

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. März 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	Verkehrskonzeption	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	Raumwiderstandsanalyse	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	Verkehrskonzeption	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	<p>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).</p> <p>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:</p> <p>a) Die Planung für Mannheim hat umgehend im Rahmen des Gesamtkonzepts zu erfolgen.</p> <p>b) Der Planfeststellungsantrag für den Ausbau der Riedbahn-Ost ist zurückzuziehen. Die Erweiterung der S-Bahn-Kapazität ist im Kontext des Gesamtkonzepts zu planen.</p> <p>c) Für Mannheim ist eine Tunnellösung zu realisieren, die die überwiegende Mehrzahl aller Güterzugverkehre (leichte und schwere, im Rangierbahnhof umzuschlagende und Transit) aufnehmen kann.</p> <p>d) Es sind Zugzahlen zugrunde zu legen, die den Zielen des Klimaschutzgesetzes entsprechen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Erledigt
17	Schriftlich	Schallschutz			in Bearbeitung
18	1. Workshop		<p>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 Bestandsinfrastrukturen 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.</p>	<p>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.</p> <p>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 unvoreingenommene Prüfung von Neubau- sowie Ausbauoptionen geben.</p>	Erledigt
19	1. Workshop		<p>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.</p>	<p>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.</p>	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 Tunnelösungen 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 Nordosten soll einerseits Biblis miteinschließen, um die Rheinquerung Worms für eine Pfälzer Lösung zu berücksichtigen. Des Weiteren soll dieser Suchraum um die Orte: Lampfertheim, Viernheimer-Dreieck, Heddeshheim, Schriesheim eingeschlossen werden, um die Möglichkeit einer Neckarquerung in Form einer Brücke westlich der Autobahnbrücke der A5 (Schwabenheimer Schleuse) in Erwägung zu ziehen.	Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und Bundesschienenwegeausbaugesetz stellen die Planungsgrundlage des Projekts dar. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gibt für das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe die Ziel- und Endpunkte klar vor, damit eine sinnvolle Verknüpfung zu den anschließenden Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt–Mannheim und Karlsruhe–Basel möglich ist. Die Projektaufgabe ist, die Kapazitäten zwischen Mannheim und Karlsruhe auszuweiten, daher wäre eine Erweiterung des Suchraums nach Norden bis Biblis außerhalb des Projektraums. Eine mögliche Suchraumerweiterung um Lampfertheim, das Viernheimer Dreieck, Heddeshheim 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. Güterbahnhof 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 Tunnelösungen 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. Voraussichtlich 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 rechtsrheinischen 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? Was ist das Ergebnis einer parlamentarischen Befassung?	Ja, die Zugzahlen werden im nächsten Dialogforum im Juni 2021 vorgestellt. 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
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, Klimaanlage 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. Eine Flachstelle ist eine Abnutzungerscheinung 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
55	2. Workshop	Alle Waggon sind zwar umgerüstet, aber in jedem Zug sind mindestens drei Flachstellen hörbar. Wer überprüft Flachstellen in Rädern?	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
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?	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
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.	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
58	2. Workshop	Frage zu Fall 3 (Anlage 2, Seite 28): Was bedeutet Lärmvorsorge?	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
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)	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
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?		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 Rangierbahnhof), 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 Schnellfahrstrecke 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). Siehe: https://www.frankfurt-mannheim.de/downloads.html . Die Querschnitte für den Bereich Mannheim-Waldhof sind auf der Website www.mannheim-karlsruhe.de zu sehen.	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 Linienvverläufe 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 Durchfahrungsängen 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-Abbaugbiet 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 beeinträchtigen.	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 Gradienten (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 aufrägenden 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	<p>Aus unserer Sicht ist ein viergleisiger Ausbau an der Bestandsstrecke zwischen Karlsruhe und Molzau aufgrund der zusätzlichen Lärm- und Feinstauberrhöhungen sowie der ständig gravierenden Erschütterungen unvermeidbar.</p> <p>Bei der Betrachtung der Raumwiderstandsanalyse sind folgende alternative Korridorvarianten durch Bündelung der bereits bestehenden Infrastruktur besser geeignet, siehe beigefügte Variantendarstellung.</p> <p>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</p>	Die Vorschläge werden die Planungsbüros ab dem 4. Quartal 2021 nach Vorstellung der Linienkorridore prüfen und bewerten.	In Bearbeitung
97	3. Workshop		<p>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.</p> <p>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“</p>	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		<p>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?</p>	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	<p>Die durch den BVWP 2030 dargestellten Vorhaben zur Verbreiterung der A5 (Projekt A5-G40-BW, AK Walldorf - AD Karlsruhe) und Güterverkehrsstrasse entlang der A5 (Projekt 2-0054-V03, Korridor Mittelrhein: Zielnetz I) werden</p> <p>a) isoliert betrachtet und sind b) sachlich teilweise falsch.</p> <p>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.</p> <p>Forderung: Der BVWP 2030 ist zu korrigieren, um als sachlich korrekte Grundlage für nachfolgende Entscheidungen dienen zu können. Dies betrifft insbesondere 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.</p>	<p>Der Hinweis wird im Rahmen der weiteren Planungen aufgenommen.</p> <p>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.</p>	In Bearbeitung

100	Schriftlich (Email)	<p>1) Transit- versus Güterbahnhofverkehr im Raum Karlsruhe Wieviele % 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?</p>	Die Größenordnung dürfte in etwa stimmen, eine genaue Betrachtung hängt von der konkreten Streckenführung ab.	Erledigt
101	Schriftlich (Email)	<p>Wie wird der 90%ige Transitverkehr am Gbf Karlsruhe vorbeigeführt, wenn - einer der 3 Ostkorridore, - einer der 2 Westkorridore zum Tragen kommen sollte?</p>	Die Verkehrsbelastung auf den Strecken können wir erst besprechen, wenn wir konkrete, durchgängige Linienvarianten abgeschichtet haben	Erledigt
102	Schriftlich (Email)	<p>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.</p>	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)	<p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	Erledigt
104	Schriftlich (Email)	<p>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</p>	Die Fragen werden im Laufe der Detaillierung der Planung beantwortet. Zunächst müssen die ernsthaft weiterzuverfolgenden, durchgehenden Linienvarianten identifiziert werden.	Erledigt
105	Schriftlich (Email)	<p>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.-Präsidiams an die nördliche Grenze von Mannheim erweitert wurde und die östliche Seite Richtung Wallstadt, Heddeshheim, 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?</p>	<p>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.</p>	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 berücksichtigt 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
50	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 Prüflögen zur Entwicklung der Linienkorridore wurde den Mitgliedern des Dialogforums im Workshop am 28.10.2021 anhand von Beispielen erläutert. Ferner wurde am 24.01.2022 ein umfangreiches Papier zur Erläuterung der Planungsmethodik für die aktuelle Projektphase verteilt. Der Punkt wurde in den Themenkatalog aufgenommen. Zum späteren Zeitpunkt, nachdem die durchgängigen, ernsthaft weiterzuverfolgenden Linienvarianten identifiziert worden sind, werden diese noch vertiefter untersucht und im Variantenvergleich anhand einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt.	Erledigt
118	Schriftlich (Email)	<p>1) Eine oberirdische Querung in Bündelung mit der A6 könnte, wie als rote Trasse abgebildet, an folgenden Faktoren scheitern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Neckarkanalns 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 werden 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. <p>2) Ganz anders gestaltet sich eine Neckarquerung, wie von BINOBL vorgeschlagen, in Bündelung mit der A5 Autobahnbrücke nahe Heidelberg / Eppelheim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - <p>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.</p>	<p>Zu 1): Die Hinweise werden für die weiteren Machbarkeitsuntersuchungen mit aufgenommen. Schalluntersuchungen erst für ernsthaft in Betracht kommende Varianten. Ein alternativer Tunnelkorridor mit Vollenbindung des Rangierbahnhofs wurde auch zum aktuellen Zeitpunkt identifiziert.</p> <p>Zu 2): Der Variantenvorschlag sowie die dazugehörigen Anmerkungen werden im Rahmen der Linienoptimierungen näher geprüft.</p>	Erledigt
119	Schriftlich (Email)	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	Schriftlich (Email)	<p>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.</p> <p>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?</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>Zu 1b: Detailfrage, wird erst im Rahmen der weiteren Planung ausgearbeitet. Nach Möglichkeit soll ein Eingriff in Naturschutzgebiete vermieden werden.</p> <p>Zu 1c: Ein Korridor südlich des Hbf Mannheim im Gleisfeld wurde identifiziert. Dieser Korridor wird durch tiefergehende Machbarkeitsuntersuchungen sowohl technisch, verkehrlich, betrieblich geprüft.</p> <p>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 Umfahrgleise. Derzeit sind tiefergehende Machbarkeitsuntersuchungen sowie gutachtliche Ausarbeitungen in Erarbeitung.</p> <p>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 eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchungen möglicher Varianten zu beurteilen.</p> <p>Zu 1f: Aus technischer Sicht wurden Tunnelkorridore mit Längsneigungen von $\leq 12,5\text{‰}$ bis $\leq 6\text{‰}$ untersucht. Erste betriebliche Betrachtungen zeigen, dass für den Güterverkehr eine maximale Längsneigung von $\leq 9\text{‰}$ angestrebt werden sollte. Im</p>	Erledigt
-----	---------------------	---	---	----------

121	Schriftlich (Email)	<p>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 Streckenführung 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?</p> <p>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?</p>	<p>Zu Frage 1): Aus technischer Sicht sind die Rheinquerungen zwischen Karlsruhe und Würth 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.</p> <p>Zu Frage 2): Im Osten von Karlsruhe wurden gemäß der Planungsprämissen oberirdische Lösungen untersucht und identifiziert. Folglich wurden gemäß aktueller Planungstiefe keine Tunnelkorridore untersucht.</p> <p>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.</p>	Erledigt
122	Schriftlich (Email)	<p>2) Schneisenbreite bei Bündelunsoption mit A511Es muss bei der Planung beachtet. 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.</p> <p>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.</p> <p>Anm.: Hinweis bezieht sich auf die Präsentation des 4. Dialogforum am 8. Oktober 2021.</p>	<p>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 weiteren Planungsschritten wird sich herausstellen, inwieweit diese Linienkorridore Auswirkungen auf die genannten Gemeinden haben. Erst nach Vorlage durchgehender Linienvarianten und weiterer kapazitiver und technischer Untersuchungen, insbesondere in den Anbindungsbereichen können Aussagen über fahrbare Betriebsprogramme u. a. auch im Schienengüterverkehr getroffen werden.</p>	Erledigt

123	Schriftlich (Email)	<p>Fragen zur Linienfindung im Gesamtkorridor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Aufkommensschwerpunkte MA Hbf und KA Hbf ergeben. Eine Auslegung auf eine Trassierungsgeschwindigkeit 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 Güterzugstrecke auszulegen und die Parameter auf Vmax 160 km/h für künftig schnelle Güterzüge und damit geringere Kurvenradien und Gleisabstände (von 4,0 m statt 4,5 m) zu reduzieren. <p>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 Infrastrukturerweiterung mitbenutzt werden?</p> <p>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?</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>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.</p> <p>Zu 2: Ja, die erforderliche Dimensionierung der Infrastruktur ist noch durch weitere Kapazitätsuntersuchungen zu überprüfen.</p> <p>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.</p>	Erledigt
124	Schriftlich (Email)	<p>1) Wie erfolgt die Entscheidung über die Lage einer möglichen Trasse rechts- oder links der Autobahn bei Büchenau?</p> <p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	Erledigt

125	Schriftlich (Email)		<p>1. Auf der Höhe von Forst: Auf welcher Seite der Autobahn ist eine Linienführung vorgesehen?</p> <p>2. Präferiert wird eine oberirdische zweigleisige Linienvariante: Bedeutet dies faktisch, dass in der weiteren Betrachtung nur Linienvarianten ohne Tunnel wahrscheinlich sind?</p> <p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Erledigt
126	Schriftlich (Email)		<p>Allgemeine Themen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elementar ist für KA <ul style="list-style-type: none"> - 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!). <p>Westen</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Wie ist die DB zur reinen Tunnellösung im Westen Karlsruhes gekommen? Wir bitten um eine detaillierte und nachvollziehbare Darstellung. <ul style="list-style-type: none"> - Beginnt der Tunnel bereits linksrheinisch? 6. Lage der Tunnel? <p>Osten</p> <ol style="list-style-type: none"> 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? <p>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?</p>		In Bearbeitung
127	Schriftlich (Email)		<p>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?</p>	<p>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.</p>	Erledigt

128	Schriftlich (Email)	<p>1) Anregungen und Anforderungen an den Linienkorridor aus dem Bereich „Mensch-Natur-Umwelt“</p> <p>Dettenheim: Schutz des Lebensraumes für Menschen gegenüber den wirtschaftlichen Belangen. Jetzt „stille Gebiete“ sollen nicht durch Lärm „verseucht“ werden</p> <p>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 Bauzeit) => Auswirkungen auf die Menschen</p> <p>2) Rückmeldung aus dem Bereich Umwelt:</p> <p>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 Biotop nach §32 Landesnaturschutzgesetz. 1. Feldgehölze und Röhrichte südwestlich Staffort Biotop-Nr. 169172150003. 2. Feldhecken parallel zur Pfingst 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 potentiell 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. All diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Feldvogelschutzes und insbesondere des Rebhuhn Schutzes durchgeführt. So befindet sich das Brutgebiet der letzten beiden Rebhuhn Paare des gesamten Landkreises Karlsruhe auf den Gemarkungen Spöck-Friedrichstal-Staffort.</p>	In Bearbeitung
-----	---------------------	---	----------------

129	Schriftlich (Email)		<p>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.</p> <p>Die Hemmschwelle im virtuellen Raum ist einfach zu hoch, es wird Zeit für InfoVeranstaltungen vor Ort, bei denen dann aber umfassend und nicht scheinbarweise 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.</p> <p>1) 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.</p> <p>Lußhardtwald: Bei der Trassenerkundung wurden beispielsweise 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 Naherholungsbereich in seiner Funktion nachhaltig beeinträchtigen. Mit einer Akzeptanz durch die Bevölkerung ist nicht zu rechnen.</p> <p>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 Retentionsfläche unbrauchbar wird, muss mit nicht unerheblichem finanziellem Aufwand ein neuer funktionierender Hochwasserschutz für den Bereich Kirrlach geschaffen werden.</p>	<p>Wir bewegen 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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.</p> <p>Zu 2a) 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.</p> <p>Zu 2b) 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.</p>	Erledigt
130	Bürgerdialog	Linienkorridore	<p>Das Teilstück Friedrichstal-Blankenloch wurde bei der Veröffentlichung der Linienkorridore nicht aufgeführt.</p> <p>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.</p>	<p>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</p>	erledigt

131	Bürgerdialog	Linienkorridore	<p>2. In die veröffentlichten Linienkorridore entlang der B36 oder über die Pfalz wurden Tunnelösungen 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.</p>	<p>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.</p>	erledigt
132	Mehrere Quellen	Linienvorschläge	<p>Es kam mehrfach die Bitte auf, die Kosten eines Tunnels von Mannheim bis Karlsruhe zu untersuchen.</p>	<p>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.</p>	erledigt
133	Schriftlich (Email)		<p>Wir bitten Sie, in die Planung der Güterbahntrasse Mannheim-Karlsruhe die nachfolgende Stellungnahme einzubeziehen.</p> <p>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.</p> <p>Die Maßnahmen der Stadt Stutensee und des Landschaftserhaltungsverbandes für den Artenhalt - 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 Blütmischung eingesät. Die Ausgleichsflächen der Flurneuordnung sind auf Gemarkung Friedrichstal:[...].</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden ausgewählte Kriterien u.a. aus dem Gene-ralwildwegeplan (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 Planer 2021 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 Bewer-tung auf Raumordnungsebene zunächst nur die „verfahrenskritischen Arten“ berücksichtigt werden können, also diejenigen Arten, die eine Genehmigung versagen oder erheblich erschweren könnten. Diesbezüglich kann nur eine vergleichende Risikoeinschätzung vorgenommen wer-den, 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, Wasserschutz-gebiete usw.). 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</p>	erledigt

134	Schriftlich (Email)	<p>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 [...].</p>	<p>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.</p>	erledigt
135	Schriftlich (Email)	<p>Der gegenwärtig inmitten der Gemarkung der Großen Kreisstadt Stutensee vorgesehene Trassenkorridor widerspricht insbesondere diesem Punkt in sämtlichen Belangen, weshalb eine Linienfindung 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 Projektverantwortlichen zugesagt. Vor diesem Hintergrund machen wir mit Nachdruck nochmals darauf aufmerksam, 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.</p>	<p>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, 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 Planung, diejenige durchgehende Linie zu ermitteln, die über die Gesamtstrecke die geringsten Eingriffe in Schutzgebietsausweisungen und fachspezifisch als wertvoll eingestufte Bereiche verursacht.</p>	erledigt
136	Schriftlich (Email)	<p>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.</p> <p>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 Strecke wird der Güterverkehr aktuell nach Süden weitergeführt? Hauptsächlich wohl auf den Strecken 4000/4213 nach Ettlingen, da auf der Strecke 4020 nach Bashaide der Personenfern- und -nahverkehr geleitet wird.</p> <p>3) Personenfernverkehr Die Neubaustrecke soll auch für die Nutzung durch den Personenfernverkehr 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?</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	erledigt

137	Schriftlich (Email)		<p>Die Stadt Karlsruhe</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • fordert von der DB, alle Varianten, in der gleichen Detailtiefe und mit denselben Instrumentarien zu prüfen. • 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. • fordert von der DB eine Knotenpunkt Betrachtung ähnlich der Betrachtung Mannheims. • fordert von der DB, die Weiterführung in Richtung Durmersheim von Anfang an in die Planung einzubeziehen. 		In Bearbeitung
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	<p>In TOP 4 (Anm.: der Präsentation des 6. Workshops) wurde ausgeführt, dass Schienenstegdämpfer 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 ausreichend, 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 zwischen dem südlichen Portal des Pfingstbergtunnels bis zum Abzweig Saalbach für 280 km/h zugelassen, vom Abzw. Saalbach bis in den Hbf KA mit 200 km/h ohne jegliche Geschwindigkeitseinbrüche 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 Bahnübergänge zu 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 Geschwindigkeit fahren. Dafür wird die Umwelt und die Menschen entlang der Strecke geschont, 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.</p> <p>Mir ist selbstverständlich bewusst, dass Sie an den Auftrag aus der Bundesverkehrswegeplanung gebunden sind, die die Planungsparameter so</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>In Bezug auf Ihren Vorschlag einer Diskussion in den parlamentarischen Gremien wäre der Hinweis, dass eine parlamentarische Befassung zum Ende der Vorplanung vorgesehen ist.</p>	erledigt

142	Schriftlich (Email)	<p>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 ?</p> <p>2. Ein stets avisiertes Linienkorridor mit bis zu 1000m breitem Streifen ist nicht nachvollziehbar. 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. naturschutzbehäfteter 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 ?</p> <p>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</p> <p>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 Heddeshheim 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 Bestandsstrecke, der Main-Neckar-Bahn mit ihren aufwendig sanierten Kreuzungspunkten in Friedrichsfeld (bereits vorhandene Infrastruktur).</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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 zwischen einzelnen Linienkorridorsegmenten und mit technischer Prüfung von Kreuzungsmöglichkeiten bestehender Infrastruktur wie zum Beispiel der Strecke Graben-Neudorf – Friedrichstal – Karlsruhe folgt im nächsten Arbeitsschritt.</p> <p>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 aktuellen, 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.</p> <p>Auch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens als wesentlicher nächster Meilenstein der aktuellen 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. Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft. Ein Ergebnis erwarten wir voraussichtlich bis Juni 2022.</p>	In Bearbeitung
143	Schriftlich (Email)	<p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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 zwischen einzelnen Linienkorridorsegmenten und mit technischer Prüfung von Kreuzungsmöglichkeiten bestehender Infrastruktur wie zum Beispiel der Strecke Graben-Neudorf – Friedrichstal – Karlsruhe folgt im nächsten Arbeitsschritt.</p> <p>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 aktuellen, 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.</p> <p>Auch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens als wesentlicher nächster Meilenstein der aktuellen 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. Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft. Ein Ergebnis erwarten wir voraussichtlich bis Juni 2022.</p>	In Bearbeitung

144	Schriftlich (Email)	<p>"... 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?</p>		In Bearbeitung
145	Schriftlich (Email)	<p>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 eingebracht, 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 Ausführungen in der Sache im Rahmen des 4. Dialogforums am 08.10.2021 und des 4. Themenworkshops am 19.10.2021 verwiesen.</p> <p>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</p> <p>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 Berücksichtigung allerdings verbal-argumentativ erfolge.</p> <p>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 Einschlusswirkungen, die eine entsprechende Trasse für Stutensee zur Folge hätten - für ausgeschlossene halte, dass eine solche Trasse die verträglichste Lösung darstellt</p> <p>Stutensee ist am Ll.19,75 im Zuge der Gebietsreform durch den Zusammenschluss der vormals eigenständigen Gemeinden Blankenloch mit Büchig, Friedrichstal, Spöck und Staffort entstanden. Bereits in der „Vereinbarung über die Neubildung der Gemeinde</p>		In Bearbeitung

146	Schriftlich (Email)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. (...)</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>Zu 2): Den Hinweis nehmen wir auf und berücksichtigen die Information wir im weiteren Planungsprozess.</p> <p>Zu 3): Den Hinweis nehmen wir auf.</p> <p>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.</p> <p>Zu 5): Die Hinweise nehmen wir auf.</p> <p>Zu 6): Sollte dieser Bereich zu einer ernsthaft in Betracht kommenden Linienvariante gehören, werden i. R. des Variantenvergleichs Schalluntersuchungen durchgeführt.</p> <p>Zu 7): Diese Konflikte sind uns bekannt. Im Rahmen der aktuellen Betrachtungen zu den neuralgischen Punkten prüfen wir auch die Bündelungsstrecke mit der A5</p> <p>Zu 8): Die Hinweise nehmen wir auf.</p> <p>Zu 9): Die Hinweise werden im Rahmen der Prüfung neuralgischer Punkte für den weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	In Bearbeitung
-----	---------------------	---	--	----------------

147	Schriftlich (Email)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>2) Welche Spielräume hat dann die technische Planung noch zu entscheiden, wie der Trassenverlauf aufgrund spezifischer technischer Hürden geführt werden kann? Es stellt</p>		In Bearbeitung
-----	---------------------	--	--	----------------

148	Schriftlich (Email)	<p>“...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 Bestandsstrasse 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 Eingriffe in hochwertige Biotopflächen strikt vermeidet –entsprechend der Rechtslage (BNatSchG). Ebenso darf sich die Situation für den Biotopverbund nicht verschlechtern; im Gegenteil, die Wiederherstellbarkeit der Konnektivität der Biotope und Habitats 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.”</p>	<p>Im Rahmen der Planungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe wird der gesamte Suchraum zwischen Mannheim und Karlsruhe im Norden und Süden sowie zwischen dem Pfälzerwald und dem Kraichgau im Westen und Osten gleichberechtigt mit derselben Methodik untersucht. Die für den gesamten Suchraum einheitlich angewendete 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 Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt .</p> <p>Da Sie in Ihrem Schreiben darauf hinweisen, dass für Sie der aktuelle Planungsprozess 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.</p> <p>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 einzelnen Ziele in den verschiedenen Systemen sorgen für eine große Komplexität des Planungsprozesses. Iteration und eine schrittweise zunehmende Detaillierungstiefe prägen daher das planerische Vorgehen. Deshalb sprechen wir auch nicht von einem vorzeitigen Ausscheiden oder „Streichen“ von Lösungsmöglichkeiten, sondern von einer begründeten Abschtigung und Zurückstellung. Folglich kann bis zum Ende des Variantenvergleichs unter Umständen (z.B. aufgrund weiterer Erkenntnisse im Planungsverlauf oder einer veränderten Datenlage) eine erneute Betrachtung eines Abschnittes nötig sein, der im voran gegangenen Planungsprozess bereits zurückgestellt wurde.</p> <p>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</p>	In Bearbeitung
149	Schriftlich (Email)	<p>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?</p> <p>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?</p> <p>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?</p>		In Bearbeitung
150	Schriftlich (Email)	<p>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 bei Weiterverfolgung der Abschnitte 1110 und 1101 nicht zwingend erscheint.</p>		In Bearbeitung

151	Schriftlich (Email)	<p>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 Raumwiderstandsklasse 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.</p> <p>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 Schienenschnelltrasse“ 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?</p> <p>3) Darf ich zudem um ein Signal bitten, warum der Vergleichsbereich RE-RL (über RH) in der kleinräumigen Vergleichsstudie überhaupt nicht berücksichtigt wurde?</p> <p>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</p>		In Bearbeitung
-----	---------------------	---	--	----------------

152	Schriftlich (Email)	<p>1. Grünzäsur Die Ausweisung von Grünzäsuren ist im Regionalplan ein Planungsinstrument von herausragender Bedeutung. Folgendes ist dazu auf Seite 22 zur Fortschreibung des Regionalplanes Mittlerer Oberrhein 2022 unter Ziffer 3.1.2. zu Grünzäsuren festgelegt (sh. Anlage 1): „Vorranggebiete Grünzäsuren sind als Freiräume zu sichern und zu entwickeln, die</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Zusammenwachsen von Siedlungen verhindern und • die Möglichkeit zur siedlungsnahen, landschaftsgebundenen Erholung bieten <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Durchgängigkeit des regionalen Biotopverbunds gewährleisten oder • siedlungsnah ökologische Ausgleichsfunktionen erfüllen. <p>Sie sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiete festgelegt. In ihnen sind bauliche Anlagen ausgeschlossen. Ausnahmen In der Grünzäsur sind ausnahmsweise zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.“ <p>Damit ist eine Neubaustrecke für eine internationale Güterverkehrsstraße 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 Raumwiderstandsklasse IV allgemein zugeordnet sind. Aus unserer Sicht müsste entweder die Einordnung der Raumwiderstandsklasse berichtigt oder dieser Sachverhalt im Segmentvergleich angemessen berücksichtigt werden. Wir bitten im Workshop dazu um Stellungnahme.</p> 		In Bearbeitung
153	Schriftlich (Email)	<p>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?</p> <p>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?</p> <p>3. Methodik - Warum unterscheidet sich die Abstandszone von RWK IV und III?</p> <p>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.</p> <p>5. Segmentvergleich 22: bei Karlsdorf (1102) wird 0m für die Abstandszone genannt, als Ortskundiger offensichtlich ein Fehler.</p> <p>6. Segmentvergleich 25: wie kann eine Festlegung erfolgen, wenn die Signifikanzschwelle nicht erreicht wird?</p> <p>7. Segmentvergleich III: wie kann eine Festlegung erfolgen, wenn die Signifikanzschwelle nicht erreicht wird?</p> <p>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?</p> <p>9. Segmentvergleich XI: wird hier nicht das falsche Segment mit grün gezeigt?</p> <p>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?</p>		In Bearbeitung

154	Schriftlich (Email)	<p>Anfang März 2022 zur Kenntnis genommen. Die Pressemitteilung ist diesem Schreiben als Anlage beigefügt</p> <p>Es wird darin davon berichtet, dass in einer „getrennte[n] Konsultation zwischen einigen Vertretern der Naturschutzverbände und den zuständigen Planern der Bahn“ „, von Seiten der Bahn zugesichert [wurde], den Ausbau zwischen Friedrichstal und Karlsruhe - bei dem Tunnelösungen wohl unvermeidbar wären - wieder in die Liste der möglichen Optionen aufzunehmen und im Detail zu bewerten.“</p> <p>Auf gestrige Presseanfragen folgte nun die entsprechende Berichterstattung. Sie sehen mich sehr ungehalten. Wieder einmal werden maßgebliche kommunale Akteure nicht von Ihnen vorab informiert. Dies hat nichts mit Augenhöhe und Transparenz, geschweige denn Vertrauensbildung zu tun. Ich hätte erwartet, zumindest in der Sprechstunde von Ihnen über „Zusagen“ informiert zu werden.</p> <p>Die iterative Natur des Verfahrens haben Sie in vergangenen Veranstaltungen angesprochen. Dabei hatten Sie auch betont, dass das Forum des gemeinsamen Austausches der beteiligten Akteurinnen und Akteure das Dialogforum mit den anschließenden Workshops ist. Nun ist es jedoch sehr irritierend, dass in einer von diesem Forum „getrennte[n] Konsultation“ vermeintlich „verbindliche“ Zusagen zu einzelnen Trassenverläufen gemacht werden. Selbstverständlich konnten wir auch für Stutensee in den von Ihnen angebotenen Sprechstunden im direkten Gespräch unsere Fragen formulieren sowie Hinweise und Anregungen einbringen. Zusagen Ihrerseits zu möglichen Trassenverläufen - der Kern des gesamten Verfahrens - waren gegenüber Kommunen jedoch für Sie nicht Bestandteil der Gespräche.</p> <p>Es irritiert mich weiter extrem, aus der Presse von dieser Zusage Ihrerseits an einzelne Beteiligte zu lesen, die Stutensee und die Bürgerinnen und Bürger hier direkt betrifft. Nochmals: Als unmittelbar tangierte Stadt hätte ich erwartet, dass Sie Stutensee persönlich in Kenntnis setzen.</p>		In Bearbeitung
-----	---------------------	---	--	----------------