorsegment mit randlichem Eingriff in die RWK IV in Bündelung mit der A5 denkbar. Insgesamt wurden im Raum zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe im Rahmen der Linienkorridorentwicklung auf Basis der allgemeinen Prüflogik drei quer verlau-fende, oberirdische Linien-korridore zwischen dem Bündelungskorridor entlang der Bestandsstrecke 4020 und einem Linien-korridor in Bündelung mit der A5 identifi-ziert. Die Bündelung mit der A5 in diesem Bereich sowie die quer verlaufenden Lini-enkorridore werden derzeit im Rahmen der technischen Prüfung der neuralgischen Punkte noch näher untersucht. Die Tunnelkorridore im Norden und Süden des Suchraums, die zur Verbindung zwischen rechter und linker Rheinseite dienen, sind auf Basis der Prüfung der Rheinquerungen in Verbindung mit der allgemeinen Prüflogik entwickelt worden. Dabei hat die von Ihnen angesprochene Länge der möglichen Tunnelverbindungen zwischen der linken Rheinseite und der Anbindung an die rechts-rheinischen Bestandstrecken zwischen Karlsruhe und Rastatt keinen Einfluss auf die Untersu-chung rechtsrheinischer Linienkorridore im Bereich Graben-Neudorf – Karlsruhe. Die erforderliche Tunnellänge ergibt sich hier im Wesentlichen aufgrund technischer Randbedingungen (u. a. erforderliche Längsneigung für Rampenbauwerke) und vorhandener Zwangspunkte (z. B. Lage des Rheins und der Bestandsbebauung). *[Fortführung in nächster Zeile]*	
148	**Schriftlich (Email) (4/5)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Mögliche Tunnellängen als Bestandteil einer durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvariante werden aber im späteren Abwägungsprozess im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt. Wenn sich die Prüfung auf Bestandsstrecken, also auf Bündelungs- bzw. Ausbau-optionen bezieht, kann zusätzlich zur allgemeinen noch eine weitere, spezielle Prüf-logik (vgl. Abbildung 3) herangezogen werden. Die Anwendung der Prüfschritte A und B der speziellen Prüflogik kommen für die Bestandsstrecke (4020) im Bereich Graben-Neudorf – Karlsruhe wie bei der allgemeinen Prüflogik zum selben Ergebnis, dass eine oberirdische Bündelung im Bereich Friedrichstal, Stutensee und Karls-ruhe-Hagsfeld nicht ohne erheblichen Eingriff in RWK V möglich ist. Die Prüfschritte C und D hatten wir nicht weiterverfolgt, weil wir bereits über die all-gemeine Prüflogik zu einer vergleichsweise konfliktärmeren Lösung (ohne erhebliche Eingriffe in die RWK V) gekommen sind, die als alternativer, oberirdischer Linien-korridor entlang der A 5 verläuft. In Ihrem Schreiben schlagen Sie vor, „Tunnellösungen für die neuen Gleise auf der Linie der Bestandstrasse von Graben-Neudorf nach Karlsruhe mit zu prüfen“. Diese Idee haben Sie während des Sprechstundentermins am 24. Februar 2022 gemein-sam seitens der Naturschutzverbände nochmals dahingehend konkretisiert, dass ein Ausbau der Bestandsstrecke 4020 über Friedrichstal nach Karlsruhe für die Orts-durchfahrten in Tunnellage und zwischen den Ortschaften oberirdisch oder in Trog-lage verlaufen solle. Ihren Vorschlag haben wir aufgenommen, um diesen wie auch andere konkrete Vor-schläge, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung an uns herangetragen worden sind, in angemessener Planungstiefe zu prüfen. Entsprechend unserer spe-ziellen Prüflogik werden wir nun die Prüfschritte C und D auf Ihren Wunsch nochmals durchführen und aufbereiten.	

148	**Schriftlich (Email) (5/5)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Im Laufe der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir bereits mehrere solcher Vorschläge erhalten (z. B. den Vorschlag einer Bürgerinitiative in Mannheim, eine östliche Umfahrungsvariante für Mannheim über Heddesheim und in Bündelung entlang der A5 zu prüfen). Die seit Beginn des Dialogprozesses gesammelten, konkreten Vorschläge sind in unserem Themenkatalog auf der Web-Site doku-mentiert (https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads) und wurden anfangs in den Dialogforen mit vorgestellt. Nachdem der Wunsch aufkam, in den Dialogforen auf den aktuel-len Planungsstand zu fokussieren, haben wir die Vorstellung des The-menkatalogs von der Agenda genommen. Die Bewertung der vorliegenden, noch offenen, konkreten Vorschläge aus der Öffentlichkeit werden wir im Rahmen der nächsten Dialogforen transparent vorstellen. Bis zur Auswahl der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren werden aber noch einige, vertiefende Untersuchungen erforderlich sein. Seien Sie versichert, dass wir zur Identifizierung einer genehmigungs- und finanzierungsfähigen Lösung stets auch die umweltfachlichen Belange intensiv prüfen werden. Dabei werden wir zum Beispiel auch ausgewiesene Biotopverbundflächen (Zielsystem Umwelt, Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt) berücksichtigen. Ge-ben Sie uns dazu gerne weiterhin Ihre Hinweise. Zu erwartende Auswirkungen werden ermittelt und miteinander verglichen. Klar ist: Wir bewegen uns in einem Raum mit dichter Besiedlung und vielen aus umweltfachlicher Sicht schützenswerten Flächen. Deshalb ist schon jetzt absehbar, dass es keine Lösung ohne Beeinträchtigungen geben kann. In Bezug auf die Systeme Umwelt und Raumordnung ist das Ziel der Planung, diejenige durchgehende Linienvariante zu ermitteln, die über die Gesamtstecke die geringsten Eingriffe in Schutzgebietsausweisungen und fachspezifisch als wertvoll eingestufte Bereiche der Umwelt und Raumordnung verursacht, gleichzeitig aber auch die verkehrlichen Projektziele erfüllt und finanzierbar ist.	
149	**Schriftlich (Email)**		**1)** Laufende, vertiefte trassierungstechnische Untersuchungen zur Vorbereitung durchgehender Linienvarianten (aus dem 5. Dialogforum) - Raum 4 Wörth/ Karlsruhe - Raum 8 Karlsruhe In der Übersicht Segmentvergleiche ist hierzu nichts zu finden. Daher die Frage: Wie weit sind die vertieften Untersuchungen gediehen und wie sind sie in der Verbindung zu den Segmentvergleichen, insbesondere zum Vergleichsbereich 23 RM – RN, zu sehen? **2) a)** Vergleichsbereich 23 RM – RN Die Segmentverläufe im Abschnitt 3.1.23 sind in der Karte auch bei Vergrößerung nicht klar zu verorten, außer Segment 1101. **b)** Das Segment 1105 der Tabelle 23 ist in der Karte nicht eingetragen. Können Sie die Verläufe detaillierter zur Verfügung stellen? **c)** Warum ist die Segmentbezeichnung 1101 einmal gelb und einmal blau eingetragen? **3)** Speziell Segment 1114 Segment 1114 ist gelb gekennzeichnet und wird beschrieben als „betrieblich für durchgehende Varianten erforderliche Abschnitte (ohne Segmentvergleich)“. Für welchen Fall wird 1114 als durchgehende Variante gebraucht und warum wird sie nicht einem Segmentvergleich unterzogen?	**Zu 1):** Die Untersuchungen befinden sich noch in der Bearbeitung, sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese im Rahmen des Dialogoforums vorgestellt. **Zu 2) a):** Die Varianten liegen räumlich sehr nah aneinander. Mittlerweile liegt eine aktualisierte Version der Unterlage mit den Tabellen und Kartenauszügen zum Segmentvergleich vor, die um eine verbal argumentative Erläuterung ergänzt wurde (vgl. hier). – hier sind nun auch die Segmentverläufe genauer beschrieben. **Zu 2) b):** Das Segment 1105 ist in der Karte für den Vergleichsbereich RQ-RM enthalten (blaue Signatur) und in der Abbildung des Vergleichsbereich RM-RN nicht dargestellt. **Zu 2) c):** Das Segment 1101 wurde im Rahmen des Segmentvergleichs 23 RM – RN am Gelenkpunkt RM geteilt. Der nördliche Abschnitt des Segments 1101 (nördlich des Gelenkpunktes RM) ist blau dargestellt, da dieser Segmentbereich nachteilig bewertet wurde. Im südlichen Bereich 1101 (südlich des Gelenkpunktes RM) wurde das Segment 1101 grün dargestellt und wird in dem Bereich weiter untersucht. Eine gelbe Darstellung des Segments 1101 gibt es nicht. **Zu 3):** Das Segment 1114 wurde in keinem Vergleichsbereich berücksichtigt, da dieses Segment eine mögliche Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe darstellt. Die Notwendigkeit dafür wird anhand verkehrlicher/ betrieblicher Kriterien geprüft werden. Sollte die Anbindung aus verkehrlicher/ betrieblicher Sicht im Rahmen der vertieften Untersuchung von durchgängigen Linienvarianten weiterhin erforderlich sein, wird auch noch einmal eine Anbindung des Karlsruher Hbf über die Strecke 4000 als Neubauanteil des Segments 1101 und weiterem Verlauf über die Bestandsstrecken über Karlsruhe-Durlach als alternative Lösungsmöglichkeit zum Segment 1114 geprüft werden.	**In Bearbeitung**

150	**Schriftlich (Email)**		Was bedeutet es, dass in der "Übersichtskarte Segmentvergleich Ergebnis" vom 07.02.2022 im Bereich nördlich von Karlsruhe-Durlach der Streckenabschnitt 1114 in "gelb" dargestellt ist, was laut Legende mit "betrieblich für durchgehende Varianten erforderliche Abschnitte (ohne Segmentvergleich)" beschrieben ist. Aus Karlsruher Sicht ist dieser Streckenabschnitt, der den Elfmorgenbruchwald einmal kreuzt und dabei in Hochlage kommen muss, ein enormer Eingriff, der beiWeiterverfolgung der Abschnitte 1110 und 1101 nicht zwingend erscheint.	Die Streckenabschnitte, die in der „Übersichtskarte Segmentvergleich Ergebnis“ in gelb dargestellt sind, werden vornehmlich aus verkehrlich/betrieblichen Gründen weiterverfolgt. Das gelb markierte Segment 1114, das durch den Elfmorgenbruchwald zwischen dem Linienkorridor in Bündelung mit der A5 und der Bestandsstrecke 4020 verläuft, soll der Anbindung des Karlsruher Hbf dienen. Sollte die Anbindung aus verkehrlicher/betrieblicher Sicht im Rahmen der vertieften Untersuchung von durchgängigen Linienvarianten weiterhin erforderlich sein, wird auch noch einmal eine Anbindung des Karlsruher Hbf über die Strecke 4000 als Neubauanteil des Segments 1101 und weiterem Verlauf über die Bestandsstrecken über Karlsruhe-Durlach als alternative Lösungsmöglichkeit zum Segment 1114 geprüft werden. Zwischenzeitlich liegt ein aktualisiertes Dokument mit den Tabellen und Kartenauszügen zum Segmentvergleich vor. Hier wurde für jeden Segmentvergleich eine verbal-argumentative Erläuterung ergänzt. Das aktualisierte Dokument finden Sie ab sofort unter www.mannheim-karlsruhe.de/downloads.	**In Bearbeitung**
151	**Schriftlich (Email)**		**1)** Mitglieder des Workshops waren verwundert, warum es in Teilen des Suchraums bereits fest geplante Tunnel gibt, auf dem Streckenabschnitt zwischen Forst und Bruchsal jedoch nicht. Können Sie folgende Antwort bestätigen: Die DB hat im Rahmen ihrer bisherigen Methodik nur dort Tunnel geplant, wo die Raumwiderstandsklasse V tangiert wäre. Zwischen Forst und Bruchsal ist deshalb kein Tunnel geplant, weil dort maximal die Raumwiderstands-klasse IV betroffen ist. Die DB ist in Ihrer Methodik dabei stringent. Bei Oftersheim/ Kirchheim (vgl. Segementvergleich S. 33) und Walldorf (dito, S. 35) wird dabei verfahren wie bei Bruchsal. Auch dort werden aktuell Autobahnabfahrten ohne jeden Tunnel gequert (zumindest in der zeichnerischen Darstellung). Hier überall gilt: Es gäbe auch überirdische Lösungen, deshalb wird laut Methodik noch kein Tunnel vorgesehen. Weitere Konkretisierungen erfolgen erst im weiteren Verfahren. **2)** Zu den großräumigen Vergleichen waren wir im Workshop überhaupt nicht so richtig gekommen. Diese habe ich mir noch einmal zu Gemüte geführt. Ist es richtig, dass gleich in zwei großräumigen Vergleichen die Variante „Einschleifung über die Schienenschnell-trasse“ den Kürzeren zieht? Einmal hat der autobahnparallele Ausbau die Nase vorn vor der Gleisstrecke 1308 (östlich von Hambrücken) und das andere Mal sticht die Variante zwischen Karlsdorf-Neuthard (vgl. S. 95 im Segementvergleich) den Schnelltrasse parallelen Ausbau aus. Das ist demnach ein doppelter Schlag gegen das Einfädeln von der „Schnellbahntrasse“. Diese Variante war auch auf unseren Wunsch noch einmal in den Blick genommen worden. Ist diese damit erledigt? **3)** Darf ich zudem um ein Signal bitten, warum der Vergleichsbereich RE-RL (über RH) in der kleinräumigen Vergleichsstudie überhaupt nicht berücksichtigt wurde? **4)** Die für mich wichtigste Frage ist jedoch folgende: Im großräumigen Segementvergleich RE-RL werden die Segemente 1202/1301 und 1310/1308 verglichen. 1202/1301 haben dabei die Nase vorn (vgl. Übersicht Segementvergleichse, S. 88). Ich verstehe nicht, warum in der zeichnerischen Darstellung plötzlich das Segement 1302 den Vorzug erhält und auch offen-sichtlich schon ab der Höhe Kronau die Gleise westlich der Autobahn und nicht wie in der kleinräumigen Betrachtung dargestellt auf östlicher Seite der A5 verlaufen. Diese Darstellung wird auch auf den Seiten 90/91 konsequent beibehalten. Können Sie bitte bestätigen, dass 1302 an dieser Stelle wirklich das Vergleichsbeste Linienkorridorsegment ist?	**Zu 1):** Die Antwort können wir bestätigen. Bezogen auf die Planungsmethodik gilt: Entwicklung von Linienkorridoren wurden Tunnelkorridore nur geplant wenn aufgrund der Eingriffe in RWK V in Grobkorridoren oder anderen oberirdischen Alternativen kein durch kommen war. **Zu 2):** Wenn mit der "Schnellbahntrasse" die Bündelung mit der Strecke 4080 gemeint ist: Diese Linienführung gehört zu den weiterzuverfolgenden Segmenten. (siehe Vergleichsbereich 26: RT-RL) **Zu 3):** Kleinräumige Segmentvergleiche Nr. 18: RE-RF und 21: RF-RL. Die "Gewinner" fließen in den übergreifenden Segmentvergleich f: RE-RL ein (Bündelung A5 gegen westlichere Linienführung über LH - die Bündelung 1202/1301 wird weiterverfolgt). **Zu 4):** Vielen Dank für den Hinweis! Hier hat sich offenbar ein Fehler in der zeichnerischen Darstellung beim Vergleichsbereich RF-RL eingeschlichen. Das Bündelungssegment 1202/1301 (östliche Bündelung) wird weitergeführt, wie in der Tabelle angegeben. Wir werden dies in der Abbildung korrigieren.	**In Bearbeitung**

152	**Schriftlich (Email) (1/4)**		**1. Grünzäsur** Die Ausweisung von Grünzäsuren ist im Regionalplan ein Planungsinstrument von heraus-ragender Bedeutung. Folgendes ist dazu auf Seite 22 zur Fortschreibung des Regionalplanes Mittlerer Oberrhein 2022 unter Ziffer 3.1.2. zu Grünenzäsuren festgelegt (sh. Anlage 1): „Vorranggebiete Grünzäsuren sind als Freiräume zu sichern und zu entwickeln, die • das Zusammenwachsen von Siedlungen verhindern und • die Möglichkeit zur siedlungsnahen, landschaftsgebundenen Erholung bieten oder • die Durchgängigkeit des regionalen Biotopverbunds gewährleisten oder • siedlungsnahe ökologische Ausgleichsfunktionen erfüllen. Sie sind im der Raumnutzungskarte als Vorranggebiete festgelegt. In ihnen sind bauliche Anlagen ausgeschlossen. Ausnahmen In der Grünzäsur sind ausnahmsweise zulässig: • nach § 35 I Nr. 1,2 BauGB zulässige bauliche Anlagen, • freiraumorientierte Freizeit- und Naherholungsnutzungen, • den Funktionen der Grünzäsur dienende bauliche Anlagen sowie • regionale Straßenverbindungen, Trassen für den schienengebundenen ÖPNV, unterirdische Leitungen und der Ausbau bestehender technischer Infrastruktur sofern sie die Funktionen der Grünzäsur nicht beeinträchtigen und keine freiraumschonende Alternative besteht.“ Damit ist eine Neubaustrecke für eine internationale Güterverkehrstrasse in Grünzäsuren nicht zulässig ist. Es besteht faktisch ein Bauverbot. Dies spiegelt sich allerdings in der bisherigen Bewertungsmatrix der Bahn nicht wieder, da Grünzäsuren der Raumwider-standsklasse IV allgemein zugeordnet sind. Aus unserer Sicht müsste entweder die Ein-ordung der Raumwiderstandsklasse berichtigt oder dieser Sachverhalt im Segmentvergleich angemessen berücksichtigt werden. Wir bitten im Workshop dazu um Stellungnahme. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Aus den von Ihnen oben genannten Gründen, nach denen in Grünzäsuren bauliche Anlagen nicht zulässig sind,entspricht die Einstufung der Grünzäsurenin Raumwiderstandsklasse(RWK)IV gemäßder Definition dieser RWK: „Sachverhalt, der eine sehr hohe Schutzwürdigkeit aufweist und durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien erwarten lässt und der ein grundsätzliches Zulassungsverbot oder ein sehr schweres Realisierungshindernis darstellen kann bzw. der einen sehr gewichtigen Belang / Ziel der Raumordnung ohne Ausnahmelage darstellt.“(siehe Präsentation zum 2. Dialogforum, dort leicht verkürzt zusammengefasst). Damit entspricht dies der Einordnung anderer Kriterien, wie FFH-oder Naturschutzgebieten in RWK IV. Wenn ein Eingriff in diese Kategorien unvermeidlich sein sollte, ist ein Abweichungs-oder Ausnahmeverfahren bzw. eine raumordnerische Zielabweichung (also eine Abwägung, welchem Belang höheres Gewicht einzuräumen ist) erforderlich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
152	**Schriftlich (Email) (2/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2. Schutzgut „Mensch“** In der „Karlsruher Erklärung“ war der Raumschaft besonders wichtig, das Schutzgut „Mensch“ in den Bewertungskriterien angemessen zu berücksichtigen und dem Schutzgut „Umwelt“ gleichzustellen. Auf die Fortschreibung der „Karlsruher Erklärung“ wird an dieser Stelle verwiesen. In der bisherigen Bewertungsmatrix zu den Segmentvergleichen wird aus unserer Sicht noch nicht angemessen darauf Rücksicht genommen. Zum einen wird im Bereich des Schutzgutes „Umwelt“ sogar eine Teilung in den allgemeinen Bereich und in FFH Gebiete vorgenommen. Das Schutzgut „Mensch“ spiegelt sich lediglich in dem Punkt „Verletzung der Abstandszone 250m Wohnen“ wieder. Bereits in den Eingangshinweisen zu den aktuellen Unterlagen zum Segmentvergleich ist auf Seite 3 Folgendes zu lesen: „…bei Unterschreitung dieses Siedlungsabstandes ist von erheblichen Beeinträchtigungen (visuelle Wirkungen, Abtrennung von Freiraum) des nahen Wohnumfeldes auszugehen und auch anzunehmen, dass eine Einhaltung der gesetzlichen Emissionsgrenzwerte Schall nicht ohne umfangreiche Schutzmaßnahmen eingehalten werden können und somit eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit nicht auszuschließen ist.“ Müssten diese Bereiche nicht auf Grund der massiven Beeinträchtigungen bei der Einordnung der Raumwiderstandsklassen den Siedlungsflächen gleichgestellt und damit Raumwider-standsklasse V eingeordnet werden? Wann werden, unabhängig von der Raumwiderstands-klasse, diese massiven Beeinträchtigungen bei einer Neuzerschneidung angemessen bewertet? Wohl mit Bezug auf die „Karlsruher Erklärung“ wurde im 7. Workshop am 16.2.2022 darauf hingewiesen, dass ein weiteres Bewertungskriterium „Trenn- und Einschlusswir-kung“ entwickelt und bewertet werden soll. Im Workshop wurde aus unserer Sicht nicht eindeutig geklärt, zu welchem Zeitpunkt dieses neue Kriterium Berücksichtigung finden soll. Wenn wir es richtig verstanden haben, wollen Sie dies erst beim Variantenvergleich heran- ziehen. Aus unserer Sicht muss dieses Kriterium bereits beim Segmentvergleich ermittelt und bewertet werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Entsprechend der Definition der Raumwiderstandsklassenfließt das Schutzgut Mensch durch die Kriterien „Wohnsiedlungsflächen und vulnerable Orte“ (RWK V), „Industrie-und Gewerbeflächen“ (RWK IV) und „Sport-und Freizeitein-richtungen“ (RWK III) ein. Darüber hinaus wurden im Segmentvergleich die „AbstandszonenWohnen“als zusätzliche Kriterien herangezogen. Die Abstandszonen zu Wohnsiedlungsflächen hat unser Planer auf Grundlage von Erfahrungswerten als grobe Pufferzonen bei reinen Neubauoptionen berücksichtigt, um damitschonwährend der Grobanalyse imSegmentvergleichzuversuchen, die Schall-Grenzwerte der 16. BImSchVangemessenzu berücksichtigen.Die RWK V ist für Sachverhalte außerordentlich hoher Restriktionen definiert, deren Überwindung im Rahmen der Vorhabenverwirklichung aus faktischen Gründen nahezu ausgeschlossen ist. Dies trifft auf die Abstandszonen nicht zu.Einegesetzliche Regelung zu Abständen von Neubaustrecken der Bahn zu Wohnsiedlungsflächen gibt es nicht.Die Belastung von Wohnsiedlungsflächen durch die Neu-und Ausbaustreckewird im nachfolgenden Variantenvergleich beim Schutzgut Mensch z. B. durchKriterien wie Trenn-und Einschlusswirkung, visuelle Beeinträchtigung und Schallimmissionen bewertet. Die Trenn-und Einschlusswirkung kann nur individuell im Einzelfall beurteilt werden. Flächendeckend vorliegende Grundlagendaten für die Grobanalyse liegen hierzu nicht vor und können auf dieser Planungsebene noch nicht berücksichtigt werden.Die vertieften Untersuchungen i.R. des Variantenvergleichs werden starten, nachdem die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten identifiziert wurden, d.h. vsl. ab 4. Quartal 2022. [Fortführung in nächster Zeile]	**In Bearbeitung**

152	**Schriftlich (Email) (3/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3. Sicherung von Wohnraumflächen** Im 7. Workshop am 16.02.2022 wurde darauf hingewiesen, dass in einem der weiteren Schritte ein Abgleich mit den Bedarfsflächen für Wohnraum vorgenommen werden soll. Als relevantes Dokument wolle man die Flächennutzungspläne berücksichtigen. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Flächennutzungspläne unterschiedliche Dauer haben und deshalb zum Teil eine nur sehr kurzfristige Aussagekraft haben. Relevant für die Beurteilung des Flächenbedarfs zur Sicherung von Wohnraum sind die Flächen im Regionalplan. Deshalb muss zwingend ein Abgleich mit den aktuellen bzw. aktuell in Fortschreibung befindlichen Regionalplänen erfolgen. Wir erlauben uns an dieser Stelle auch den Hinweis, dass die Schaffung und Sicherstellung von Wohnraum die soziale Frage unserer Zeit und deshalb für die Region von außerordentlicher Bedeutung ist. **4. Technische Prüfung** Beim 5. Dialogforum am 31.1.2022 wurde darauf hingewiesen, dass bei bestimmten Segmen-ten nunmehr noch eine technische Detailprüfung erfolgen soll. Das Ergebnis soll voraus-sichtlich im Juni dieses Jahres vorliegen. Haben wir es richtig verstanden, dass in diesen Segmenten nun im Detail die technische Machbarkeit geprüft wird und im Ergebnis diese Segmente ggf. nicht weiterverfolgt werden können? In welcher Planungstiefe erfolgt die technische Untersuchung? **5. Ruhige Gebiete** Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden für Karlsdorf-Neuthard „Ruhige Gebiete“ ermittelt und ausgewiesen. Wir weisen darauf hin, dass diese in ihren Planungen noch nicht berück-sichtigt wurden und bitten um entsprechende Berichtigung (sh. Anlage 2). *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Die Flächennutzungspläne werden grundsätzlichbeim nachfolgenden Variantenvergleich(s. Erläuterung zu Punkt 2)als weitere Datengrundlage herangezogen. Neben den zum Zeitpunkt der Antragstellung rechtsgültigen Regionalplänen werden auch in Aufstellung befindliche Plänegeprüft undin der Abwägung mitberücksichtigt. **Zu 4):** Dies ist richtig. Die Untersuchung erfolgt in der jeweils erforderlichen Tiefe, die eine belastbare Aussagefür den jeweiligen Planungsschrittmöglich macht.Im nächsten Schrittgehtes darum, durchgängige, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten zu identifizierten.Hierfür werden aktuell neuralgische Punkte vertieft auf technische Machbarkeit untersucht. Während des darauffolgendenVariantenvergleichs können weiterevertiefte, technische Machbarkeitsuntersuchungen erforderlich werden. **Zu 5):** Es ist vorgesehen, „Ruhige Gebiete“ als Kriterium beim Variantenvergleich heranzuziehen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
152	**Schriftlich (Email) (4/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **6. Segmentvergleich 22** In der Bewertungsmatrix wurde von Ihnen festgestellt, dass keine „Abstandszone 250m Wohnen“ betroffen sei. Wir weisen darauf hin, dass dies falsch ist und bitten deshalb um entsprechende Prüfung und Berichtigung. **7. Segmentvergleich IX** Bei dem Segment 1104/1302 erfolgt keine konsequente Bündelung an der B 36. Bei diesem Segment ist außerdem die ermittelte Fläche „Abstandszone 250m Wohnen“ nicht nachvollziehbar. Wir bitten um entsprechende Stellungnahme im Workshop. **8. Segmentvergleich i** In der Bewertungsmatrix wird das Segment 5002/1105/1104 als „Vorteil“ bewertet, in der Übersichtskarte zum Segmentvergleich wurde fälschlicherweise das Segment 1313/1102/1307 grün markiert. Wir bitten dies entsprechend zu berichtigen.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 6):** Die 250 m-AbstandszoneWohnenkommt nur bei Neutrassierungen im Freiraum, nicht für Ausbau-und Bündelungsoptionen,zum Tragen(siehe 4. Dialogforum: Folie 77). Wenn schon eine Vorbelastung durch die Schiene oder Autobahn besteht, fließt die Abstandszone nicht in die Bewertung ein. **Zu 7):** Der Segmentvergleich IX vergleicht die Segmente „1102/1307“ und „1104/1309“ miteinander. Von der Bündelung des Segments 1309 mit der Bundesstraße B36 wird einerseits aufgrund der Trassierungsparameter (Radien) und andererseits zur Verminderung des Eingriffs in das FFH-Gebiet abgewichen. Im Rahmen der Linienoptimierung wird untersucht, inwieweit hier noch Verbesserungen möglich sind.Die ermittelten Flächen zur „Abstandszone 250m Wohnen“ ergeben sich jeweils aus den Durchfahrungslängen durch die rot gestrichelt gekennzeichneten Bereiche, die in der Karte für den Vergleichsbereich RJ-RM erkennbar sind. **Zu 8):** DerHinweis ist korrekt, dies wurde in dem aktualisierten Dokument angepasst.Da im Raum Graben-Neudorf noch verschiedene technische Detailuntersuchungen anstehen und um nicht vorschnell Segmente auszuscheiden, werden zunächst alle drei Segmente weitergeführt und im weiteren Planungsverlauf tiefergehend untersucht und optimiert.	**In Bearbeitung**

153	**Schriftlich (Email) (1/3)**		**1.** Methodik - bei den FFH Gebieten wird nur die Durchquerung bewertet. Aus unserer Sicht ist es jedoch ein Unterschied, ob solch ein Gebiet halbiert oder lediglich am Rande "angeschnitten" wird. Wie wird dies bewertet? **2.** Methodik - Abstandszone 250m Wohnen, hier besteht aus unserer Sicht auch ein gehöriger Unterschied, ob die Gleise näher (<50m) oder entfernter (>200m) liegen. Wie wird dies berücksichtigt? Falls dies erst später berücksichtigt wird, kann dann vorab schon eine Festlegung in den Segmenten erfolgen oder müssten mehr Segmente weiter verfolgt werden? **3.** Methodik - Warum unterscheidet sich die Abstandszone von RWK IV und III? **4.** Methodik - Tunnel haben offensichtlich einen Einfluss auf den Zahlenwert eines Segmentes, sind jedoch noch nicht festgelegt. Wäre es nicht sinnvoll die jeweilige Betrachtung einmal mit und einmal ohne Tunnel durchzuführen? Dies würde auch der Transparenz dienen.	**Zu 1):** Bei der Grobanalyse können solche qualitativen Aspekte noch nicht berücksichtigt werden. Es werden für den Segmentvergleich nur gemessene Werte (Durchfahrungslängen) zugrunde gelegt. Durchfahrungen in Bündelungen mit anderen Verkehrsträgern fließen allerdings durch die Gewichtung („Bündelungsbonus“) mit ein. Im vertiefenden Variantenvergleich können solche Aspekte einer randlichen oder mittigen Durchfahrung ggf. in der Abwägung verbal-argumentativ berücksichtigt werden. **Zu 2):** Auch dies kann auf der jetzigen Betrachtungsebene noch nicht im Detail berücksichtigt werden. Der Betrachtungsebene entsprechend können im ersten Abschichtungsschritt nur „grobe“ Bewertungskriterien zugrunde gelegt werden, um deutlich bessere von deutlich schlechteren Segmenten zu trennen. Bei den Schallberechnungen für die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten kommt dann der genauere Abstand zu den Siedlungsflächen zum Tragen. **Zu 3):** Die Abstandszone wurde in der Raumwiderstandskarte zur Findung von Grobkorridoren noch nicht herangezogen, sondern fließt als zusätzliches Kriterium neu beim Segmentvergleich mit ein. Daher wird dieses Kriterium in der Tabelle für den Vergleich der Segmente gesondert dargestellt. **Zu 4):** Tunnel sind dort in den Linienkorridoren enthalten, wo aus technischen Gründen gemäß aktueller Planungstiefe vsl. keine oberirdische Trassierung – auch nach Überprüfung von oberirdischen Alternativen – möglich ist. Die Raumwiderstände werden bei Tunnelabschnitten nicht gemessen. Eine Betrachtung ohne Tunnel ergäbe keinen Sinn, da diese Linienkorridore bei oberirdischer Durchquerung mit z.B. erheblichen Eingriffen in Wohngebiete ausgeschieden würden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
153	**Schriftlich (Email) (2/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5.** Segmentvergleich 22: bei Karlsdorf (1102) wird 0m für die Abstandszone genannt, als Ortskundiger offensichtlich ein Fehler. **6.** Segmentvergleich 25: wie kann eine Festlegung erfolgen, wenn die Signifikanzschwelle nicht erreicht wird? **7.** Segmentvergleich III: wie kann eine Festlegung erfolgen, wenn die Signifikanzschwelle nicht erreicht wird? **8.** Segmentvergleich IX: warum wird gegen das Bündelungsgebot (1309) verstoßen und wie ändert dies die Länge der Abstandszone? Wie kann eine Festlegung erfolgen, wenn die Vergleiche einmal 100:140 und danach 130:100 lauten? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Die Abstandszone im Rahmen des Segmentvergleichs kommt nur bei Neu-trassierungen im Freiraum zum Tragen. Wenn im Fall einer Bündelung schon eine Vorbelastung durch die Schiene oder Autobahn besteht, fließt die Abstandszone nicht in die Bewertung ein. **Zu 6):** Gemäß der Methodik werden grundsätzlich nur signifikant schlechtere Seg-mente zurückgestellt. Da die beiden Segmente aber räumlich sehr nah zusam-menliegen und im Rahmen der Linienoptimierung innerhalb des ca. 1000 m breiten Linienkorridors noch Spielräume gegeben sind, wird das Segment mit dem leichten Vorteil bei RWK IV bevorzugt und weitergeführt. **Zu 7):** In der zielsystemübergreifenden Summe stellt sich Segment 2401/2310/2305 zwar insgesamt nur leicht (nicht signifikant) vorteilhaft dar, aufgrund der bei allen Kriterien gegebenen leichten Vorteile, mit sehr deutlichen Vorteilen beim Zielsystem Umwelt und geringerer FFH-Betroffenheit wird es aber dennoch als das bessere bewertet. **Zu 8):** Von der Bündelung mit der Straße wird einerseits aufgrund der Trassierungs-parameter (Radien) und andererseits zur Verminderung des Eingriffs in das FFH-Gebiet abgewichen. Im Rahmen der Linienoptimierung wird untersucht, inwieweit hier noch Verbesserungen möglich sind. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

153	**Schriftlich (Email) (3/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **9.** Segmentvergleich XI: wird hier nicht das falsch Segment mit grün gezeigt? **10.** Segmentvergleich i: woher stammt die RWK V Bewertung 360m? (nicht aus den angegebenen Quellen 22, 25, 26 oder IX) Als "Vorteil" wird die Lösung "5002/1105/1104" genannt, im Bild jedoch die Lösung "1313/1102/1307" gezeigt, warum?	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 9):** Nach dem Segmentvergleich werden sowohl die Durchfahrung Graben-Neudorf als auch die östliche Umfahrung weiterverfolgt. Für die Durchfahrung Graben-Neudorf steht allerdings noch eine detailliertere technische Bewertung aus. **Zu 10):** Die Verschneidung des Liniensegments "5002/1105/1104" mit der RWK V ergibt sowohl in der Raumordnung als auch in der Umwelt eine Durchfahrungslänge von je 180 m, zusammen also 360 m. Auf Grundlage der Betroffenheit der Raumwi-derstandsklasse V stellt sich das Segment „5002/1105/1104“ somit deutlich schlechter dar als die beiden anderen und müsste eigentlich ausgeschieden werden. Hier bedarf es aber erst noch einer detaillierteren technischen Betrachtung, in wel-chem Umfang unter Berücksichtigung auch eines Bestandsumbaus tatsächlich Wohnhäuser betroffen sind. Eine Entscheidung wird daher auf dieser Ebene noch nicht getroffen. Auf der Bewertungsebene der RWK III stellt sich das Segment "5002/1105/1104" vorteilhaft dar. Da im Raum Graben-Neudorf noch detaillierte technische Untersuchungen anstehen und um nicht vorschnell Segmente auszuscheiden, werden zunächst alle drei Segmente weitergeführt.	**In Bearbeitung**
154	**Schriftlich (Email)**		Im Segementvergleich RE-RL, vgl. Seite 88, sind 1202/1301 die vorzuziehende Variante. An dieser Stelle ist es offensichtlich auf Seite 89 zu einer falschen zeichnerischen Darstellung gekommen. Dort wird nämlich 1302 als vorzuziehende Variante ausgewiesen. Beim noch umfassenderen Segementvergleich RE-RM verhält es sich jedoch anders. In der Tabelle auf Seite 90 ist die Variante 1202/1301/1302 als vorzuziehende Variante dargestellt. In der zeichnerischen Darstellung kommt es dann zu einer zeichnerischen Darstellung, bei der 1302 der Vorzug gegeben wird. Meine Vermutung ist nun folgende. In der Tabelle hat sich bei den Segmenten 1202/1301/1302 ein Fehler eingeschlichen. Hier müsste es heißen: 1202/1301/1102. Demnach wäre dann auch sehr offensichtlich, dass die zeichnerische Darstellung von 1302 definitiv fehlerhaft ist und zu 1301 korrigiert werden muss. Für den aktuellen Sachstand Ihrer Methodik wäre eine derartige Korrektur konsequent und nachvollziehbar. Unbestritten ist, dass mit Blick auf eine Vielzahl übergeordneter Fragestellungen, die Sie jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt prüfen werden, die auf der Seite 91 zeichnerisch dargestellte Variante erhebliche Vorteile gegenüber 1202/1301/1102 hätte und deshalb auf jeden Fall eine weitere Betrachtung erfahren sollte. Jenseits jeder Methodik lassen sich nämlich tatsächlich sehr wohl mit etwas Raum- und Ortskenntnis Varianten abbilden, die „gefühlt und nach dem 7. Sinn“ die richtigen sind – nicht nur mit Blick auf den Schutz von Mensch und Natur, sondern auch im Hinblick auf die Finanzierbarkeit. Das ist auch das Grundproblem der angewandten Systematik. Hier werden Zwischenergebnisse produziert, die aus kommunaler Sicht und auch aus Sicht Ihrer angewandten Methodik niemals Endergebnisse sein können und die tatsächlich das Potential haben, die Ortsgemeinschaft in maximalen Aufruhr zu versetzen. Die auf Seite 91 zeichnerisch dargestellte Variante mit 1302 hält hingegen den mit Ortskenntnis durchgeführten Plausibilitätsprüfungen stand.	Wie bereits vermutet, hatte sich hier offenbar ein Fehler in der zeichnerischen Darstellung für den Segmentvergleich f beim Vergleichsbereich RE-RL eingeschlichen. Das Bündelungssegment 1202/1301 (östliche Bündelung zur Bundesautobahn A5) wird weitergeführt, wie in der Tabelle für den Vergleich der Segmente „1202/1301“ und „1302“ angegeben. Die Abbildung für den Vergleichsbereich RE-RL wurde zwischenzeitlich korrigiert und die Ergebnisse des Segmentvergleichs in einer aktualisierten Fassung erstellt. Beim Segmentvergleich g (RE-RM) lag ebenfalls ein Fehler bei der Benennung der Segmente in der Tabelle vor, welcher nun korrigiert wurde. Wie Sie richtigerweise vermutet haben, wird der Segmentverlauf „1202/1301/1102“ weiterverfolgt. Entsprechend haben wir die Ergebnisse des Segmentvergleichs nun aktualisiert und um eine verbal argumentative Erläuterung ergänzt. Diese Aktualisierung haben wir nun auf unserer Website unter www.mannheim-karlsruhe.de/downloads veröffentlicht. Unter diesem Link finden Sie direkt zum Dokument. Wir werden nicht müde, es zu betonen: Planung ist ein iterativer Prozess. Im Rahmen des Projekts werden die Ergebnisse insofern kontinuierlich verfeinert, neue Erkenntnisse fließen in die Betracht	**In Bearbeitung**

155	**Schriftlich (Email)**		Als Verein, der von dieser Trasse betroffen wäre, möchten wir hiermit unsere Bedenken gegen diese in die Diskussion mit einbringen und begründen. Seit 1980 sind wir ein eingetragener Verein mit einem eingetragenen Flugplatz und einer Aufstiegs-erlaubniss der zuständigen Luftfahrtbehörde. In den letzten Jahren wurde viel Zeit, Arbeit und Geld in unser Gelände investiert. 2015 wurde eine Erneuerung der Aufstiegsertaubniss beantragt, um die bestehende an die aktuellen Gegebenheiten und Regelungen anzupassen, unter anderem um schwerere Modelle fliegen zu können. Hierfür mussten wir ein Gutachten erstellen lassen. Um diesem gerecht zu werden wurde unser Platz vergrößert, wobei es nötig wurde einen Teil des Geländes mit mehreren LKW-Ladungen Erde aufzufüllen, anzupassen, zu verdichten und mit Gras einzusähen. Die Anschaffung eines neuen, größeren Aufsitz-mähers wurde nötig. Da der Unterstand des alten Rasenmähers zu klein war, wurde ein Überseekontainer gekauft. Würde die Trasse gebaut, würden wir eventuell unseren Platz verlieren. Mit großer Sicherheit aber die Aufstiegserlaubniss, da notwendige Voraussetzungen wie-z.B. der Abstand zu den Geleisen, Oberleitungen etc. wohl nicht mehr gegeben wären. Selbst wenn der Flugplatz als solcher nicht betroffen wäre, könnte ein großer Teil der rund 50 Mitglieder ohne Aufstiegs-erlaubniss ihr Hobby nicht wie gewohnt ausüben. Ein großer Teil der Modelle könnte nicht mehr genutzt werden und würde zu totem Kapital. Deshalb hierzu 2 Fragen: Können wir darauf hoffen, dass sich die Bahn bemüht uns ein geeignetes Ersatzgelände anzubieten und die Kosten übernimmt um dieses entsprechend nutzen zu können? Haben wir als Verein und Einzelpersonen Anspruch auf Entschädigungs- zahlungen oder können wir diese gegebenenfalls einklagen ?	(...) Die aktuelle Planungsphase fokussiert auf die Linienfindung und technische Machbarkeit der zu planenden, neuen Eisenbahninfrastruktur. Derzeit befinden wir uns im „Segmentvergleich“, bei dem das Netz der zuvor entwickelten Linienkorridore auf eher kleinräumiger Ebene ausgedünnt wurde. Ein Linienkorridor ist ein bis zu 1000 Meter breiter Streifen, in dem eine spätere, mögliche zweigleisige Linienvariante verlaufen kann. Dabei handelt es sich noch nicht um durchgängige Linienvarianten zwischen Mannheim und Karlsruhe, sondern im Wesentlichen um eine weitere Eingrenzung des Suchraums. Zu Ihren Fragen können wir derzeit also nur allgemeine Aussagen treffen, da konkretere Planungen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorliegen. Insbesondere ist auch noch keine Entscheidung über die mögliche, zukünftige Linienführung getroffen worden. Sofern im weiteren Planungsverlauf Ihr Gelände betroffen wäre und es hier zu einer Inanspruchnahme des Geländes käme, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung. Die DB Netz AG wird in diesem Fall auf Sie zugehen und weitere Details mit Ihnen abstimmen. Eine angemessene Detailtiefe der Planung, um konkrete Eingriffe in Grundstücke beurteilen zu können liegt allerdings erst zum Abschluss der Vorplanung vor. Dies ist die Planungsphase, die nach dem Raumordnungsverfahren folgt. Die Einleitung des Raumordnungsverfahrens ist nach aktueller Einschätzung für Ende 2023 geplant.	**In Bearbeitung**
156	**Schriftlich (Email) (1/4)**		(…) **1)** Beim Suchraum sind vordringlich linksrheinische Varianten zu untersuchen, da hier eine bei weitem geringere Bevölkerungsdichte besteht als bei rechtsrheini-schen Varianten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Für zwei neue Gleise der „NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe“ bewegen wir uns zum aktuellen Projektstand in einem Suchraum, der sich von Karlsruhe bis Mann-heim über die gesamte Rheinebene erstreckt und gen Osten durch das Kraichgau sowie gen Westen durch den Pfälzerwald begrenzt wird. Die Kriterien sind dabei für den gesamten Suchraum identisch. Grundsätzlich sind die aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht klassifizierten Raumwiderstände auf beiden Seiten des Rheins flächendeckend sehr hoch. Dabei gehen Siedlungsbereiche und andere schützenswerte Flächen (z.B. Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete usw.) gleichwertig in die Raumwiderstandsanalyse ein, sodass ausschließlich auf Basis von Siedlungsflächen keine valide Aussage über die Wahrscheinlichkeit einer vorzugswürdigen Linienführung getroffen werden kann.Im Planungsprozess werden rechts- und linksrheinische Linienkorridore stets gleichwertig betrachtet. Dabei fließen sowohl raum- und umweltfachliche als auch verkehrliche, betriebliche, technische und wirtschaftliche Belange mit ein. Zum derzeitigen Planungsstand sind weiterhin Linienführungen sowohl auf links- als auch rechtsrheinischer Seite denkbar. Ein vorzeitiger Ausschluss findet nicht statt, auch um später einer möglichen Prüfung der Rechtssicherheit standhalten zu können. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

156	**Schriftlich (Email) (2/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Sollte sich trotzdem der Suchraum für die Bahntrasse insbesondere auf den rechtsrheinischen Teilraum der Metropolregion Rhein-Neckar fokussieren, dann fordern wir, dass Bürgerinnen und Bürger, sowie Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger besser beteiligt werden, um die Kommunikation und Feedback-Möglichkeiten zu erhöhen und Entscheidungsprozesse transparent zu ma-chen. Hierzu gehört für uns eine enge Einbeziehung der Bürger*inneninitiativen zum Kompetenzfeld „Stille Schiene" in unserer Region und institutionalisierte Be-teiligungsstrukturen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Derzeit ist unser Suchraum noch groß – und es ist heute noch nicht entschieden, wo die Trasse der NBS/ABS künftig entlangführen wird. Vorfest-legungen gibt es nicht. Dies bedeutet für uns auch: Wir möchten Gerüchten, wo eine mögliche Linienführung verlaufen könnte, keinen Raum geben.Daher haben wir von Anfang an auf eine transparente Kommunikation gesetzt, um die Öffentlichkeit über das Projekt und den Planungsfortschritt zu informieren. Zum Beispiel haben wir im November 2020 eine öffentliche Auftaktveranstaltung durchgeführt. Seit Januar 2021 findet ungefähr im Quartalsrhythmus unser Dialogforum inkl. vertiefender Workshops statt. Hier informie-ren wir die relevanten Stakeholder (z.B. Abgeordnete, Bürger-meister:innen, Vertreter:innen der öffentlichen Verwaltung, Verbände, Bürger-initiativen) ausführlich über den aktuellen Planungsstand als Blick in die Werkstatt. Die von Ihnen angesprochene „Bürgerinitiative Stille Schiene“ ist seit Beginn unserer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung festes Mitglied des Dialogforums. Außerdem setzen wir den Fokus unserer öffentlichen Kommunikation außerhalb des Dialogfo-rums auf folgende Kanäle: - Unsere öffentliche Projekt-Website, die den aktuellen Stand der Planungen widerspiegelt. - Unseren Projekt-Newsletter, den alle interessierten Personen abonnieren können. - Unseren Bürgerdialog, der monatlich jeder Person aus der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung steht. - Unsere Info-Container, um auch vor Ort zu informieren und das persönliche Gespräch zu suchen (nächste Aufstellung für Mitte 2022 geplant). - Informationsveranstaltungen zum Planungsstand wie zuletzt am 17. Januar 2022 mit über 640 Teilnehmenden via Live Stream *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
156	**Schriftlich (Email) (3/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** Mit zwei neuen Gütergleisen kein zusätzlicher Lärm in unserer Region erzeugt wird. Bereits seit Jahren ist unsere im Oberrheingraben liegende Region gerade durch Bahnlärm schwer belastet. Darum muss beim Bau von zusätzlichen Gleisen durch geeignete auch übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen dafür gesorgt werden, dass Lärmprobleme auch an Gütergleisen im Bestand deutlich reduziert werden. **4)** Landschaften und gewachsene Strukturen sowie Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen nicht weiter zerschnitten werden und die Auswirkungen der Gütertrasse für Menschen und Natur auf ein absolutes Minimum reduziert werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Für eine genehmigungsfähige Lösung müssen die gesetzlichen Bestimmungen für Schallschutz berücksichtigt werden (z.B. 16. BImSchV-Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Für den Variantenvergleich werden Schalluntersuchungen für verschiedene Linienvarianten durchgeführt. Forderungen aus der Öffentlichkeit, die über das ge-setzliche Maß hinaus gehen, können auf Grundlage von §5 der Bedarfsplanumsetzungsverein-barung in den Deutschen Bundestag eingebracht werden. Die Deutsche Bahn wird die Forde-rungen aus der Öffentlichkeit auf technische und rechtliche Umsetzbarkeit prüfen und mit einer volkswirtschaftlichen Bewertung zusammen mit der empfohlenen Vorzugsvariante dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die parlamentarische Befassung übergeben. Die parlamentarische Befassung ist zum Abschluss der Vorplanung vorgesehen, die nach dem Raumordnungsverfahren folgt. **Zu 4):** In Bezug auf die Systeme Umwelt und Raumordnung ist das Ziel der Planung, diejenige durchgehende Linie zu ermitteln, die über die Gesamtstecke die geringsten Eingriffe in Schutzgebietsausweisungen und fachspezifisch als wertvoll eingestufte Bereiche verursacht. In die Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten werden auch die Kriterien „Trennwirkung“ und „Landschaftsbild“ einfließen, um die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten zu vergleichen. Grundsätzlich werden alle Raumkriterien und Schutzgüter gleich gewichtet. Es wird jedoch berücksichtigt, dass sie im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe unterschiedliche Betroffenheiten auslösen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

156	**Schriftlich (Email) (4/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5)** Über Tunnellösungen oder Einhausungen die Lärmsituation vorhandener und neuer Gütergleise gerade in der Nähe von vorhandenen oder künftigen Sied-lungsbereichen deutlich entschärft und die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen nicht tangiert werden.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwiderstandsklasse möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt.Der Variantenvergleich basiert – wie oben bereits beschrieben – grundsätzlich auf den drei Ziel-systemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Wirtschaft/Technik“. Daher prüfen wir mögli-che Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die Projektziele erfüllt und finanzierbar ist.	**In Bearbeitung**
157	**Schriftlich (Email) (1/8)**		(...) **1)** Die Dialogforen und Workshops der letzten Wochen und Monate waren sehr arbeits- und zeitintensiv. Umso ärgerlicher ist, dass an verschiedenen Stellen in den Diskussionen klar wurde, dass die Arbeiten seitens der DB noch nicht abgeschlossen waren bzw. bis heute nicht sind. Die Zeit, die von Seiten der Bürgerinitiative von vielen Ehrenamtlichen hier er-bracht wurde, war und ist damit hinfällig geworden, da ein sich ständig ändernder Sachstand hier doppelte und vielfache Arbeit erfordert, die sich im Nachhinein als unnötig erweist, da KEIN fundierter Sachstand vorliegt. Dies ist fast schon Ausdruck einer Geringschätzung der Arbeit der Teilnehmer des Dialogprozesses. Beispiele dazu sind Ihnen im Rahmen des Dialogforums sicherlich auch nicht entgangen. Unserer Ansicht nach ist dies auch der fehlenden Stringenz im Planungsprozess geschuldet. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Uns ist bewusst, dass die Sitzungen und Workshops des Dialogforums für alle Beteiligten zeitintensiv sind. Wir haben uns für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe bewusst dazu entschieden, die Akteure und Interessens-vertreter der Region sehr früh, aktiv in den Planungsprozess einzubinden. Durch einen frühzeitigen Dialog möchten wir die Erarbeitung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren transparent und ergebnisoffen begleiten. Die Planung für das Bahnprojekt Mannheim – Karlsruhe basiert für den gesamten Suchraum auf einer einheitlichen Methodik, die für den jeweiligen Planungsschritt regelmäßig in den Dia-logforen und Workshops vorgestellt wird. Unser Suchraum ist sehr groß, dicht besiedelt, und es gibt viele aus umweltfachlicher Sicht schützenswerte Flächen. Ferner sind für die Auswahl der Antragsvariante für das Raumordnungs-verfahren die drei Zielsysteme „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Wirtschaft/ Technik“ gleichberechtigt zu berücksichtigen. Die sich aus der Größe des Such-raums ergebene Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten und die teilweise Konkurrenz der einzelnen Ziele in den verschiedenen Systemen führen zu einer gro-ßen Komplexität im Planungsprozess. Dieser folgt daher dem Prinzip vom Groben zum Feinen. Ferner prägen Iteration und eine schrittweise zunehmende Detaillierungstiefe das planerische Vorgehen. Aufgrund der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit am parallel verlaufenden Planungsprozess kann es sich bei den angebotenen Dialogforen und Workshops immer nur um einen Blick in die Werkstatt handeln, bei dem Zwischenstände der laufenden Planung vorgestellt werden. Den Abschluss der Arbeiten für die aktuelle Planungsphase der Trassenfindung und Untersu-chung der technischen Machbarkeit erwarten wir mit der Auswahl der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren bis Ende 2023 als ersten großen Meilenstein. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
157	**Schriftlich (Email) (2/8)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Im laufenden Planungsprozess können sich mit erhöhter Planungstiefe stets neue Erkenntnisse ergeben, die Iterationsschleifen erfordern. Folglich kann der Planungs-prozess nicht linear verlaufen. Ein linearer Planungsprozess wäre nur im Nachgang und in der Rückschau darstellbar. Aufgrund unseres Anspruches an eine trans-parente Planung geben wir dem Dialogforum somit kontinuierlich einen Blick in die Werkstatt, und die Teilnehmer haben frühzeitig die Mög-lichkeit, den laufenden, variantenoffenen Planungsprozess mit Fragen, Hinweisen und Vor-schlägen zu begleiten. Aufgrund unseres variantenoffenen und iterativen Vorgehens kann ich nachvollziehen, dass Sie der Ansicht sind, es fehle die „Stringenz im Planungsprozess“. Unser Bestreben ist aber weiterhin, unser Vorgehen und unsere Methodik allen Mitgliedern des Dialogforums so verständlich und begreifbar wie möglich zu machen. Bitte seien Sie außerdem versichert, dass wir keine Geringschätzung Ihrer Arbeit ausdrücken wollen. Im Gegenteil habe ich die die Hinweise und Fragen der Teilnehmer des Dialogforums bisher als wertvoll erachtet. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

157	**Schriftlich (Email) (3/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Findung der Liniensegmente Hier ist von den Teilnehmern des Dialogforums die Offenlegung der Systematik des Fin-d[Fortsetzung vorheriger Zeile]ungsprozesses gefordert worden. Diese Systematik ist nur in Form von Schemata und Erläuterungen geliefert worden. Ohne eine Dokumentation der Umsetzung ist diese Sys-tematik WERTLOS, da allein anhand der vorliegenden Systematik nicht erkennbar ist, welche Daten und Informationen Eingang gefunden haben und damit weder eine Prüfung der Daten, noch der Ergebnisse möglich ist. Nachfolgend sind auch immer wieder schein-bar willkürlich Linien hinzugenommen, herausgenommen oder Tunnel an verschiedenen Stellen anhand von Grobanalysen eingefügt worden. **3)** Dies ist kein systematisches Vorgehen! Um hier eine belastbare Grundlage zu schaffen, fordern wir, dass der Planungsprozess fundiert und systematisch überarbeitet wird und anschließend der Segmentvergleich auf den revidierten Liniensegmenten erfolgt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Wir sind gerne dem Wunsch einiger Mitglieder des Dialogforums gefolgt, unsere Methodik im Rahmen eines „Methodikpapiers“ darzustellen und die dem Planungsprozess zugrunde liegende Prüflogik näher zu erläutern. Dieses, von Ihnen angesprochene Dokument finden Sie auf unserer Website oder unter folgendem Link: https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads. Die Dokumentation der Anwendung der Methodik liegt Ihnen auf unserer Website in Form der Zwischenergebnisse für die Raumwiderstandsanalyse (unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads), die Entwicklung der Grob- und Linienkorridore (hier oder unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads) und den Segmentvergleich (unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/downloads) vor, die in den verschiedenen Dialogforen vorgestellt wurden. Für die Detailfragen sollen die angebotenen Workshops und Sprechstunden dienen. Eine gesamthafte Beschreibung und Dokumentation des Planungsprozesses wird es nach Abschluss des Variantenvergleichs geben, die als Antragsunterlage für das Raumord-nungsverfahren erstellt und bei der entsprechenden Behörde eingereicht wird. Diese Unterlage werden wir auch öffentlich zur Verfügung stellen. **Zu 3):** Wie oben beschrieben folgt unsere Planung einer einheitlichen Methodik, die wir für die jeweils aktuellen Planungsschritte im Detail in den Sitzungen und Workshops des Dialogforum erläutern. Unser Prozess, unsere Planung ist nach wie vor variantenoffen und iterativ. Vorfestlegungen gibt es nicht. Fragen, Hinweise und konkrete Vorschläge aus der Öffentlichkeit nehmen wir grundsätzlich auf, prüfen diese in angemessener Tiefe und geben eine entsprechende Antwort. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
157	**Schriftlich (Email) (4/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Um in der Linienfindung eine abdeckende Grundlage zu bekommen, fordern wir, dass an kritischen Stellen, insbesondre bei Ortsdurchfahrten, neben oberirdischen auch unterirdi-sche Lösungen (Tunnel, Tieflage oder gedeckelte Tieflage) berücksichtigt werden. Diese können gerne auch als „übergesetzliche“ Varianten gekennzeichnet sein. Z.B. würde eine Tunnellösung oder gedeckelte Tieflage die „unüberwindbaren Querriegel“ der Pfalz durch-lässig machen. Und erst eine Berücksichtigung solcher übergesetzlichen Varianten kann zu einer abdeckenden Variantenfindung führen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Wie im letzten Dialogforum am 31.01.2022 erläutert, untersuchen unsere technischen Planer derzeit verschiedene neuralgische Punkte genauer, um mögliche Eingriffe in vorhandene Baustrukturen und damit die Realisierbarkeit möglicher Stre-ckenführungen detaillierter zu überprüfen. Die Ergebnisse dieser technischen Mach-barkeitsuntersuchungen werden bei der Identifizierung der durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten berücksichtigt und im Dialogforum vorge-stellt. Auf die mögliche Untersuchung von Tunnellösungen gehen wir weiter unten ein, da Sie diesen Punkt dort nochmals separat hervorgehoben haben. Ziel der Pla-nung ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die verkehrlichen und betrieblichen Projektziele erfüllt so-wie genehmigungs- und finanzierungsfähig ist. Deshalb berücksichtigen unsere Un-tersuchungen gleichberechtigt die drei Zielsysteme „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Wirtschaft/Technik“. Für eine genehmigungsfähige Lösung müssen z.B. die gesetzlichen Bestimmungen für Schallschutz berücksichtigt werden (z.B. 16. BImSchV – Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Für den Variantenvergleich werden daher Schalluntersuchungen für verschiedene Linienvarianten durchgeführt. Ferner ist die Einhaltung der Umweltfachgesetze und raumordnerischer Erfordernisse zu überprüfen. Außerdem ist eine volkswirtschaft-liche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich eins eine Vor-raussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Bei der Erarbeitung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren versuchen wir, bereits frühzeitig die Vorschläge und Hinweise aus der Öffentlichkeit zu berück-sichtigen, insofern diese mit den Zielsystemen vereinbar und insbesondere genehmigungs- und finanzie-rungsfähig sind. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

157	**Schriftlich (Email) (5/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5)** Um den zeitlichen Aufwand für ALLE Beteiligten zu minimieren, schlagen wir vor, dass der Suchraum in ein Raster eingeteilt wird und es VOR einer Offenlegung der Ergebnisse in einem Dialogforum Rasterbesprechungen gibt. Dies ist sinnvoll, um Planer und Ortskundi-ge in einem frühen Stadium zusammenzuführen und so Planungsfehler und Unstimmig-keiten in kleinen, effektiven Runden in einem frühen Stadium zu vermeiden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Sollte es weiterhin konkrete Interessen bzw. Forderungen aus der Öffentlichkeit geben, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, können diese auf Grundlage von §5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in den Deutschen Bundestag eingebracht werden. Die DB Netz AG wird die konkreten Forderungen aus der Öffentlichkeit auf technische und rechtliche Umsetzbarkeit prüfen und mit einer volkswirtschaftlichen Bewertung zusammen mit der empfohlenen Vorzugsvariante dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die parlamentarische Befassung übergeben. Die parlamentarische Befassung ist zum Abschluss der Vorplanung vorgesehen, die nach dem Raumordnungsverfahren folgt. **Zu 5):** Wie oben beschrieben, ist das Ziel, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die verkehrlichen und betrieblichen Projektziele er-füllt sowie genehmigungs- und finanzierungsfähig ist. Somit wäre es nicht zielführend, den Suchraum zum jetzigen Planungszeitpunkt in ein – wie von Ihnen vorgeschlagenes – Raster einzuteilen. Zunächst haben wir den gesamten Suchraum anhand der Raumwiderstandsklassen betrachtet und sind so überhaupt zu möglichen Grob- und Linienkorridoren gelangt. Ein wichtiger Zwischenmeilenstein ist nun, bis vsl. September 2022 durchgängige, ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten zu identifizieren. In der sich daran anschließenden, vertieften Untersuchung kann es sinnvoll sein, im Rahmen des Dialogforums eher regionale Kleingruppen zu bilden. Ferner hatten wir bereits im Rahmen der Workshops angeboten, die Planung im Suchraum in kleineren Gruppen zu besprechen. Aufgrund der Erfahrung aus dem Workshop am 16.02.2022, als die Zeit zur Besprechung der rechten Rheinseite nicht ausreichend war, würden wir im Rahmen der aktuell noch laufenden groben Analyse davon vorerst Abstand nehmen und erst, wenn die Planungen sich weiter konkretisiert haben, den Versuch nochmals starten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
157	**Schriftlich (Email) (6/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **6)** Segmentvergleich: In den Workshops wurden die tabellarischen Ergebnisse diskutiert. Hier zeigte sich, dass ohne Erläuterungen durch Steckbriefe das Vorgehen der Planer nicht schlüssig nachvoll-ziehbar ist. Es wurde viel Zeit damit verbracht, zu verstehen, warum man jetzt anhand von Tabellen zu dem einen Ergebnis kommt und in der graphischen Darstellung etwas ande-res dargestellt wird, ohne den Hinweis zu erhalten, dass hier der Vergleich noch gar nicht abgeschlossen wurde. **7):** RWK III, IV und V an Bestandsstrecke: Im Ortsbereich Graben-Neudorf ist nicht nachvollziehbar, wie es zu einer Länge von RWK V von 180m kommt, bei einer Bestandsstrecke, die den Ort auf einer Länge von 3km durchschneidet. Diese Antwort ist auch im letzten Workshop offengeblieben, es wurde trotz wiederholtem Nachfragen nicht dargestellt, an welcher Stelle RWK V durchschnitten wird und wieso der restliche nicht weniger betroffene Teil des Ortes nicht in die Betrach-tung eingeht. Hier auch die Frage, welche rechtliche Grundlage hier zugrunde gelegt ist. Die Planungslogik benachteiligt einen Anwohner, der von einem Parkplatz von der Bahn getrennt wird im Vergleich zu einem Anwohner dessen Grundstück direkt an die Bahn grenzt, aber viel weiter weg ist, hier ist ja keine RWK III oder IV dazwischen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 6):** Im Workshop und auch in den Sprechstunden haben wir offene Fragen zum Segmentvergleich beantwortet. Außerdem hatten wir im Workshop angekündigt, dass die Steckbriefe mit den Tabellen und Kartenausschnitten pro Segmentvergleich um eine verbal-argumentative Aufbereitung der Ergebnisse ergänzt werden. Hierzu haben wir am 26. März 2022 eine Infomail an die Mitglieder des Dialogforums versendet. Was uns hierbei wichtig ist: Wir befinden uns in einem Prozess, an dem sowohl die DB Netz AG aber auch die beauftragten Planungsbüros intensiv arbeiten. Die Aufarbeitung von Inhalten kann hier mitunter auch einmal etwas Zeit in Anspruch nehmen – dies ist schlicht dem hohen Arbeitsaufkommen geschuldet. Hier bitten wir die Mitglieder des Dialogforums um etwas mehr Geduld und auch Verständnis. **Zu 7):** Eine mögliche Betroffenheit der RWK V auf einer Länge von etwa 180 m wurde in Graben-Neudorf für einen möglichen 2-gleisigen Ausbau der Bestandsstrecke im Bereich der nördli-chen Einfahrt in Graben-Neudorf auf der westlichen Seite festgestellt. Für die sonstige Durch-fahrung von Graben-Neudorf wurden gemäß aktueller Planungstiefe keine weiteren Betroffen-heiten der RWK V erkannt, da die Platzverhältnisse entlang der Bestandstrecke ausreichend erscheinen. Wie oben bereits erwähnt überprüft unser technischer Planer aber derzeit neuralgische Punkte in höherer Detailtiefe. Dazu gehört auch der Raum Graben-Neudorf. Ferner gibt es keine Gesetzgebung, welche einen Mindestabstand von Neu- und Ausbaustre-cken der Bahn zu Wohnsiedlungsflächen vorschreibt. Stattdessen sind aber die Schall-Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

157	**Schriftlich (Email) (7/8)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* In dieser frühen, noch groben Planungsphase ist im ersten Planungsschritt das Schutzgut Mensch entsprechend der Definition der Raumwiderstandsklassen durch die Kriterien „Wohn-siedlungsflächen und vulnerable Orte“ (RWK V), „Industrie- und Gewerbeflächen“ (RWK IV) und „Sport- und Freizeiteinrichtungen“ (RWK III) berück-sichtigt worden. Darüber hinaus wur-den im Segmentvergleich die „Abstandszonen Wohnen“ als zusätzliche Kriterien herangezogen. Die Abstandszonen zu Wohnsied-lungsflächen hat unser Planer auf Grundlage von Erfah-rungswerten als grobe Puffer-zonen bei reinen Neubauoptionen berücksichtigt, um damit schon während der Grob-analyse im Segmentvergleich zu versuchen, die Schall-Grenzwerte der 16. BImSchV angemessen zu berücksichtigen. Die Belastung von Wohnsiedlungsflächen durch die Neu- und Ausbaustrecke wird im nachfol-genden Variantenvergleich beim Schutzgut Mensch z. B. durch Kriterien wie Trenn- und Einschlusswirkung, visuelle Beeinträchtigung und Schallimmissionen bewertet. Die vertieften Untersuchungen i.R. des Variantenvergleichs werden starten, nachdem die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten identifiziert wurden, d.h. vsl. ab dem 4. Quaral 2022. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
157	**Schriftlich (Email) (7/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **8)** In diesem Jahr wird Graben-Neudorf das 50-jährige Jubiläum des Zusammenschlusses der Gemeinde feiern. Der Ausbau der Bestandsstrecke wird 50 Jahre kontinuierliche Be-mühungen des Zusammenwachsens mit einem Strich zunichtemachen. Besonders befremdlich ist der vollkommen unterschiedliche Ansatz von Straßen- und Schienenverkehr. Vor über 20 Jahren wurde mit viel Aufwand eine Ortsumgehung um Graben-Neudorf herum gebaut mit dem Ziel, die Bürger zu entlasten und Lärm, Erschütte-rungen und Umweltbelastungen aus dem Ortskern herauszubringen. Das Vorgehen im Segmentvergleich RWK III und IV entlang der Bestandsstrecke nicht zu bewerten, be-günstigt eine Lösung mit gesteigerter Belastung der Anwohner. Kein Planer käme heute auf die Idee in einer analogen Betrachtung eine Straße durch den Ort zu einer vierspuri-gen Bundesstraße auszubauen anstelle einer Ortsumgehung vorzusehen und dies mit dem Argument, die Anwohner seien durch die bestehende Straße ja schon vorbelastet. Auch hier würden wir bitten, diesen Anachronismus im Ansatz zu erklären bzw. an sol-chen neuralgischen Punkten eine Tunnellösung mit in den Vergleich mit aufzunehmen. Dies ist bei anderen Bahnprojekten durchaus gängige Praxis auch schon in dieser frühen Projektphase. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 8):** Auch Umfahrungslösungen sind nicht zwingend konfliktfrei bzw. konfliktärmer. Im konkreten Fall kann es hier ebenfalls Betroffenheiten des Schutzgutes Mensch und ebenso des Schutz-gutes Umwelt geben. Diese Betroffenheiten sind vor dem Gesetz gleichberechtigt zu überprüfen. Für den Raum Graben-Neudorf wurden z.B. bei den Segmentvergleichen XI und i neben der RWK V auch die RWK IV und III berücksichtigt. Allerdings konnte auf dieser Ebene noch keine Entscheidung ge-troffen werden, da noch detailliertere technische Untersuchungen erforderlich sind, um beurteilen zu können, in welchem Umfang unter Berücksichtigung eines Be-standsumbaus tatsächlich Wohnhäuser betroffen sind. In diesem Zusammenhang möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass die Entscheidung über die Vorzugs- bzw. Antragsvariante erst zum Abschluss des Variantenvergleichs bis vsl. Ende 2023 getroffen wird. Ferner sind wir aus Gründen der Rechtssicherheit angehalten, alle ernsthaft in Betracht kommenden Lösungsmöglichkeiten in angemessener Detailtiefe zu prüfen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

157	**Schriftlich (Email) (8/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **9):** Tunnellösungen: Die Berücksichtigung von Tunnellösungen in diesem Planungsstadium wird mit dem Hin-weis zurückgewiesen, dass die Bahn gebunden ist, die kostengünstigste Lösung zu identifizieren. Mit dem bisherigen Vorgehen ist dies aber nicht gewährleistet. Der Vergleich zweier konkurrierender Segmente kann mit verschieden Tunnelvarianten sehr unter-schiedlich ausfallen. Mit der Betrachtung von Segmenten ohne ggf. übergesetzliche Tun-nelsegmente scheiden im frühen Segmentvergleich damit unter Umständen Segmente aus, die aufgrund kurzer Tunnelabschnitte im Ganzen zu einer günstigeren und für Mensch und Umwelt schonenderen Lösung führen könnten.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 9):** Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberir-dische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwiderstandsklasse möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellösung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt. Der Variantenvergleich basiert grundsätzlich auf den drei Zielsystemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr/Wirtschaft/Technik“. Daher prüfen wir mögliche Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des anstehenden Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Linienführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die verkehr-lichen und betrieblichen Projektziele erfüllt sowie genehmigungs- und finanzierungsfähig ist. Idealerweise können wir die Vorschläge und Hinweise aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits i.R. unserer erarbeiteten Vorzugsvariante berücksichtigen. Sollte dies aus Sicht der Öffentlichkeit nicht gelingen, besteht – wie ob bereits beschrieben – abschließend die Möglichkeit, Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, in eine parlamentarische Be-fassung einzubringen. In diesem Fall kann dann der Deutsche Bundestag zum Abschluss der Vorplanung über eine mögliche Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel beraten. Über die Genehmigungsfähigkeit entsprechender Lösungen wird aber nach wie vor durch ein späteres Planfeststellungsverfahren nach Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung entschieden.	**In Bearbeitung**
158	**Schriftlich (Email) (1/3)**		Als Ansprechpartnerin der Bürgerinitiative Karlsruhe - Molzau in Stutensee-Fr. möchten wir Ihnen als Bürgerinitiative zeigen, welche Folgen die aktuelle Entscheidung der DB zwischen Graben-Neudorf und Stutensee bedeutet: - Für die Bürger ist es unzumutbar, dass alle 2 Min ein Güterzug oberirdisch die Orte passiert, hier fordern wir einen entsprechenden Lärmschutz, da derzeit bereits die Lärmbelästigung über dem zumutbaren Bereich liegt. - Bei einer Untertunnelung der Gleise würden diese sehr dicht am Wasserschutzgebiet in Stutensee-Fr. vorbeführen und das Grundwassermanagement erheblich beeinflussen. - Lt. Uni Mainz sind schwere Erkrankungen bedingt durch Bahnlärm nachgewiesen, insbesondere bei Kindern. Wir die Bürgerinitiative freuen uns sehr, wenn wir Sie bald bei uns begrüßen dürfen. Wir werden in den nächsten Tagen Kontakt mit Ihrem Büro aufnehmen um final mit Ihnen den Termin zu vereinbaren. Presse und Funk werden selbstverständlich vor Ort sein. Gerne führen wir Ihnen als politischer Entscheider weitere Argumente auf, die gegen diese Trassenführung sprechen *[Fortführung in nächster Zeile]*	Die von Ihnen genannten Punkte nehmen wir gerne zur Kenntnis und freuen uns, dass die Bürgerinitiative Karlsruhe – Molzau aktiv die Möglichkeit zum Dialog beim Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe nutzt und Vertreter der Bürgerinitiative Karlsruhe – Molzau am Dialogforum Mannheim-Karlsruhe sowie den dazugehörigen Workshops regelmäßig teilnehmen. Ziel des Bahnprojektes ist die Schaffung zusätzlicher Kapazität im Korridor Mannheim–Karlsruhe, um den gesamten Schienenverkehr für eine nachhaltige Mobilität zu stärken. Die aktuelle, noch sehr frühe Planungsphase fokussiert auf die Linienfindung und technische Machbarkeit der zu planenden, neuen Eisenbahn-infrastruktur. Hierzu erarbeitet die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin eine Antragsvariante, um diese bis voraussichtlich Ende 2023 in ein Raumordnungsverfahren (ROV) einzubringen. Für zwei neue Gleise der „Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim –Karlsruhe“ bewegen wir uns zum aktuellen Projektstand noch in einem sehr großen Suchraum, der sich von Karlsruhe bis Mannheim über die gesamte Rheinebene erstreckt und gen Osten durch das Kraichgau sowie gen Westen durch den Pfälzerwald begrenzt wird. Dieser Raum ist dicht besiedelt, es gibt viele aus umweltfachlicher Sicht schützenswerte Flächen – und es ist heute noch nicht entschieden, wo die Trasse der NBS/ABS künftig entlangführen wird. Vorfestlegungen gibt es nicht. Aktuell erarbeiten wir gemäß der zugrunde liegenden Planungsmethodik durchgängige Linienva-rianten zwischen Mannheim und Karlsruhe. Diese werden im 6. Dialogforum Mannheim-Karlsruhe am 2. Juni 2022 vorgestellt. Bis zum 7. Dialogforum im September 2022 wollen wir daraus eine überschaubare Anzahl durchgängiger, ernsthaft in Betracht kommender Linienvarianten identifizieren. Erst danach werden wir in eine vertiefte, weiterhin variantenoffene Untersuchung einstei-gen, bei der u.a. auch erste Schalluntersuchungen durchgeführt werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

158	**Schriftlich (Email) (2/3)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Mir ist bewusst, dass der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur immer auch mit Belastungen für die Umwelt und Anwohner der Schienenwege verbunden ist und entsprechend ein großer Informati-onsbedarf in der Öffentlichkeit besteht. Daher haben wir von Anfang an auf eine transparente Kommunikation gesetzt, um die Öffentlichkeit über das Projekt und den Planungsfortschritt zu informieren. Zum Beispiel haben wir im November 2020 zum Planungsstart eine öffentliche Auf-taktveranstaltung durchgeführt und zuletzt die breite Öffentlichkeit im Januar 2022 zum aktuellen Planungsstand via Live Stream über informiert. Ferner findet seit Januar 2021 ungefähr im Quartalsrhythmus unser Dialogforum inkl. vertiefender Workshops statt. Hier informieren wir die relevanten Stakeholder (z.B. Abgeordnete, Bürgermeister, Vertreter der öffentlichen Verwaltung, Verbände, Bürgerinitiativen) ausführlich über den aktuellen Planungsstand als Blick in die Werkstatt. Aufgrund der Größe des Suchraumes und der aktuell noch sehr großen Anzahl an Lösungsmöglichkeiten haben wir den Fokus unserer öffentlichen Kommunikation außerhalb des Dialogforums insbesondere auf folgende Kanäle gesetzt: • Unsere öffentliche Projekt-Website, die den aktuellen Stand der Planungen widerspiegelt • Unseren Projekt-Newsletter, den alle interessierten Personen abonnieren können • Unseren Bürgerdialog, der monatlich jeder Person aus der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung steht *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
158	**Schriftlich (Email) (3/3)**			*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Um Gerüchten oder Spekulationen, wo eine mögliche Linienführung verlaufen könnte, keinen Raum zu geben, haben wir bisher auf Informationstermine in einzelnen Gemeinden verzichtet. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der Suchraum weiter eingegrenzt ist und die durchgängigen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten vertieft untersucht werden, halten wir entspre-chende Vor-Ort-Veranstaltung aber für sinnvoll. Daher kann ich Ihnen aktuell nur anbieten, zu einem späteren Zeitpunkt, vsl. ab Ende des Jahres für öffentlichen Informationsveranstaltungen zur Verfügung zu stehen. Sehr geehrte Frau Antweiler, aus der Größe des Suchraums ergibt sich eine Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten. Die dichte Besiedlung, die Vielzahl aus umweltfachlicher und raumordneri-scher Sicht schützenswerter Flächen führen zu einer großen Komplexität im Planungsprozess. Aus Gründen der Rechtssicherheit unserer Planung sind wir angehalten alle ernsthaft in Betracht kommnden Lösungsmöglichkeiten zu prüfen. Seien Sie daher versichert, dass wir auch mögliche Linienführungen auf dem Gebiet der Gemeinde Stutensee sorgfältig unter Berücksichtigung der Belange der Schutzgüter Mensch und Umwelt prüfen. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbetei-ligung sind wir weiterhin an Fragen und Hinweisen sowie einem konstruktiven Austausch interessiert.	**In Bearbeitung**
159	**Schriftlich (Email) (1/2)**		(…) Die Trassenvarianten in der Lußhardt bzw. entlang der A5 führen durch das Waldgebiet und sehr nah an den Ortslagen der Anliegergemeinden vorbei. Der Lußhardtwald hat für Kronau und die anderen Anliegergemeinden eine hohe Bedeutung als Naherholungsgebiet, als „grüne Lunge“, als Filter für unsere Wasserversorgung und nicht zuletzt auch als Puffer gegen den Lärm der Autobahn. Eine zweigleisige Bahntrasse in diesem Bereich würde eine großflächige Abholzung und Zerschneidung des Lußhardtwaldes bedeuten. Die in Diskussion befindlichen Strecken entlang der A5 würden darüber hinaus durch FFH- und Wasserschutzgebiete führen. Zudem würde die Lärmbelastung in den Anliegergemeinden nochmals zunehmen. Viele Gespräche mit Kronauer Bürgern zeigen, dass dieses Projekt große Befürchtungen wegen der Lärmbelastung, möglicher Gefährdung der Wasserversorgung und der weiteren Rodung in der Lußhardt bestehen. Wir lehnen deshalb jegliche Trassenführung entlang der A5, durch den Lußhardtwald und in unmittelbarer Nähe der Gemeinde Kronau ab. *[Fortführung in nächster Zeile]*	Für diese zwei neuen Gleise der „NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe bewegen wir uns zum aktuellen Projektstand noch in einem sehr großen Suchraum, der sich von Karlsruhe bis Mannheim über die gesamte Rheinebene erstreckt und gen Osten durch das Kraichgau sowie gen Westen durch den Pfälzerwald begrenzt wird. Dieser Raum ist dicht besiedelt, es gibt viele aus umweltfachlicher Sicht schützenswerte Flächen – und es ist heute noch nicht entschieden, wo die Trasse der NBS/ABS künftig entlangführen wird. Vorfestlegungen gibt es nicht. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**

159	**Schriftlich (Email) (2/2)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Für den Fall, dass diese Variante trotz der o.g. schwerwiegenden Gründe dagegen doch in Betracht kommen sollte, fordern wir: • Trassenführung westlich der Autobahn • Maximale Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Gemeinden • Minimierung des Eingriffs in den Lußhardtwald • Sicherstellung des Schutzes unserer Wasserversorgung	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Für den rechts-rheinischen Raum konnten im Zuge der aktuellen Planungen wie eingangs beschrieben nun erstmals auch weitere Daten geprüft werden – beispielweise digitale Flächennutzungspläne. Diese Untersuchung ist für den gesamten Suchraum noch nicht als abschließend zu bewerten. Dennoch haben sich hier für den Bereich zwischen Kronau und Waghäusel aufgrund der vorliegenden Flächennutzungspläne Anpassungen in unseren Planungen ergeben, die insbesondere das Segment im Lußhardter Wald betreffen. Neben der angepassten Ausweisung des Wasserschutzgebiets war hier insbesondere die Konzentrationszone Windenergie für eine Neubewertung in RWK IV verantwortlich. Eine mögliche Linienführung über das Segment Waghäusel - Lußhardter Wald ist deshalb zum aktuellen Planungsstand zurückgestellt.	
160	**Schriftlich (Email) (1/4)**		(…) **1)** Welche Raumwiderstandsklassen haben die Flächen (Landesgartenschaupark, Kindergarten und Einkaufsmärkte)? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu1)** Parks und Grünanlagen sind in den Amtlichen Liegenschafts- (ATKIS-) Daten in der Regel den Sport- und Erholungsanlagen zugeordnet und werden der RWK III zugeordnet. Kindergärten und Einkaufsmärkte sind in der Regel Gemeinbedarfsflächen zugeordnet (RWK IV), können aber auch als Wohnnutzung (RWK V), Einkaufsmärkte auch als Gewerbefläche (RWK IV) ausgewiesen sein. Auf Raumordnungsebene liegt – dem Bearbeitungsmaßstab entsprechend - die Betrachtung aber weniger auf der konkreten Nutzung einzelner Gebäude, sondern mehr auf großräumigen Flächennutzungen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
160	**Schriftlich (Email) (2/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Ist schon eine Kostenrechnung für den Abriss der Gebäude durchgeführt worden (Kindergarten, Bahnhof, REWE, LiDL, dm)? **3)** Ist eine Kostenrechnung für den Umbau der Verkehrswege-Infrastruktur (6 Brücken) durchgeführt worden? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2) und 3):** Der Fokus unserer bisherigen Planungen lag auf umweltfachlichen, raumplanerischen und technischen Untersuchungen von Korridoren. Dies diente insbesondere dazu innerhalb des Suchraums technische machbare Lösungen unter Berücksichtigung der Zielsysteme Raumordnung und Umwelt zu identifizieren. Erst im Zuge des darauffolgenden Variantenvergleichs werden für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten die Zielsysteme „Raumordnung“, „Umwelt“ sowie „Verkehr / Wirtschaft / Technik“ gegenübergestellt. Dabei werden mögliche Lösungsansätze für alle drei Zielsysteme gleichberechtigt bewertet, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. (Erst) zu diesem Zeitpunkt werden im Zielsystem „Verkehr / Wirtschaft / Technik“ die Kosten für entsprechende Lösungen grob ermittelt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
160	**Schriftlich (Email) (3/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Wäre der Ausbau nur mit einer Deckelung wegen hoher Vorbelastung durchführbar? Aus einer laufenden Auseinandersetzung zwischen DB Netz AG und der Stadt Hockenheim (Planfeststellungsbeschluss 1981) wissen wir, dass jetzt schon die Immissionsgrenzwerte bis zu 20 dB(A) überschritten werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Ein Ausbau in diesem Bereich ist nur mit umfangreichen Schallschutzmaßnahmen möglich, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten zu können. Welche Lösung hier in Frage kommt, ist noch nicht festgelegt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
160	**Schriftlich (Email) (4/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* (…) verwundert über die Aussage, dass es nicht mehr unbedingt erforderlich sei, den Rangierbahnhof Mannheim und den Güterbahnhof Karlsruhe in den zweigleisigen Neubau einzubinden.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Den Planungen für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe wird zugrunde gelegt, dass der Rangierbahnhof Mannheim und der Güterbahnhof Karlsruhe in Bezug auf die erwartete Verkehrsprognose engpassfrei angebunden sein muss. Inwiefern die einzelnen, ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten dazu in der Lage sind bzw. die Anbindung über den Bestand ausreichend ist, werden Kapazitätsuntersuchungen im Rahmen des Variantenvergleichs zeigen. Die Ergebnisse werden wir entsprechend im Dialogforum vorstellen.	**In Bearbeitung**

161	**Schriftlich (Email) (1/2)**		[…] Fehler bei der Umlegung des Güterverkehrs im Raum Mannheim im Rahmen der BVWP-Veröffentlichungen (PRINS Knoten Mannheim) […] **1)** Eine Verbindungskurve von MA-Käfertal (östliche Riedbahn) auf die Schnellfahrstrecke (SFS) war zwar in den 1970-er Jahren geplant, dafür wurde auch eine Aufspreizung der SFS realisiert. Aus Kostengründen wurde die Verbindung nicht realisiert. Im Zusammenhang mit Diskussionen mit der dem Raum Mannheim, einen Bypass zu schaffen und ICE-Züge an Mannheim vorbei zu führen (das war eine Diskussion zwischen 2000 – 2010) ist von der Realisierung einer solchen Verbindung sicher nicht auszugehen. **3)** Die Umlegungsskizzen suggerieren, dass es von MA Rbf eine Verbindung auf die SFS MA-S (in den Pfingstbergtunnel) gibt. Diese existiert nicht. **4)** Die einzigen Möglichkeiten, den GV aus dem engeren Raum Mannheim Richtung Süden weiterzuleiten, existieren nur über die Strecken Mannheim–Neckarau – Schwetzingen, über MA Rbf – Abzw. Ziehbrunnen – Schwetzingen oder gar über Heidelberg. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1), 3) und 4):** Für die Darstellung in PRINS ist ein relativ großer Kartenausschnitt von Biblis bis Hockenheim gewählt. Daher ist die Auflösung in der Karte relativ grob und die einzelnen Fahrbeziehungen werden im Detail nicht sichtbar. Diese sind aber korrekt im Modell des Bundesgutachters hinterlegt. **Zu 1):** Es ist keine Verbindung zwischen der östlichen Riedbahn und der SFS unterstellt. **Zu 3):** Es ist keine Verbindung zwischen dem Rbf und der SFS unterstellt. **Zu4):** Die Fahrbeziehungen sind wie dargestellt im Modell unterstellt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
161	**Schriftlich (Email) (2/2)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Sollten die Umlagewerte aus der Streckenführung von Ludwigshafen her kommen, so kann ich Ihnen als ehemaliger Planer bestätigen, dass es keine Verbindung von den Güterzuggleisen auf die Rampe der SFS im Ostkopf MA gibt, es sei denn man leitet die Güterzüge im Westkopf über die Bahnsteiggleise. Das ist aber nicht sinnvoll, weil im Ostkopf am „Containerbauwerk“ zur Einführung in die SFS es eine maßgebliche Steigung von 16 %0 gibt, die für Güterzüge ungeeignet ist. Deshalb werden die nächtlichen Güterzüge erst in Hockenheim auf die SFS übergeleitet.	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Es gibt tatsächlich nächtliche Güterzüge, die durch den Pfingstbergtunnel geleitet werden, auch wenn es nicht viele sind. Diese werden dann durch den Mannheimer Hbf geleitet, was nachts aber in Hinblick auf die Auslastung der Bahnsteigkannten, keinen Kapazitätsengpass darstellt	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (1/9)**		**1)** Klarstellung und Begründung der Start- und Endpunkte der Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe sowie Abgrenzung des Untersuchungsraums: *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Das Projekt 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ gehört zum vordringlichen Bedarf im Bundesschienenwegeausbaugesetz. Das Projekt enthält mehrere Neu- und Ausbauvorhaben im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe, der sich von Köln nach Frankfurt/Main und weiter über Mannheim bis nach Karlsruhe erstreckt. Dazu gehören z.B. die beiden Vorhaben NBS Frankfurt – Mannheim und NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe. Wesentliches Ziel des Projektes „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ und der darin enthaltenden Vorhaben ist die Auflösung der Engpässe im Schienenverkehr in Hinblick auf die gültige Zugzahlenprognose des Bundes. Insbesondere im Abschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim besteht auch das Ziel, die Fahrzeiten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu verkürzen. Die NBS Frankfurt – Mannheim schließt im Bereich von Mannheim-Waldhof bzw. Mannheim-Schönau an die Bestandsinfrastruktur an. Eine explizite Anbindung des Bf. Mannheim-Waldhof durch die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe ist bisher nicht vorgesehen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (2/9)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Stattdessen besteht das Ziel, an der Schnittstelle zum nördlich angrenzenden Bedarfsplanvorhaben eine sinnvolle, engpassfreie Anbindung an die NBS Frankfurt – Mannheim zu finden, die im Bereich Mannheim-Waldhof oder nördlich davon liegen kann. Ferner wird auch eine mögliche Anbindung an die Riedbahn (Strecke 4010) mitberücksichtigt. Daraus ergibt sich für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe ein wesentlicher Anfangspunkt im Norden im Bereich Mann-heim-Waldhof bzw. an dem Punkt, wo die NBS Frankfurt – Mannheim endet bzw. an den Be-stand anbindet. Da es für die Erweiterung der Kapazitäten und Verkürzung der Fahrzeiten im SPFV im Korridor Frankfurt – Mannheim mit der NBS Frankfurt – Mannheim bereits ein definier-tes Vorhaben im Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ gibt, wäre eine Erweiterung des Such-raums nach Norden über Mannheim bzw. die Schnittstelle zur NBS Frankfurt – Mannheim hinaus außerhalb des Projektrahmens für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

162	**Schriftlich (Email) (3/9)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Im Süden ist die engpassfreie Anbindung in Richtung Basel sicherzustellen. Hier gibt es u.a. das im Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes laufende und fest disponierte Projekt L 25 „ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (1. u. 2. Baustufe)“, wodurch zusätzliche Ka-pazitäten zwischen Karlsruhe und Basel geschaffen werden sollen. Außerdem gibt es aus dem Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ noch das eher kleinräumige Vorhaben „3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim“, das in Richtung Süden nördlich von Durmersheim im Abzweig zum Rastatter Tunnel endet. Betrieblich ist es für den Schienengüterverkehr (SGV) erforderlich, dass die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe sowohl die Strecke 4020 (Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt) als auch die Strecke 4000 (Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt) anbindet. Beide Strecken könnten bei einer rechtsrheinischen Linienführung für den SGV über eine Anbindung an die Bestandsinfra-struktur nordöstlich der Weiherfeldbrücke am südwestlichen Ende des Karlsruher Gbf erreicht werden. Da eine Anbindung einer linksrheinischen Linienführung aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Stadtgebiet Karlsruhe nur über Tunnellösungen möglich ist und mit ca. 90% der Großteil der Güterzüge Transitverkehre für den Karlsruher Gbf darstellen, binden die möglichen Korridore direkt in Richtung Süden an die beiden Bestandsstrecken 4020 und 4000 an. Ferner haben wir als Prämisse definiert, dass die großen Güterbahnhöfe, d.h. der Rbf in Mannheim und der Gbf in Karlsruhe, engpassfrei angebunden werden müssen. Dies ist ggf. aber auch über den Bestand möglich und wird im Laufe der weiteren Planung mithilfe von Kapazitätsuntersuchungen überprüft werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (4/9)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Bedeutung des Gbf Karlsruhe *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Im Karlsruher Güterbahnhof finden vielfältige logistische Tätigkeiten statt. Eine wichtige Bedeu-tung für den Karlsruher Gbf haben u.a. Mineralölverkehre aus der Karlsruher Raffinerie MIRO. Es gibt im Großraum Karlsruhe einen hohen Bedarf an Abstellgleisen, um z.B. Leerzüge zu puffern, bis sie in die beiden Werksbahnhöfe überführt werden können. Diese Funktion wird überwiegend von den Bahnhöfen Karlsruhe West und Karlsruhe Gbf wahrgenommen. Daneben werden in Karlsruhe Gbf Züge aus dem Nahbereich gebildet, z.B. aus den Bahnhöfen Wörth, Karlsruhe Hafen, den Werksbahnhöfen der MIRO sowie Muggensturm, Busenbach und Rastatt. Zur Ver- und Entsorgung der Baustellen der DB Netz AG im Regionalbereich Südwest wird über das Materialverteilzentrum (MVZ) im Karlsruher Gbf die Anlieferung, Lagerung und Verteilung von Oberbaumaterialien wie Schienen, Schwellen und Schotter sichergestellt. Darüber hinaus existiert im nördlichen Bereich der Werksbahnhof zur Sicherstellung des Regelbetriebs der DB Netz AG im Rahmen der Instandhaltung, Inspektion und Wartung sowie Prävention. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (5/9)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* In Karlsruhe Gbf besteht neben den vorhandenen Gleisen zusätzlicher Bedarf an Abstellkapazitä-ten, z.B. Lokabstellgleise, die den Bereich des Gbf umfassen. Dafür laufende Planungen stehen auch unter der Überschrift des „Klimaschutzprogramms“, womit der Verkehr auf der Schiene ge-stärkt werden soll. Ferner wird derzeit das Umschlagterminal im Karlsruher Gbf ausgebaut. Ziel dabei ist, die kranbare Nutzlänge der vier Umschlaggleise in zwei Schritten auf 720 m zu verlängern. Die damit einhergehenden Verlängerungen der Lkw-Hinfahrspur, der Fahr- und Ladespur sowie der Abstellspuren und der Kranbahnschienen soll die Kapazitäten weiter erhöhen. Zudem soll ein dritter Portalkran ergänzt werden. Die Planungen für den Karlsruher Gbf werden wir i.R. der Untersuchungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

162	**Schriftlich (Email) (6/9)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3) Berücksichtigung von ETCS** *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Grundsätzlich wird die Leit- und Sicherungstechnik (LST) nach den jeweils gültigen Richtlinien geplant. Gemäß dem Standard für die Digitale Schiene Deutschland werden wir nach aktuellem Stand der Technik ETCS Level 2 berücksichtigen. Eine detaillierte Planung der LST folgt allerdings erst ab der Vorplanung. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (7/9)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4) Transitverkehre im Schienengüterverkehr** *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Hier liegt ein Missverständnis vor. Die Aussage zu 90% Transitverkehren im Schienengüterver-kehr bezog sich lediglich auf den Gbf Karlsruhe. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
162	**Schriftlich (Email) (8/9)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5) Alternativvorschlag** *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Ihren Vorschlag eines alternativen Streckenausbaus, den Sie in Ihrem Schreiben grob skizziert und im persönlichen Termin am 27.07.2022 nochmals ausführlicher erläutert haben, werden wir prüfen. Dazu werden wir Ihnen gesondert nochmals eine Rückmeldung geben. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
162	**Schriftlich (Email) (9/9)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **6) Zugrunde zu legende Zugzahlenprognose für die Dimensionierung der Infrastruktur** *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 6):** Basis für die Dimensionierung der Infrastruktur in den Neu- und Ausbauprojekten des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes sowie deren Finanzierung mit Bundesmitteln ist die ak-tuell gültige Verkehrsprognose des Bundes. Diese bezieht sich momentan auf das Jahr 2030 und wird derzeit im Auftrag des Bundes durch seine Gutachter überarbeitet. Die Berücksichtigung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt (D-Takt) in der Prognose 2030 ist ein erster Schritt, um die künftige Verkehrsentwicklung bereits heute möglichst umfassend in unsere Planungen einfließen zu lassen. Sobald die neue, gültige Verkehrsprognose 2040 vor-liegt, wird unsere Planung überprüft und bei Bedarf aktualisiert. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (1/11)**		**1)** Neuralgischer Punkt Nr. 7: **a)** DB im DF 6: „Unter Berücksichtigung des Ausbaus um eine weitere Fahrspur der A5 müsste aus DB-Sicht ein Korridor von min. 30 m für eine oberirdische zweigleisige NBS neben dem Fahrbahnrand der Autobahn eingeplant werden.“ Sind die 30 m zum bestehenden Fahrbahnrand zu verstehen oder zum zukünftig ausgebauten Fahrbahnrand? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1a):** Die 30m sind zum bestehenden Fahrbahnrand zu verstehen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
163	**Schriftlich (Email) (2/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **b)**Über den Kompetenzbereich der DB hinaus gefragt aber endlich mal angesprochen: Der 8-streifige Ausbau der A5 ist im BVWP bisher nur als "weiterer Bedarf" enthalten. Der Ausbau widerspricht aber dem Ziel des Bahnprojekts Ma-Ka, durch den Ausbau der Bahnkapazitäten insbesondere Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Daher muss die Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit eines 8-streifigen Ausbaus der A5 im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt in Frage gestellt werden. Daher die Frage: Kann bei einer Fortschreibung des BVWP entsprechend der politischen Ziele (Verkehrsverlagerung auf die Schiene) auf die Flächenfreihaltung für den Ausbau der A5 verzichtet werden, so dass die kritische Flächeninanspruchnahme im Bahnprojekt reduziert werden kann? Würde sich die DB dafür einsetzen? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 1b):** Im Rahmen der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe werden wir mögliche Flächenfreihaltungen und erforderliche Abstände zwischen Autobahn und unserer Planung mit der zuständigen Autobahngesellschaft abstimmen. Hinsichtlich der Ziele und Fortschreibung des BVWP ist das Bundesministerium für Digitale Infrastruktur und Verkehr (BMDV) der richtige Ansprechpartner. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

163	**Schriftlich (Email) (3/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Neuralgischer Punkt Nr. 8: **a)** DB im DF 6: „Einbindung ist über KA-Durlach aufgrund beengter Platzverhältnisse nur als „Huckepacklösung““ Wie könnte solch eine Huckepacklösung in 3 Dimensionen im Bereich des Durlacher Bahnhofs aussehen? Bei Tunnel/ebenerdiger Lösung gäbe es Probleme mit der Fußgängerunterführung, bei ebenerdiger/aufgeständeter Lösung mit den zwei Brücken bei der Unteren Hub und der Brücke über die Durlacher Allee. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2a):** Nach derzeitigem Planungsstand würde diese Lösung ein unterirdisches und ein oberirdisches Gleis vorsehen. Die von Ihnen angesprochenen Punkte bzw. Konflikte finden bereits Berücksichtigung im Rahmen unserer Planung. Wir werden diese im weiteren Planungsprozess vertiefend betrachten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (4/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **b)** DB im DF 6: „Trog-Deckel-Bauweise in Ost- oder Westparallellage zur A5 machbar.“ Unter welchen Bedingungen wird die Alternative Durlacher Bahnhof benötigt? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2b):** Die beiden Linienkorridorsegmente für zwei neue Gleise in „Bündelung mit der A5“ und in „Bündelung mit der Strecke 4000 im Bereich Karlsruhe-Durlach“ sind als zwei mögliche Varianten für die Anbindung bzw. Durchfahrung von Karlsruhe Gbf zu verstehen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (5/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Wird diese Alternative in Kombination mit der Parallellage zur A5 geplant oder ist das eine eigenständige Alternative? Unter welchen Bedingungen wird eine Trog-Deckel-Bau-weise in Ost- oder Westparallellage zur A5 weiterverfolgt und warum? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Wie oben beschrieben handelt es sich um zwei Varianten, die alternativ und in Kombination zu sehen sind. Für eine Bündelung mit der A5 sind Kreuzungsbauwerke mit den bestehenden Linieninfrastrukturen erforderlich. Hierbei wären Trog-Deck-Bauweisen sowohl bei einer Ost- als auch Westparallellage zur A5 denkbar. Ob eine östliche oder westliche Bündelung im Gesamtzusammenhang in Frage kommt, stellt sich im weiteren Planungsprozess bei Entwicklung der durchgängig optimierten Varianten heraus. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (6/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* c) Wenn die Einbindung über KA-Durlach nur für die Anbin-dung des Hbf an die NBS erforderlich ist, ergibt sich die Frage: Kann für die Anbindung des Hbf auch das vorhandene Verbindungsgleis vom Gbf zum Hbf genutzt werden, welches ggfs. entsprechend ausgebaut/aufgerüstet bzw. neu an die Strecke angebunden werden muss? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2c):** Das vorhandene Verbindungsgleis vom Güterbahnhof zum Hauptbahnhof ist eingleisig und nur mit geringen Geschwindigkeiten befahrbar. Zunächst erfolgt deshalb im weiteren Planungsverlauf eine Prüfung, ob das Verbindungsgleis ertüchtigt werden kann. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (7/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Kann dann auf die Streckenführung über Bf Durlach (und auch auf den Abschwenk auf das Hochgleis in Rintheim) verzichtet werden? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Hierzu wäre dann zu prüfen, ob die eingleisige Verbindungskurve zwischen Güterbahnhof und Hauptbahnhof leistungsfähig genug ist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (8/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** 740 m – Gleis Bahnhof Karlsruhe-Durlach Die Planungen für das 740 m – Gleis für den Bahnhof Durlach wurde am 18.5.2022 im Ortschaftsrat Durlach seitens der DB vorgestellt. Es wurde berichtet, dass das Projekt bereits so weit fortgeschritten sei, dass im 4. Quartal 2022 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden würde. Auf das Bahnprojekt Ma – Ka angesprochen gab es keine eindeutige Antwort. Sind die Planungen 740 m – Gleis und Ausbau Ma– Ka abgestimmt? Würden sich die beiden Projekte ergänzen oder behindern? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Den Planungsprämissen für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe liegt die Annahme zugrunde, dass das Projekt „740m Gleis Bahnhof Durlach“ umgesetzt wurde. Die Planungen basieren somit hierauf. Welche Auswirkungen durch die NBS/ABS im Bereich der Einfädlung in die Verbindungskurven in Richtung Gbf entstehen, sind noch zu untersuchen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
163	**Schriftlich (Email) (9/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Abschwenkgleis(e) bei/zu Rintheim Ist das Gleis/sind die Gleise vom Autobahnanschluss KA-Nord diagonal durch den Elfmorgenbruchwald nach Rintheim zum Hochdamm am Koyweg geführt noch eine Variante? Wenn ja, unter welchen Bedingungen bzw. in welcher Kombination mit weiteren Varianten würde diese Variante gebraucht werden? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Ein vsl. betrieblich erforderlicher Abschnitt für Anbindung westliche Bündelung A5 an HBF KA (Mischverkehr). Für eine östliche Bündelung mit der A5 ist ein Anschluss eines Verbindungsgleises in Richtung Strecke 4020 und damit in Richtung Hbf aufgrund der notwendigen zusätzlichen Autobahnquerung technisch nicht möglich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**

163	**Schriftlich (Email) (10/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Was würde diese Variante für den Ausbau des Hochdamms bedeuten? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Wir gehen davon aus, dass die Frage auf den Ausbau des Hochdamms der Strecke 4020 abzielt. Die Verbindungskurve zwischen der NBS/ABS Ostbündelung A5 und der Strecke 4020 wäre allenfalls höhengleich möglich. Die Verbindungskurve könnte von der NBS/ABS abzweigend auf einer Rampe verlaufend in Richtung Strecke 4020 geführt werden. Die Strecken 4210 werden dabei überflogen. Ein Anschluss der Verbindungskurve wäre im Bereich parallel zum Weinweg möglich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
163	**Schriftlich (Email) (11/11)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5)** Raum Karlsruhe - Erkenntnisse aus detaillierterer technischer Prüfung – Durchbindung im Bereich Gbf In welcher Form ist eine Anbindung an die Strecken 4000 und 4020 oberirdisch vorgesehen? Werden hierfür Bestandsgleise genutzt oder erfolgt eine völlige Neutrassierung? Welche Tunnellösungen für die Gruppe D im Bereich Güterbahnhof bis einschließlich Anbindung an die beiden Bestandsstrecken werden geprüft? *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Tunnellösungen zur Anbindung der Gruppe D werden aktuell nicht untersucht. Es wird im Moment unterstellt, dass die Durchbindung von Karlsruhe Gbf oberirdisch funktioniert. Im Bereich der Gruppe D gibt es Möglichkeiten das Gleisfeld in Richtung Süden zu erweitern. Weiter westlich sind für eine mögliche Erweiterung des Gleisfeldes noch weitere Untersuchungen erforderlich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
164	**Schriftlich (Email) (1/4)**		**1)** "Soll eventuell die Neubaustrecke - parallel zur Bestandsstrecke 4020, westlich des Ortsetters des Stadtteils Waghäu-sels durchgeleitet werden und die Umfahrungsgleise werden zusätzlich verlängert oder - sollen eventuell die Umfahrungsgleise als Neubaustrecke ausgebaut werden?“ *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Wie im 6. Dialogforum vorgestellt, ist nach derzeitigem Planungsstand im gesamten Bereich Waghäusel vorgesehen, die beiden vorhandenen, westlichen Umfahrungsgleise in eine NBS/ABS zu integrieren, sodass nach derzeitigem Kenntnisstand kein umfangreicher, zusätzli-cher Ausbau in diesem Bereich erforderlich wäre. Für eine Durchbindung einer NBS/ABS müss-ten die Umfahrungsgleise der Strecke 4020 nach Norden und nach Süden verlängert werden. Für die derzeit vorhandenen Umfahrungs-/ Überholgleise zur Pufferung von Zügen wäre aus betrieblicher Sicht südlich oder nördlich von Waghäusel Ersatz zu schaffen. Im Rahmen weiterer, vertiefter Untersuchungen wären die genannten Punkte nochmals im Gesamtzusammen-hang einer Variante näher zu beleuchten. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
164	**Schriftlich (Email) (2/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** „Schon durch die Bestandsstrecke 4020, die im Westen unseres Stadtteils Waghäu-sel nahezu unmittelbar an der Wohnbebauung und im weiteren südlichen Verlauf auch im Stadtteil Wiesental nahe an der dortigen Wohnbebauung entlangführt, sind Bürgerinnen und Bürger der Stadt Waghäusel in unzumutbarer Weise beeinträchtigt, zumal die dort getroffenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen völlig unzureichend sind.“ *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Für eine genehmigungsfähige Lösung der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe müssen die gesetz-lichen Bestimmungen für Schallschutz berücksichtigt werden (z.B. 16. BImSchV-Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Bereits in der aktuellen, noch sehr frü-hen Planungsphase werden wir i.R. des Variantenvergleichs Schalluntersuchungen für ver-schiedene Linienvarianten durchführen und bei der Auswahl der Linienvariante berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
164	**Schriftlich (Email) (3/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** „Am 17.9.2018 hat der Gemeinderat der Stadt Waghäusel einen Aufstellungsbe-schluss für die Änderung des Bebauungsplanes 'Gewerbepark Eremitage Teilgebiet I' gefasst, der westlich der Bestandsstrecke ein sog. urbanes Gebiet mit einer ge-werblichen Nutzung und einer Wohnnutzung vorsieht. Falls dieser Sachverhalt noch nicht bekannt sein sollte, entnehmen Sie diesen bitte den beigefügten Unterlagen und berücksichtigen Sie diesen Umstand in Ihren weiteren Planungen. Die neue Bahnstrecke würde auch dieses Gebiet mit seiner künftig vorgesehenen Wohnnut-zung nachhaltig beeinträchtigen.“ *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Wir bedanken uns für die Unterlagen zum Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Bebau-ungsplanes „Gewerbepark Eremitage Teilgebiet I“. Rechtskräftige Flächennutzungs- und Be-bauungspläne werden wir bei der Linienoptimierung berücksichtigen und im Variantenvergleich bewerten. Auch Hinweise auf in Aufstellung befindliche Pläne werden wir prüfen. Einen un-überwindbaren Planungskonflikt können wir in diesem Fall derzeit noch nicht erkennen. Die weiteren, vertieften Untersuchungen i.R. des Variantenvergleichs werden ab dem 4. Quartal 2022 starten und sukzessive in den darauffolgenden Dialogforen vorgestellt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
164	**Schriftlich (Email) (4/4)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** „Im Jahr 2016 wurde der Wagbach, der früher das ehemalige Südzuckergelände in einer Verdolung durchquerte, verlegt. Er grenzt nun über eine fast senkrechte Bö-schung direkt an die bestehenden Umfahrungsgleise. Es stellt sich damit die Frage, ob hier der eventuell geplante Ausbau der Gleisanlage aus statischen Gründen überhaupt möglich ist. Wir bitten Sie daher zu prüfen, ob dieser Sachverhalt bei dem aktuellen Planungsstand berücksichtigt wurde.“ *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Wir bedanken uns für die Informationen zum Wagbach. Zum aktuellen Planungsstand wurde noch keine statische Prüfung durchgeführt. Erst im i.R. des Variantenvergleichs wird vertiefter untersucht, ob ein möglicher Ausbau der Gleisanlage an dieser Stelle aus statischen Gründen realisierbar und technisch umsetzbar ist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

165	**Schriftlich (Email) (1/8)**		**1)** Integrale Betrachtung/Planung des Raums Karlsruhe Überwindung der Projekt-schnittstelle Gbf/Hbf, d h. zeitnahe Knotenpunktstudie oder Metropolstudie für den Raum Karlsruhe *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Die Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe ist Bestandteil des Projektes 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ und gehört damit zum vordringlichen Bedarf im Bun-desschienenwegeausbaugesetz. Das Projekt enthält mehrere Neu- und Ausbauvorhaben im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe, der sich von Köln nach Frankfurt/Main und weiter über Mannheim bis nach Karlsruhe erstreckt. Wesentliches Ziel des Projektes „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ und der darin enthaltenden Vorhaben ist die Auflösung der Engpässe im Schienenverkehr in Hinblick auf die gültige Zugzahlenprognose des Bundes. Mit diesem Hintergrund untersuchen wir einen zweigleisigen Neu- oder Ausbau zwischen Mannheim und Karlsruhe mit der nördlichen Anschlussstelle an die NBS Frankfurt – Mannheim im Bereich von Mannheim-Waldhof oder an dem Punkt, wo die NBS Frankfurt – Mannheim en-det bzw. an den Bestand anbindet. Im Süden ist die engpassfreie Anbindung in Richtung Basel sicherzustellen. Hier gibt es u.a. das im Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes laufende und fest disponierte Projekt L 25 „ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel (1. u. 2. Baustufe)“, wodurch zusätzliche Kapazitäten zwischen Karlsruhe und Basel geschaffen werden sollen. Außerdem gibt es aus dem Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ das eher kleinräumi-ge Vorhaben „3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim“, das in Richtung Süden nördlich von Durmersheim im Abzweig zum Rastatter Tunnel endet. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
165	**Schriftlich (Email) (2/8)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Während die ABS/NBS Karlsruhe – Basel sich im Bereich Karlsruhe – Rastatt bereits in der Bauausführung befindet, laufen für das 3. Gleis-Karlsruhe - Durmersheim derzeit noch Vorun-tersuchungen, um zu klären ob ggf. ein viergleisiger Ausbau geplant werden soll. Entsprechen-de Machbarkeitsuntersuchungen werden kurzfristig starten und können vsl. bis September 2023 abgeschlossen werden. Die weiteren Planungsschritte und insbesondere deren Finanzierung sind dann mit Bund und Land abzustimmen. Wenn dann der Projektrahmen sowie die Finanzie-rung geklärt sind, sodass die eigentliche Planung beginnen kann, können wir auch die Öffent-lichkeit begleitend informieren. Für den Anschluss der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe in Richtung Süden ist es für den Schienengüterverkehr (SGV) betrieblich erforderlich, dass sowohl die Strecke 4020 (Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt) als auch die Strecke 4000 (Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt) angebun-den wird. Beide Strecken könnten bei einer rechtsrheinischen Linienführung für den SGV über eine Anbindung an die Bestandsinfrastruktur nordöstlich der Weiherfeldbrücke am südwestlichen Ende des Karlsruher Gbf erreicht werden. Da eine Anbindung einer linksrheinischen Lini-enführung aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Stadtgebiet Karlsruhe nur über Tunnellösungen möglich ist und mit ca. 90% der Großteil der Güterzüge Transitverkehre für den Karls-ruher Gbf darstellen, binden die möglichen Korridore direkt in Richtung Süden an die beiden Bestandsstrecken 4020 und 4000 an. Ferner haben wir als Prämisse definiert, dass die großen Güterbahnhöfe, d.h. der Rbf in Mannheim und der Gbf in Karlsruhe, engpassfrei angebunden werden müssen. Dies ist ggf. aber auch über den Bestand möglich und wird im Laufe der weiteren Planung mithilfe von Kapazi-tätsuntersuchungen überprüft werden. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

165	**Schriftlich (Email) (3/8)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* In Bezug auf den oben dargestellten Hintergrund untersuchen wir das Stadtgebiet Karlsruhe im Rahmen der aktuell laufenden Planungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe mit der Ziel-stellung einer engpassfreien Durchfahrung mit Anschluss an die Strecken 4020 und 4000 in Richtung Süden. Dabei gehen tangierende Vorhaben im gesamten Suchraum gemäß ihres Projektstands als Grundlage in unsere Planungen ein. Somit ist eine integrierte Betrachtung auch für den Raum Karlsruhe und der Schnittstellen zu parallelen Vorhaben sichergestellt. Wenn es Ihnen darum geht, weiteren Neu- und Ausbaubedarf zur Stärkung der Schieneninfrastruktur im Raum Karlsruhe i.R. einer so genannten Knoten- oder Metropolstudie zu identifizieren, liegt dies außerhalb des Projektrahmens der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe. Insofern ist hierfür das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe der falsche Adressat für die Initiierung einer entsprechenden Studie. Da die Stadt Karlsruhe das Thema bereits in einem gemeinsamen Termin am 15.2.2022 angesprochen hatte, ist die Empfehlung, hierzu nochmals auf die Stadt Karlsruhe zuzugehen, um das weitere Vorgehen in einem gemeinsamen Folgetermin zu thematisieren. Seitens der NBS/ABS Mannheim– Karlsruhe sind wir gerne bereit, unsere Pla-nung als Grundlage in eine separate Knoten-/ Metropolstudie für den Raum Karlsruhe mit ein-zubringen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
165	**Schriftlich (Email) (4/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Lösung(en) mit durchgehenden Untertunnelung(en) für den Raum Karlsruhe: *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Wie oben bereits beschrieben ist das wesentliche, verkehrliche Projektziel die Engpassauflösung im Korridor Mannheim – Karlsruhe in Hinblick auf die gültige Zugzahlenprognose des Bundes. Dabei kann ein Anteil von ca. 90% der Güterzüge, die weder Quelle noch Ziel in einer betroffenen Stadt oder Gemeinde haben, nicht als Argument dienen, dass deshalb eine Tunnel-lösung benötigt würde. Ein Anteil von ca. 90% oder mehr würde – außer für die Stadt Mann-heim mit ihrem Rangierbahnhof – für alle übrigen Städte und Gemeinden im Suchraum gelten. Daher kann für die Planung im Raum Karlsruhe auch nur dieselbe Methodik angewendet wer-den, wie für die übrigen Städte und Gemeinden. Folglich können wir gemäß aktuellem Pla-nungsstand unsere Antwort an die Stadt Karlsruhe vom 14.2.2022 in Bezug auf mögliche Tun-nellösungen im Folgenden nur wiederholen: *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
165	**Schriftlich (Email) (5/8)**		*[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* Aufgrund des flachen Geländes in der Rheinebene werden im Suchraum grundsätzlich oberirdische Lösungen gesucht. Erst wenn nach vertiefter Prüfung keine oberirdische Lösung ohne erheblichen Eingriff in die allerhöchste Raumwiderstandsklasse, z.B. Wohnsiedlungsgebiete, möglich erscheint, werden auch unterirdische Alternativen geprüft. Ist danach eine Tunnellö-sung technisch machbar, wird in diesem Abschnitt ein Tunnelkorridor identifiziert. Die Kosten einer entsprechenden Lösung werden dann für den Variantenvergleich grob ermittelt. Der Vari-antenvergleich basiert grundsätzlich auf den drei Zielsystemen „Umwelt“, „Raumordnung“ und „Verkehr, Wirtschaft, Technik“. Daher prüfen wir mögliche Lösungsansätze für alle drei Zielsys-teme gleichberechtigt, um eine genehmigungsfähige Linienvariante zu identifizieren. Außerdem ist eine volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich eins eine Voraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens. Ziel des Variantenvergleichs im Rahmen dieser Untersuchungen ist es, die gesamthaft umwelt- und raumverträglichste Lini-enführung zu finden, die gleichzeitig aber auch die verkehrlichen und betrieblichen Projektziele erfüllt sowie genehmigungs- und finanzierungsfähig ist. Ferner wurden i.R. der Linienkorridorentwicklung und der Identifikation durchgängiger Linienkor-ridore von Mannheim nach Karlsruhe so genannte neuralgische Punkte genauer betrachtet, um die technische Machbarkeit von zwei zusätzlichen Gleisen vertiefter zu prüfen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Bereiche mit beengten Platzverhältnissen. Auf Grundlage dieser Un-tersuchung wurde dann entscheiden, ob das entsprechende Linienkorridorsegment zunächst zurückgestellt oder weiterverfolgt werden sollte. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

165	**Schriftlich (Email) (6/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **a)** einer der bereits geplanten Tunneltrassen im Westen und Süden **a1)** besser noch eine südlich von Wörth Rhein-über-/unterquerende Trasse *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu a):** Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in Bündelung mit der Bestandsstrecke Wörth – Karlsruhe (3443) und den damit verbundenen, erheblichen Eingriffen in die Raumwiderstands-klasse V ist hier im Karlsruher Stadtgebiet nur eine Tunnellösung denkbar. Wegen der erforder-lichen, geringen Neigungen im SGV und der daraus resultierenden Rampenlängen muss der Tunnel aus technischen Gründen bereits linksrheinisch beginnen. Ferner wurde aufgrund des hohen Transitanteils für den Karlsruher Gbf von ca. 90% auf eine direkte Anbindung der beiden Strecken Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt (4020) und Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt (4000) fokussiert. **Zu a1):** Eine weiter nach Süden führende Variante aus Richtung Wörth kommend haben unsere Planer bereits dahingehend untersucht, ob eine Durchbindung in Richtung Rheinstetten / Ettlin-gen einen kürzere Tunnelstrecke erzeugt. Die Bestandsstrecken südlich von Karlsruhe laufen relativ weit auseinander, sodass weiter südlich zusätzliche Tunnellängen entstünden, um insbe-sondere die Strecke 4000 von Karlsruhe über Ettlingen nach Rastatt anzubinden. Daher wird aktuell eine Anbindung der Strecken 4020 u. 4000 direkt südlich von Karlsruhe weiterverfolgt. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
165	**Schriftlich (Email) (7/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **b)** Untertunnelung(en) im Osten und Süden *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu b):** Grundsätzlich gehen wir gemäß aktuellem Planungsstand davon aus, dass die Durchbindung von Karlsruhe Gbf mit Anbindung der Strecken 4020 und 4000 nordöstlich der Weiherfeldbrücke am südwestlichen Ende des Karlsruher Gbf oberirdisch funktioniert. Im Norden werden im Bereich des Linienkorridorsegments in Bündelung mit der A5 Kreuzungsbauwerke mit bestehenden Infrastrukturen erforderlich. Als Alternative zur Bündelung mit der A5 würde bei einer Bündelung mit der Strecke 4000 im Bereich von Karlsruhe-Durlach nach derzeitigem Pla-nungsstand ein unterirdisches und ein oberirdisches Gleis vorgesehen. Einerseits haben Sie Ihren Vorschlag nun dahingehend präzisiert, dass im Raum Karlsruhe eine Untertunnelung im Osten von Hagsfeld im Norden bis Oberreut sowie Weiherfeld-Dammerstock im Süden mit Anschluss an die Strecken 4000 sowie 4020 reichen solle. Andererseits schreiben Sie in Ihrem Positionspapier, dass Sie sich für eine Bündelung der Neubaustrecke mit der A5 von Norden her einsetzen würden, falls keine der westlichen Tunneltrassen ausgewählt würde. Hierbei solle die Bahnstrecke bis maximal zum Pfinzentlastungskanal unterirdisch geführt werden. Wie bereits in unserer Sprechstunde am 6. Juli 2022 erwähnt, bitten wir zur Prüfung Ihres Vorschlags um eine eindeutige, konkrete Beschreibung – idealerweise in Verbindung mit einer Vi-sualisierung/Abbildung, um diese richtig nachvollziehen zu können. Auch die Stadt Karlsruhe haben wir gebeten, ihren Vorschlag für eine mögliche Tunnellösung für das Stadtgebiet zu präzisieren. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
165	**Schriftlich (Email) (8/8)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** Übergesetzlicher Lärmschutz für das gesamte Stadtgebiet für Bestandsstrecken bei Mehrbelastung	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Für eine genehmigungsfähige Lösung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe müssen die gesetzlichen Bestimmungen für Schallschutz berücksichtigt werden (z.B. 16. BImSchV-Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Für den Variantenvergleich werden Schalluntersuchungen für verschiedene Linienvarianten durchgeführt. Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht für den gesamten Streckenverlauf des Neu- und Aus-bauvorhabens sowie die unmittelbaren Anbindungsbereiche an die Bestandsinfrastruktur. Forderungen aus der Öffentlichkeit, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, können auf Grundlage von §5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in den Deutschen Bundestag eingebracht werden. Die Deutsche Bahn wird die Forderungen aus der Öffentlichkeit auf techni-sche und rechtliche Umsetzbarkeit prüfen und mit einer volkswirtschaftlichen Bewertung zu-sammen mit der empfohlenen Vorzugsvariante dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die parlamentarische Befassung übergeben. Die parlamentarische Befassung ist zum Abschluss der Vorplanung vorgesehen, die nach der Auswahl der Vorzugsvariante für die Linienführung folgt.	**In Bearbeitung**

166	**Schriftlich (Email) (1/5)**		Aus den folgenden Gründen bitten wir dringend darum, eine Trassenführung der Esienbahn-Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe durch den Lußhardtwald bei Kronau zu vermeiden: **1)** Extrem hoher Waldverlust zerstört Naherholungsgebiet der Bürger [Fortführung in nächster Zeile]	**Zu 1):** Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern aufgrund ihrer zahlreichen Nutz- und Schutzfunktionen möglichst minimiert werden. Dies wird mit entsprechenden Kriterien im Rahmen des Variantenvergleichs bewertet. Besondere Erholungsfunktionen des Freiraumes werden in der vertiefenden Untersuchung beim Schutzgut Landschaft ebenfalls berücksichtigt. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass Bündelungen mit anderen Infrastrukturen meist geringere Eingriffe in den Freiraum und in Waldflächen verursachen als Neuzerschneidungen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
166	**Schriftlich (Email) (2/5)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **2)** Biotope und Jagdrevier im Gemeindewald westlich der Autobahn *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 2):** Für den rechtsrheinischen Raum konnten im Zuge der aktuellen Planungen bereits weitere Daten wie beispielweise digitale Flächennutzungspläne geprüft werden. Diese Untersuchung ist für den gesamten Suchraum noch nicht als abschließend zu bewerten. Dennoch haben sich hier für den Bereich zwischen Kronau und Waghäusel aufgrund der vorliegenden Flächennutzungs-pläne Anpassungen in unseren Planungen ergeben, die insbesondere das Linienkorridorseg-ment im Lußhardter Wald betreffen. Neben der angepassten Ausweisung des Wasserschutzgebiets war hier insbesondere die Konzentrationszone Windenergie für eine Neubewertung in RWK IV verantwortlich. Eine mögliche Linienführung über das Segment Waghäusel - Lußhardter Wald ist deshalb zum aktuellen Planungsstand zurückgestellt. Geschützte Biotope fließen als Bewertungskriterien in den Variantenvergleich ein, die Jagdausübung ist allerdings kein raumordnerisches oder umweltfachliches Kriterium. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**erledigt**
166	**Schriftlich (Email) (3/5)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **3)** Östlich der Autobahn im Prinzip kein Durchkommen *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 3):** Im nächsten Planungsschritt werden bei den betroffenen Gemeinden auch die Bebauungspläne abgefragt und berücksichtigt. Derzeit sehen wir aus technischer Sicht Möglichkeiten, eine Bün-delungstrasse östlich der Autobahn zu entwickeln. Der Planungskonflikt mit der geplanten P+M Anlage ist uns bereits bekannt. Es wird in der weiteren Planung zu prüfen sein, welche techni-schen Lösungsmöglichkeiten hier im Einzelnen bestehen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
166	**Schriftlich (Email) (4/5)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Wasserschutzgebiet, Zone 3 [Fortführung in nächster Zeile]	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4):** Ihren Hinweis nehmen wir auf und berücksichtigen diesen im Rahmen unserer weiteren Planungen. In der Regel ist der Bau einer Bahntrasse in der Schutzzone 3 unter Beachtung bestimmter Vermeidungsmaßnahmen möglich. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
166	**Schriftlich (Email) (5/5)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **5)** Wasserschutzgebiet, Zone 3	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 5):** Noch ist es entsprechend unseres aktuellen Planungsstands zu früh, Aussagen zu möglichen Auswirkungen durch Schall zu machen. Für eine genehmigungsfähige Lösung der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe müssen aber die gesetzlichen Bestimmungen für Schallschutz berück-sichtigt werden (z.B. 16. BImSchV-Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Dies kann auch dazu führen, dass Schallschutzmaßnahmen vor-zusehen sind. Bereits in der aktuellen, noch sehr frühen Planungsphase werden wir i.R. des Variantenvergleichs Schalluntersuchungen für verschiedene Linienvarianten durchführen und bei der Auswahl der Linienvariante berücksichtigen.	**In Bearbeitung**

167	**Schriftlich (Email) (1/2)**		**1)** Linienvarianten im westlichen Stadtgebiet von Karlsruhe Die interaktive Karte zeigt, dass - die linksrheinische Linienvariante unter dem Rhein durch im Süden von Karlsruhe an beide Bahnstrecken 4000 und 4020 angeschlossen wird, während - die rechtsrheinische Linienvariante entlang der B36 an die Bahnstrecken 4020 angeschlossen wird, nicht aber an die 4000. Was sind die Gründe für diesen Unterschied? *[Fortführung in nächster Zeile]*	**Zu 1):** Für den Anschluss der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe in Richtung Süden ist es für den Schienengüterverkehr (SGV) betrieblich erforderlich, dass sowohl die Strecke 4020 (Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt) als auch die Strecke 4000 (Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt) angebunden wird. Beide Strecken können gemäß aktuellem Planungsstand bei einer rechtsrheinischen Linienführung für den SGV über eine Anbindung an die Bestandsinfrastruktur nordöstlich der Weiherfeldbrücke am südwestlichen Ende des Karlsruher Gbf erreicht werden. Folglich gibt es keinen Unterschied zwischen den Anbindungen einer links- und einer rechtsrheinischen Linienführung, wobei die rechtsrheinische Linienführung den Vorteil hat, zusätzlich den Karlsruher Gbf anzubinden. Die rheinquerende Variante ist deshalb weiter südlich dargestellt, da sie erst dort an den Bestand anschließen kann. Der Darstellung der durchgängigen Linienvarianten in der interaktiven Karte sind dabei im Übrigen dieselben Daten wie unserer Grafik aus der Unterlage des 6. Dialogforums hinterlegt, so dass diese auch konsistent sind. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
167	**Schriftlich (Email) (2/2)**		**2)** Linienvarianten im östlichen Stadtgebiet von Karlsruhe Die interaktive Karte zeigt kein Abschwenkgleis von der BAB A5 KA-Nord nach Rintheim aufs Hochgleis (ehemals Linienkorridorsegment 1114). Wurde dieses Segment zurückgestellt? Nach Aussage in der letzten Sprechstunde würde dieses Segment nur für den Störfall gebraucht, wenn überhaupt.	**Zu 1):** Das ist richtig – das Segment ist derzeit zurückgestellt.	**erledigt**
168	**Schriftlich (Email) (1/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Konfliktpunkte Trasse West:** **1)** Schnellbahnquerung Im Bereich der Lösung der Güterbahntrasse vom Trassenverlauf der Schnellbahntrasse ist ein Wildtierwanderkorridor. Hier wird eine Grünbrücke angeregt, um die Zäsur zu reduzieren.Darüber hinaus wird auf die Lage im oder am FFH Gebiet verwiesen. **2)** Querung AS A5-B35 Zur Knotenpunktgestaltung hat die Bahn noch keine technische Ausführung geprüft, es wurde auf die nötigen Entwicklungslängen der Höhenentwicklung verwiesen und auf die räumliche Nähe zu den südlich gelegenen Gewässerläufen (Saalbach und Saalbachkanal) hingewiesen. **3)** Höhenlage im Gemengebereich Karlsdorf-Neuthard Es wurde darauf hingewiesen, dass im Bereich der Ortslage Karsldorf-Neuthard bzw. äquivalent auf Bruchsaler Gemarkung mehrere Verkehrswege vorliegen, welche erhalten bleiben müssen. Im Zusammenwirken mit den vorhandenen Gewässern Saalbach und Saalbachkanal wird wohl kein Lagenwechsel zwischen oberirdisch und unterirdischer Trassierung möglich sein. Insofern besteht hier auch ein sachlicher Zusammenhang zu Punkt 4. Darüber hinaus sind Lärmbelastungen im Rahmen der Höhenlage als relevante Auswirkungen in Erinnerung gerufen worden. Ergänzend sind die an die A5 angrenzenden Bebauungen aufgeführt worden, welche teils als Tiefbauten (Rückhalteräume etc.) nahe an die A5 heran reichen und im Weiteren berücksichtigt werden müssen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 1), 2) und 3)**: Ihre Anmerkungen und Hinweise haben wir an unsere Planer weitergereicht. Wir werden diese im Zuge des weiteren Planungsprozesses berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**

168	**Schriftlich (Email) (2/3)**		*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **4)** Querung Saalbach und Saalbachkanal Die Gewässer Saalbach und Saalbachkanal, hier insbesondere der Saalbach, haben als Gerinne wesentliche Funktionen zum Bestehen der ökologisch wertvollen Saalbachniederung inne. Bei der technischen Planung sind insofern auch die sich dadurch ergebenden Auswirkungen auf die Saalbachniederung zu berücksichtigen. **5)** Minderung Zäsur / Grünbrücke Südlich des Hardtgraben schließt das FFH Gebiet "Kinzig-Murg-Rinne und Kraichgau bei Bruchsal" an. Als Minderung der dortigen Zäsur sowie als sinnige und planbare Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe an anderer Stelle wird ist aus Sicht der Stadt eine Grünbrücke über A5 und Bahn erforderlich**.** **6)** Trassierung Bereich Baggersee "Alte Allmend" Büchenau Die Bahn wurde auf den zwischen Baggersee und A5 liegenden Lärmschutzwall hingewiesen sowie die damit verbundenen technischen Erschwernisse und auch Erwartungen seitens der Büchenauer Bürgerschaft, dass der Lärmschutz zur Autobahn auch während der Bauphase voll erhalten bleibt. Fraglich ist auch, ob zwischen Autobahn und Baggersee ausreichend Platz für eine zusätzliche Gütertrasse + Lärmschutzwall vorhanden ist. Ergänzend wurde klargestellt, dass die örtliche Bürgerschaft sowie deren politische Vertreter hierbei hohes Interesse an den Planungen der Bahn zeigen. Östlich der A5 ist auf gleicher Höhe ein Solarpark geplant, welcher jedoch ausreichenden Abstand von den Bahngleisen aufweist. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 4), 5) und 6)**: Ihre Anmerkungen und Hinweise haben wir an unsere Planer weitergereicht. Wir werden diese im Zuge des weiteren Planungsprozesses berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
168	**Schriftlich (Email) (3/3)**		[Fortsetzung vorheriger Zeile] **Konfliktpunkte Trasse Ost:** **1)** Schnellbahnquerung s.o. **2)** Querung Rastplatz Forst / A5 Zur Querung der A5 bzw. des Restplatzes Forst liegen der Bahn keine technischen Planungen vor, wie hier eine mögliche Querung auf die östliche Trasse aussehen könnte ist deswegen nicht klar. Die Aussagen zu den Konfliktpunkten 3-6 sind wie oben stehende Punkte 2-5 der Trasse West. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 1) - 6)**: Ihre Anmerkungen und Hinweise haben wir an unsere Planer weitergereicht. Wir werden diese im Zuge des weiteren Planungsprozesses berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**
168	**Schriftlich (Email) (3/3)**		[Fortsetzung vorheriger Zeile] **Konfliktpunkte Trasse Ost:** **1)** Schnellbahnquerung s.o. **2)** Querung Rastplatz Forst / A5 Zur Querung der A5 bzw. des Restplatzes Forst liegen der Bahn keine technischen Planungen vor, wie hier eine mögliche Querung auf die östliche Trasse aussehen könnte ist deswegen nicht klar. Die Aussagen zu den Konfliktpunkten 3-6 sind wie oben stehende Punkte 2-5 der Trasse West. *[Fortführung in nächster Zeile]*	*[Fortsetzung vorheriger Zeile]* **Zu 1) - 6)**: Ihre Anmerkungen und Hinweise haben wir an unsere Planer weitergereicht. Wir werden diese im Zuge des weiteren Planungsprozesses berücksichtigen. *[Fortführung in nächster Zeile]*	**In Bearbeitung**