Bürgerdialog Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe

Themenkatalog zur Sammlung von Hinweisen und Vorschlägen

Hintergrund: Der Themenkatalog zum Bürgerdialog Mannheim–Karlsruhe dient der Dokumentation von Hinweisen und Vorschlägen, die aus der Öffentlichkeit an die Deutsche Bahn gerichtet werden. Das vorliegende Dokument wird fortlaufend aktualisiert und auf der Website www.mannheim-karlsruhe.de veröffentlicht.

Stand: 7. Oktober 2021

Nr.	Quelle	Kategorie	Frage/ Hinweis/ Vorschlag	Weiteres Vorgehen/ Ergebnis	Status	Veröffentlichung Ergebnisse wann	Format der Veröffentlichung
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.	**In Bearbeitung**	**8. Oktober 2021**	Vorstellung der vollständigen Linienkorridore im 4. Dialogforum
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 sichergestellt werden muss. Sie prüft im Rahmen des Planungsprozesses, wie die Anbindung im Raum MA-Waldhof bestmöglich ausgestaltet werden kann.	**In Bearbeitung**	**8. Oktober 2021**	Vorstellung der vollständigen Linienkorridore im 4. Dialogforum
3	**1. Dialogforum**	Raumwider stands-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**	**März 2021**	Katalog wurde im März 2021 im Nachgang zum 1. Dialogforum verteilt
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**	**Juni 2021**	Vorstellung der Zugzahlen im 3. Dialogforum
5	**2. Dialogforum / 1. Workshop**	Schallschut z	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**	Vsl. **2022** (Vorstellung Betroffenheits-analyse, Schallschutzuntersuchung)	
6	**2. Dialogforum / 2. Workshop**	Schallschut z	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**	**Juni 2021**	Vorstellung der Planungsprämissen im 3. Dialogforum
7	**2. Dialogforum / 2. Workshop**	Schallschut z	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**	**Fortlaufender Planungsprozess bis vsl. 2023** (Vorstellung Variantenauswahl)	
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**	**April/Juni 2021** (Veröffentlichung Karten)	Website

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**	**Juni 2021**	Vorstellung Machbarkeits-untersuchung von Rheinquerungen im 3. Dialogforum
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**	**Ab voraussichtlich 1. Quartal 2022**	
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 Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten.	**In Bearbeitung**	**Mai 2022 (6. Dialogforum**	
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**	**Ab voraussichtlich 1. Quartal 2022**	
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**	**Ab voraussichtlich 1. Quartal 2022**	
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**	**Ab voraussichtlich 1. Quartal 2022**	
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.	**In Bearbeitung**	vsl. **Oktober 2021**	Vorstellung der vollständigen Linienkorridore im 4. Dialogforum
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**	**1.7.2021**	3. Workshop

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**	8. Oktober 2021	4. Dialogforum
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 Bestandsinfrastruren 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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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 Mann-heim–Karlsruhe wird „SmartTrass“ der Firma QLX GmbH genutzt. Letztlich schauen aber die Planerin-nen 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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website

24	**1. Workshop**		Hinweis zu einer möglichen Erweiterung des Suchraumes: Die Erweiterung für die Planung nach Nor-den 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 Mann-heim–Karlsruhe die Ziel- und Endpunkte klar vor, damit eine sinnvolle Verknüpfung zu den anschlie-ßenden Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt–Mannheim und Karlsruhe–Basel möglich ist. Die Projektaufgabe ist, die Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe auszuweiten, daher wäre eine Erwei-terung 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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
28	**1. Workshop**		Wie verhält es sich mit möglichen Grobkorridoren, die aufgrund von Raumwiderständen von Ihnen ver-worfen 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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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 Raum-widerstandsanalyse und die Grobkorridore in einem Geoinformationssystem (GIS) im Detail betrachtet und offene Fragen geklärt werden.	**Erledigt**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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**	Protokoll zum 1. WS	Website
35	**1. Workshop**		Westlich von Karlsruhe queren zwei Grobkorridore den Rhein. Wäre eine zweite Rheinbrücke im Be-reich 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**	Protokoll zum 1. WS	Website
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 Stahl-brücke im Bereich Germersheim kann aber im Hinblick auf Abstände und Kurvenradien und die zu er-reichenden Geschwindigkeiten nicht für die Querung einer neuen Strecke genutzt werden.	**Erledigt**	Protokoll zum 1. WS	Website

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 berück-sichtigt. 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 Schutzge-biet randlich gequert werden kann.	Erledigt	Protokoll zum 1. WS	Website
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	Protokoll zum 1. WS	Website
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	Protokoll zum 1. WS	Website
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	Protokoll zum 1. WS	Website
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 qua-lifiziert abgeschlossen. Im nächsten Workshop und im nächsten Dialogforum wird die DB Netz die Themen „Verkehrsprognosen“ näher beleuchten.	Erledigt	Protokoll zum 1. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
45	2. Workshop		Werden die dem Projekt zugrunde gelegten Zugzahlen vorgestellt?	Ja, die Zugzahlen werden im nächsten Dialogforum im Juni 2021 vorgestellt.	Erledigt	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website
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	Protokoll zum 2. WS	Website

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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website

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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 2. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website

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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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.	chau mal schnell nach Frage 74	**In Bearbeitung**	**Oktober 2021**	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website

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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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 An-lagen der Oberleitung und der Leit- und Sicherungstechnik in entsprechender Breite aufzuaddieren.	**Erledigt**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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.		**In Bearbeitung**		
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website
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**	Protokoll zum 3. WS	Website

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**	**8. Oktober 2021/ vrsl. Januar 2022**	4. Dialogforum / 5. Dialogforum
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.			
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.	Die Zusammenfassung bezieht sich auf die Machbarkeitsuntersuchungen der Rheinquerungen, die bisher stattfanden. Die Untersuchung einer Tunnellösung wurde als Vorschlag in die Themenliste aufgenommen und wird geprüft. Im nächsten Dialogforum wird diese Anmerkung voraussichtlich besprochen.	**In Bearbeitung**	vsl. **Oktober 2021**	Vorstellung der vollständigen Linienkorridore im 4. Dialogforum
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**	vsl. **Oktober 2021**	Vorstellung der vollständigen Linienkorridore im 4. Dialogforum
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**		Direkte Antwort an Fragestellenden und öffentliche Aktualisierung des Themenkatalogs
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?		**In Bearbeitung**		
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?		**In Bearbeitung**		
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.		**In Bearbeitung**		

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.	**In Bearbeitung**		
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.	**In Bearbeitung**		
105	**Schriftlich (Email)**		Mail von Frau Walter (RPK): 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.	**In Bearbeitung**		
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.	**In Bearbeitung**		
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	**In Bearbeitung**		
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	**In Bearbeitung**		