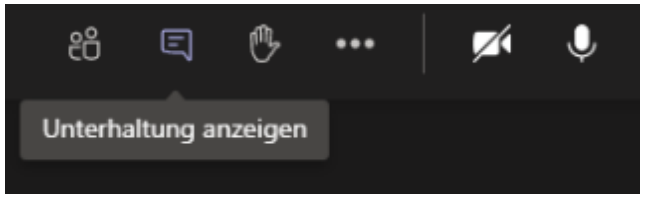
DB NETZE

1. Dialogforum Mannheim-Karlsruhe

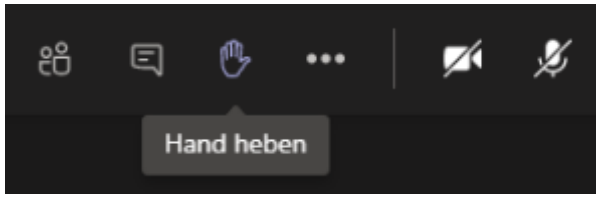
Konstituierende Sitzung am 29. Januar 2021

Wortmeldungen während der Sitzung

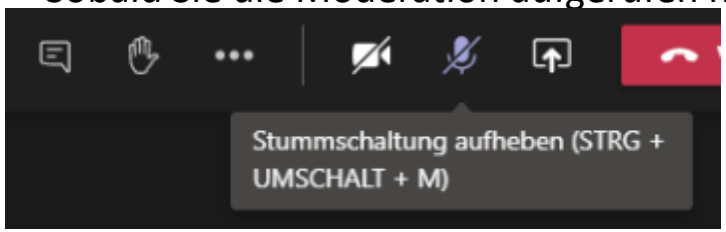
- Wenn Sie die Sitzung betreten, ist Ihr Mikrofon automatisch auf Stumm geschaltet. Mit einem Klick auf die Sprechblase öffnet sich das Chat-Fenster, in dem Sie über den gesamten Sitzungszeitraum Beiträge schreiben können.



- Nach der Präsentation gibt es die Möglichkeit, sich zu Wort zu melden. Nutzen Sie dafür die Hand-Hebe-Funktion (siehe das Hand-Icon in der Darstellung). Damit wird deutlich, dass Sie einen Redebeitrag leisten möchten.



- Sobald Sie die Moderation aufgerufen hat, können Sie die Stummschaltung aufheben. Klicken Sie dazu auf das Mikrofonsymbol.



Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe erfolgt nach klaren, bewährten Leitlinien.

Leitlinien der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

- Die Öffentlichkeit in der Region wird **frühzeitig** und **umfassend** in die Planungen **einbezogen**. Herzstück der Beteiligung ist das **Dialogforum**.
- Die Strecke wird **transparent** und **nachvollziehbar** geplant. Im **Dialogforum** können Fragen gestellt und Fakten geklärt werden. Alle Beteiligten haben die Möglichkeit, Ideen und Anregungen zur Trassenfindung einzubringen.
- Ziel ist es, eine oder mehrere **genehmigungsfähige Vorzugsvariante(n)** zu finden, die die **Projektziele erfüllen** und eine möglichst **breite Unterstützung** in der **Region** erfahren.
- Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung **ersetzt dabei nicht** die **rechtlichen Verfahren** der **Raumordnung und der Planfeststellung**.

Das Dialogforum wird den Kern der frühen Öffentlichkeits-beteiligung bilden, ergänzt durch nachgelagerte Workshops.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für den Korridor Mannheim-Karlsruhe

Teilnehmende

Organisation

Auftakt-veranstaltung

- **Offizieller**, **öffentlicher** Auftakt (12. November 2020)
- **Vorstellung** des **Projektes**, aktueller **Stand**, weiterer **Dialogprozess**

Dialogforum

- **Gremium** zur Information **aller teilnehmenden Stakeholder** aus dem **Korridor Mannheim – Karlsruhe**
- **Tagung** an **wechselnden Orten** im Projektraum (sofern möglich)

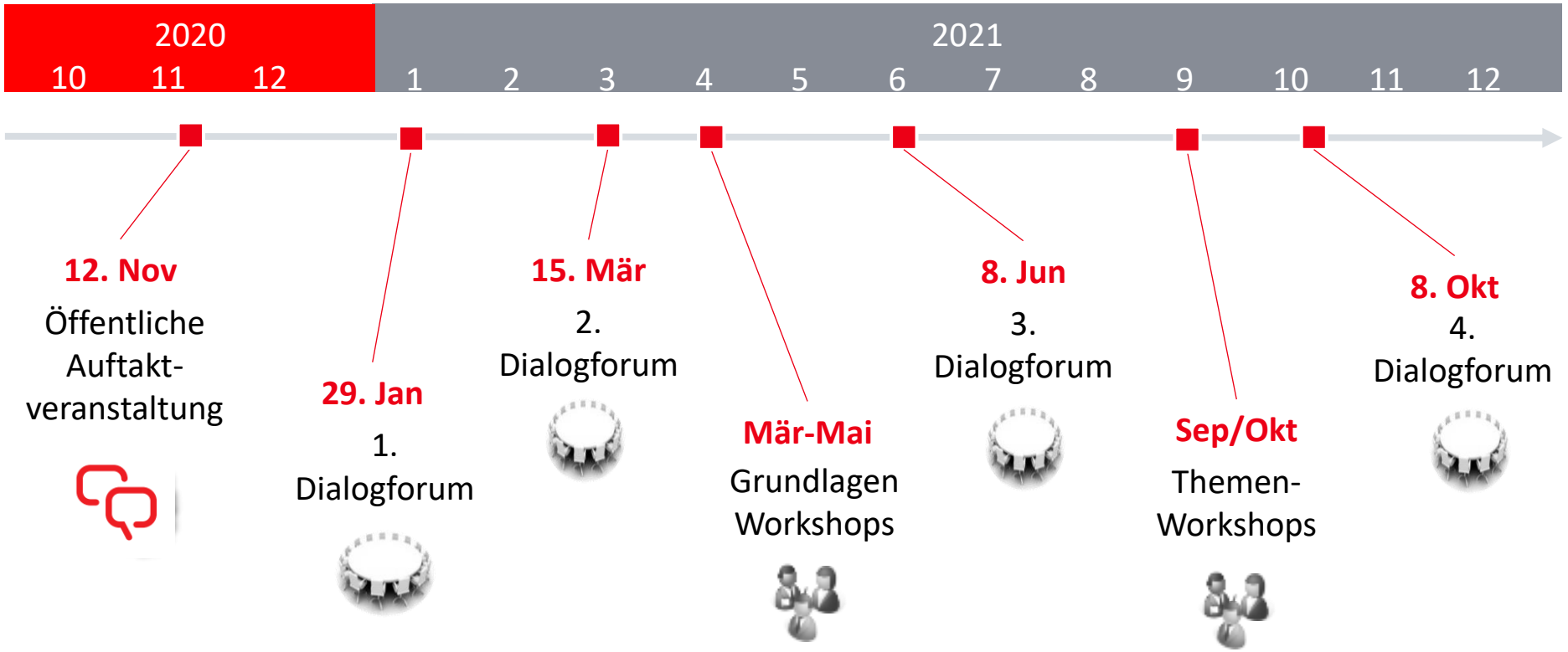
Workshops

- Bearbeitung von **Schwerpunktthemen** wie **Planungsprozess, Schallschutz, regionale/ lokale Themenstellungen**

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wird den Planungsprozess von Anfang an eng und transparent begleiten.

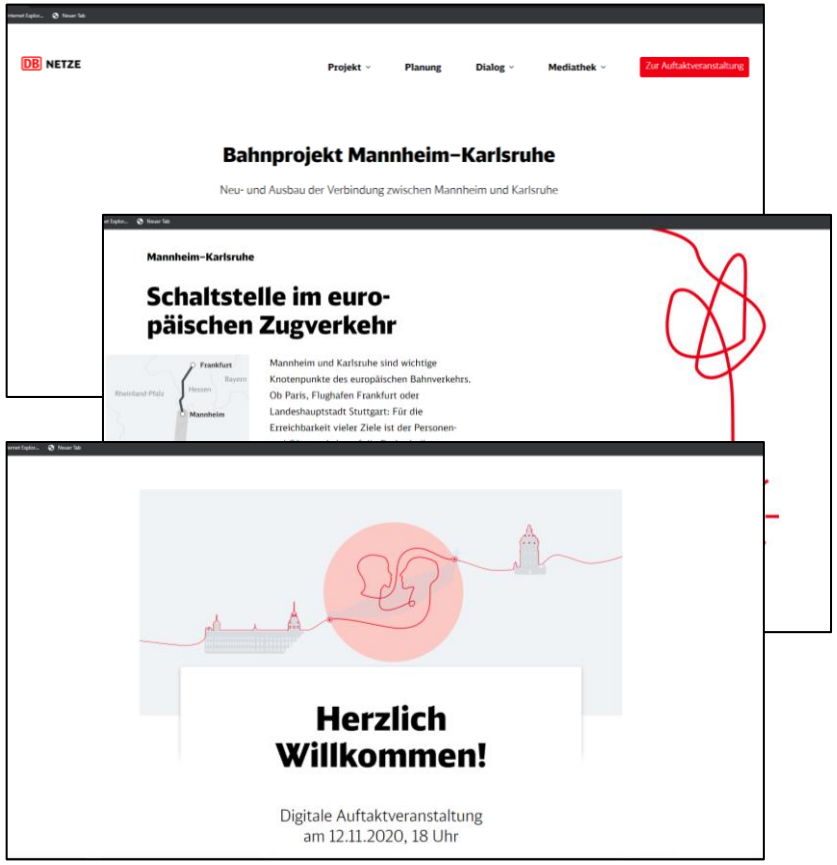
STAND 01/2021

Termine der frühen Öffentlichkeits-beteiligung



Die Öffentlichkeit wird über den aktuellen Stand zum Vorhaben über verschiedene Kanäle breit informiert.

Projekt-Homepage
www.mannheim-karlsruhe.de



Information vor Ort
an den Bahnhöfen

Projekt-Newsletter

Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

Rollenverständnis und Zielsetzung 1/2.

Entwurf

Das Dialogforum Mannheim – Karlsruhe

- ist Teil der von der Deutschen Bahn und den Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz initiierten **frühen Öffentlichkeitsbeteiligung** zum Projekt „Neu-/ Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe“.
- ist ein Gremium, in dem die relevanten **Vertreter betroffener und beteiligter Gruppen, Personenkreise und Institutionen zusammenkommen** und sich **am Planungsprozess** der DB Netz AG **beteiligen** können, indem sie
  - Informationen aus erster Hand erhalten,
  - Fakten und Fragen gemeinsam und für alle nachvollziehbar klären,
  - lokale Hinweise und die Expertise aus der Region frühzeitig in die Planungen einfließen lassen,
  - Meinungen und Positionen austauschen und Forderungen aus der Region einbringen,
  - sich intensiv zu der Ausgestaltung des Projekts austauschen und die Lösungsfindung begleiten.

Rollenverständnis und Zielsetzung 2/2.

Das Dialogforum Mannheim - Karlsruhe

Entwurf

- hat das Ziel, in einem transparenten Planungsprozess unter abgewogener **Berücksichtigung aller Interessen** und mit für alle Beteiligten nachvollziehbaren Kriterien, die am **besten geeignete, finanzierungs- und genehmigungsfähige Lösung** zu finden, die dann für die zu planenden Streckenabschnitte durch die Deutsche Bahn weiterverfolgt wird.

- begleitet den **transparenten Trassenauswahlprozess.** Dieser erfolgt unter Berücksichtigung der **verkehrlichen, betrieblichen, raumverträglichen, wirtschaftlichen, städtebaulichen, gesundheitlichen und umweltfachlichen Zielstellungen**.

- ersetzt nicht die formellen Verfahren, in denen entschieden wird, sondern ist ein **Beratungsgremium** mit empfehlendem Charakter, das im Vorfeld und als **Ergänzung zu den formellen Verfahren** durchgeführt wird.

Der Teilnehmerkreis.

Entwurf

Alle Sichtweisen werden vertreten

- Der Teilnehmerkreis soll die betroffenen Regionen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz und die darin vertretenen unterschiedlichen Sichtweisen repräsentieren. Dies schließt sowohl die Betroffenen entlang einer möglichen Neubaustrecke als auch entlang der im Projektraum vorhandenen Bestandsstrecken ein.

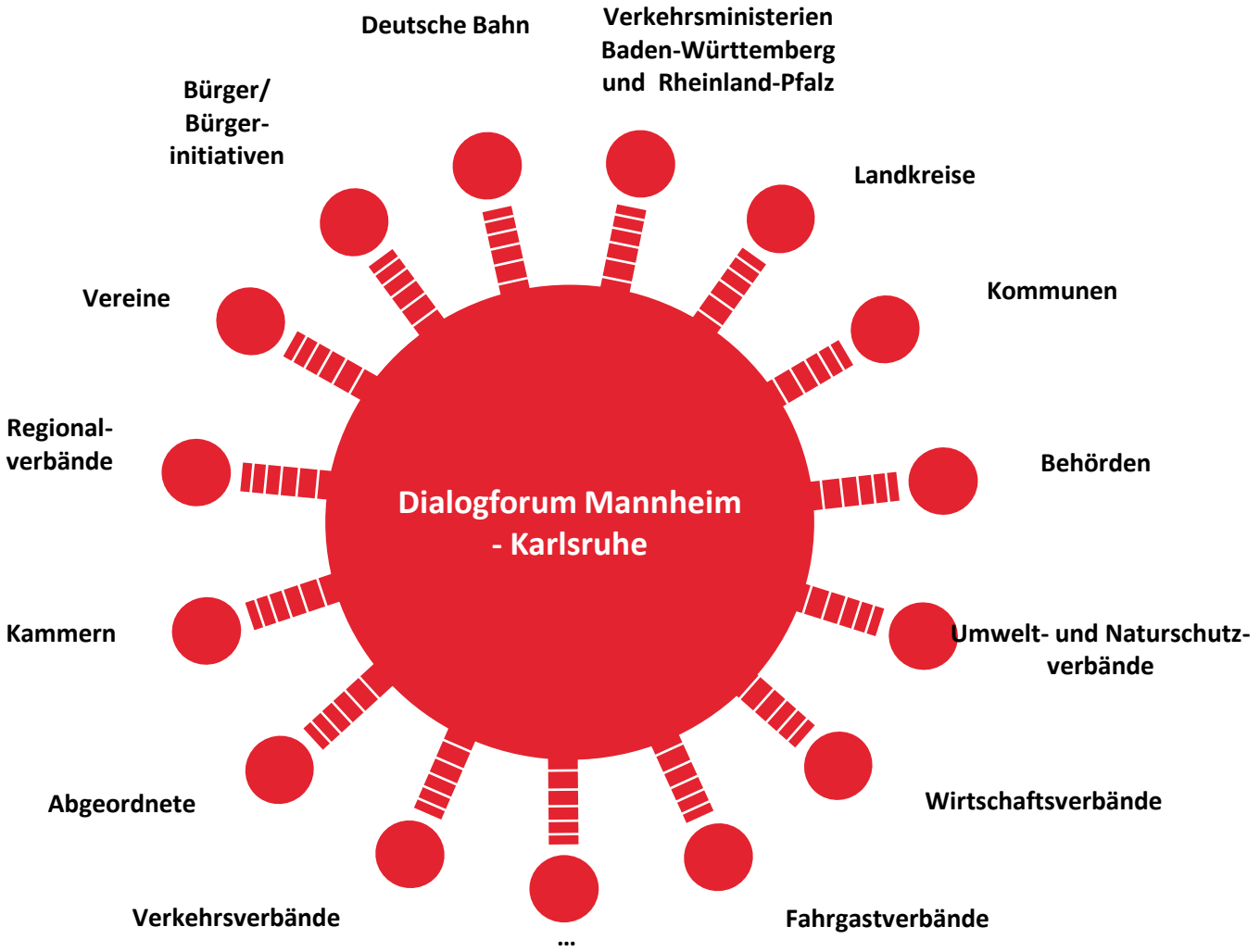
- Die Mitgliedschaft im Dialogforum ist an Institutionen gebunden und auf einen Platz pro Institution beschränkt. Es kann eine feste Vertreterin / ein fester Vertreter benannt werden. Scheidet die Person aus dem Amt oder ist terminlich verhindert, kann die Institution eine neue Vertreterin / einen neuen Vertreter benennen.

- Das Dialogforum ist grundsätzlich für neue Mitglieder offen. Eine Aufnahme erfolgt nach Beschluss des Forums.

- Die Teilnahme am Dialogforum ist freiwillig. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenerstattung.

Zusammensetzung des Teilnehmerkreises.

Entwurf



Umgang miteinander.

Entwurf

Miteinander reden – nicht übereinander

- Es wird jederzeit ein fairer, offener, respekt- und vertrauensvoller Umgang miteinander gepflegt.
- Der Austausch im Dialogforum verläuft sachlich-konstruktiv und mit Respekt vor den Personen und deren Ansichten. Die Mitglieder des Forums tauschen ihre verschiedenen Perspektiven, Argumente und Bewertungen offen miteinander aus, klären Fragen, erarbeiten Vorschläge für konstruktive Lösungen und halten Ergebnisse fest.
- Die Mitglieder stellen sicher, dass sie befugt sind, für ihre Institution im Dialogforum zu sprechen (auch im Vertretungsfall) und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.
- Die Mitglieder vereinbaren eine gegenseitige Ernsthaftigkeit und persönliche Verbindlichkeit gegenüber gemeinsam erarbeiteten Zwischenergebnissen und für getätigte Aussagen.
- Grundsätzlich wird die Deutsche Bahn darauf achten, auch Fachthemen in verständlicher Sprache und Darstellungsform in die Diskussion einzubringen.

Arbeitsweise des Dialogforums.

Entwurf

Moderation & Organisation

- Die DB Netz AG organisiert die Sitzungen des Dialogforums.
- Das Dialogforum wird extern und fachkompetent moderiert, damit der Austausch auf Augenhöhe erfolgt und alle Beteiligten zu Wort kommen.
- Die Moderation erstellt eine Agenda, die zu Beginn jeder Sitzung mit den Teilnehmenden abgestimmt wird. Die Mitglieder können Themenwünsche für die Agenda vorab einbringen.
- Die Moderation erstellt ein Protokoll, das mit den Mitgliedern des Forums abgestimmt wird.
- Die Einladungen und Protokolle werden per E-Mail an alle Mitglieder des Forums versendet.

Referenten

- Bei Bedarf kann das Dialogforum (externe) Referenten einladen, die im Forum Fakten und Erkenntnisse vortragen.

Durchführung des Dialogforums.

Sitzungsorte und -häufigkeit

Entwurf

- Alle Veranstaltungen finden grundsätzlich in Präsenz in der Region statt. Das Dialogforum wandert mit seinen Sitzungen durch die Region.
- Das Forum trifft sich nach Bedarf zwei bis viermal jährlich.

Situationsbedingte Anpassungen aufgrund externer Einwirkungen (aktuell COVID-19)

- Die Deutsche Bahn wird, soweit es die Lage erfordert, zur Vermeidung längerer Unterbrechungen des Dialogs bei Bedarf auf digitale Formate ausweichen. Auch für digitale Formate gilt das Selbstverständnis analog zu Präsenzveranstaltungen.
- Im Falle von digitalen Veranstaltungen wird die Deutsche Bahn eine niederschwellige Umsetzung über entsprechende Kollaborationsplattformen anstreben, die die Teilnahme möglichst aller Mitglieder ermöglicht. Für die technischen Zugangsvoraussetzungen (PC, Tablet, etc.) ist jedes Mitglied selbst verantwortlich.
- Auch bei digitalen Veranstaltungen gilt die Teilnehmerbegrenzung. Zugangslinks sind bei Bedarf nur an die jeweiligen Vertretungen weiterzureichen.
- Die Vertraulichkeit des Dialogs ist auch digital ganz besonders zu wahren. Digitale Mitschnitte der Veranstaltungen sind aus Respekt vor den anderen Mitgliedern untersagt.

Presse- & Öffentlichkeitsarbeit, Einbindung der Region.

Entwurf

Transparentes Arbeiten

- Das Dialogforum tagt nicht öffentlich. Es unterrichtet die Öffentlichkeit und die Medien fortlaufend und transparent über seine Arbeit und stimmt dazu am Ende jeder Forumssitzung Eckpunkte einer gemeinsamen Pressemitteilung ab.
- Das Dialogforum transportiert die Inhalte seiner Arbeit transparent an die Öffentlichkeit. Dazu werden die Protokolle, die Sitzungsunterlagen und inhaltlichen Informationen zeitnah auf die Website des Projekts gestellt.
- Die Mitglieder des Dialogforums informieren ihre Gremien aktiv über die Arbeit und den Fortschritt in den Sitzungen.
- Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Dialogforums Aussagen einzelner Teilnehmender weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.

Organisation der Workshops.

Entwurf

- Die Workshops zu speziellen Themen ergeben sich aus der Arbeit des Dialogforums und werden von diesem angesetzt.
- Die Workshops widmen sich einzelnen Themen wie regionalen Besonderheiten, fachlichen Schwerpunkten oder Grundlagen der Planung vertieft, um sie inhaltlich-fachlich zu bearbeiten und die Ergebnisse dem Dialogforum vorzustellen.
- Die Ausgestaltung der Workshops orientiert sich an den inhaltlichen Bedürfnissen der einzelnen Workshops. Die Festlegungen aus dem Selbstverständnis zum Umgang miteinander und der gemeinsamen Arbeitsweise gelten auch für die Workshops.
- Die Teilnahme an den Workshops ist grundsätzlich für alle Mitglieder des Dialogforums möglich, je nach persönlicher Interessenlage und Schwerpunktsetzung.
- Die Anzahl der Sitzungen der Workshops zu Einzelthemen ergibt sich nach Bedarf.
- Die Workshops werden von DB Netz AG organisiert

Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

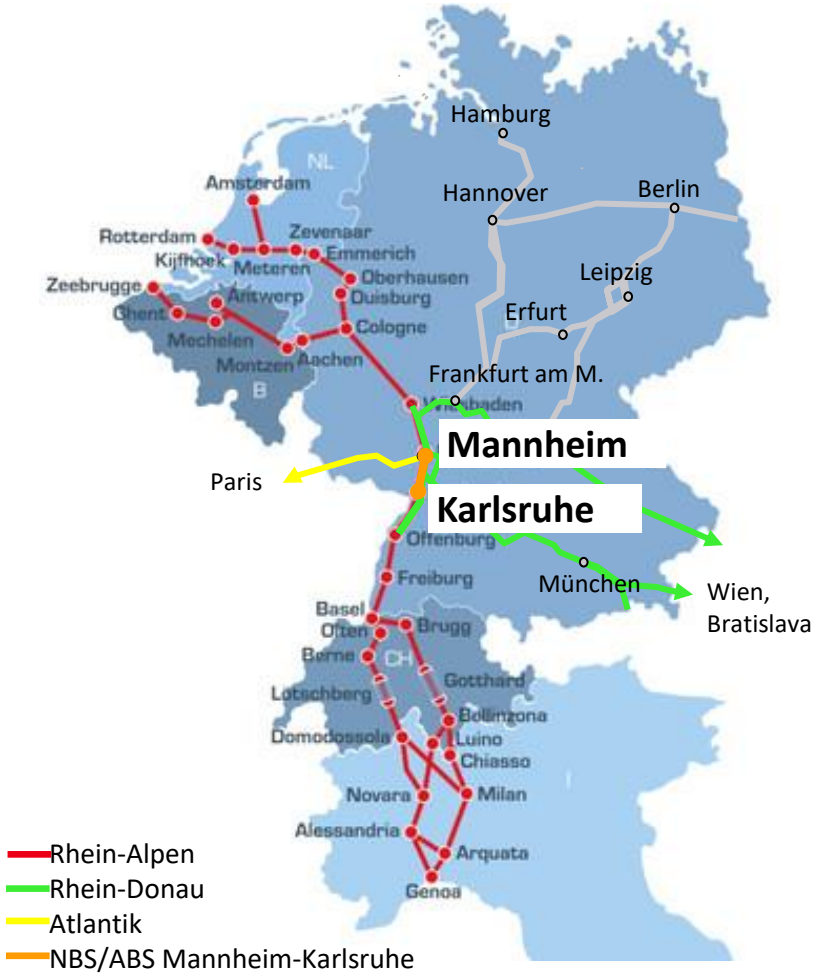
Der Korridor Mannheim - Karlsruhe ist Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG

Korridor Mannheim – Karlsruhe

- Der **Korridor Mannheim – Karlsruhe** liegt auf **drei** europäischen **Magistralen**
- Die **Schaffung zusätzlicher Kapazitäten** stärkt den **gesamten Schienenverkehr** für eine **nachhaltige Mobilität**
- **Lückenschluss zwischen** der **Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim** und der **Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel** noch notwendig
- Der aktuell gültige **Bedarfsplan Schiene** auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans** (BVWP) **2030** enthält dafür im vordringlichen Bedarf das Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz I mit der **NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe**

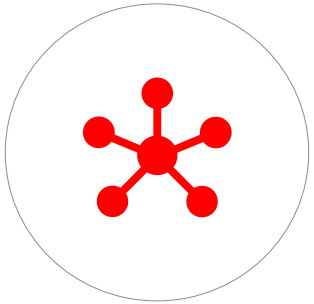
Einbindung in TEN-V Korridore



Gesucht wird eine gesamthafte und zukunftsfähige Lösung für eine Neu- und Ausbaustrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe.

Verkehrliche Ziele

Schaffung der **notwendigen Kapazitäten** für das Wachstum im **Schienenverkehr zwischen Mannheim** und **Karlsruhe**



Trassenauswahlprozess

Für eine **zukunftsfähige Lösung** werden in der gesamten Rheinebene mögliche **Trassenvarianten** für eine 2-gleisige **Neu- und Ausbaustrecke** untersucht und **gegenübergestellt**

Interessensberücksichtigung

Der **Trassenfindungsprozess** wird transparent und kriterienbasiert **Auswirkungen auf Menschen, Lebensräume, Natur** und die **Kulturlandschaft berücksichtigen**

Vom Start zur Inbetriebnahme – Der Prozess hinter dem Projekt.

Grundlagen-ermittlung

- Trassenfindung
- Raumordnungs-verfahren

Planung

- Vorplanung
- Entwurfsplanung

Genehmigung

- Genehmigungs-planung
- Planfestellungs-verfahren („Bau-genehmigung“)

Realisierung

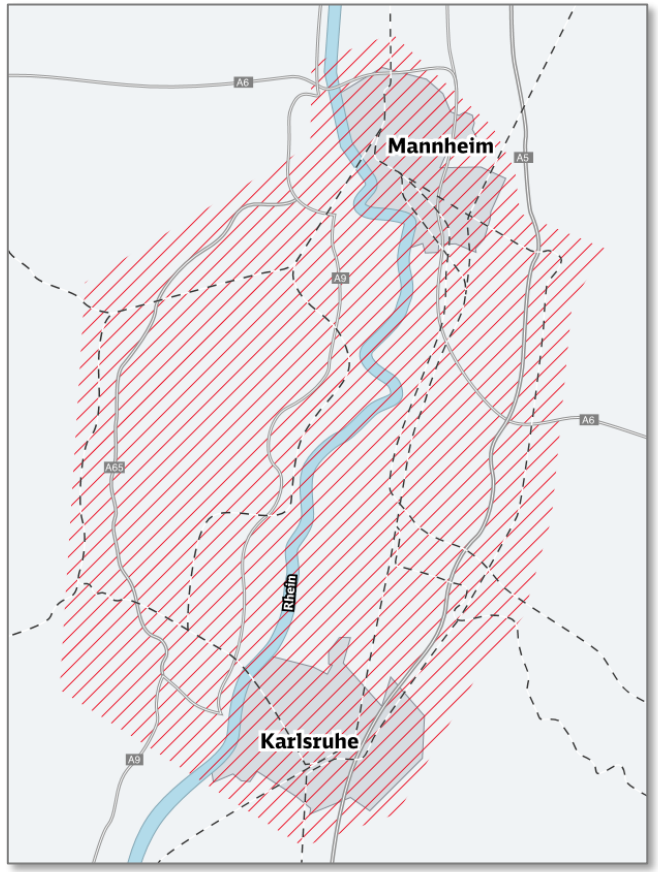
- Ausführungs-planung
- Ausschreibung und Vergabe
- Baubeginn

Inbetriebnahme

- Aufnahme des Bahnbetriebs auf neuer Infrastruktur

Im ersten Schritt bezieht sich der Suchraum für die zwei neuen Gleise auf die gesamte Rheinebene.

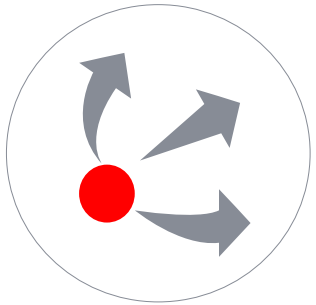
SCHEMATISCHE DARSTELLUNG



- Als **Start- bzw. Endpunkt** der **NBS/ABS** sind **Mannheim** (u. a. Mannheim-Waldhof und Rangier-bahnhof) sowie **Karlsruhe** (u.a. Karlsruhe Güter-bahnhof) **anzubinden**
- Diese **Anschlusspunkte** bilden damit die **nördliche** und **südliche Grenze** des **Suchraums**
- **Östlich** und **westlich** wird der **Suchraum** durch die Höhen des **Kraichgaus** und des **Pfälzerwaldes** begrenzt und erstreckt sich in seiner Breite damit über die **Rheinebene**
- **Über diese Grenzen hinaus** scheinen **keine verkehrlich sinnvollen Linienführungen** zur **Anbindung** der Anschlusspunkte in **Mannheim** und **Karlsruhe** mehr möglich

Zur Ermittlung einer **rechtssicheren Vorzugsvariante** sind **grundsätzlich alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen** zu untersuchen und einheitlich zu bewerten

Für eine rechtssichere Variantenabwägung müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassen untersucht werden.



- Für ein späteres **Planfeststellungsverfahren** müssen **alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten** für eine rechtssichere Vorzugsvariante untersucht worden sein
- Zu betrachten sind **großräumige** und **kleinräumige** Varianten
- Die Durchführung und Darstellung einer entsprechenden Alternativenprüfung ist **zwingende Voraussetzung zur Erlangung eines Planfeststellungsbeschlusses**

- Eine erst **nachträgliche Prüfung** von Alternativvarianten (im Anhörungsverfahren oder später) würde einen **erheblichen Mehraufwand** gegenüber der Prüfung aller ernsthaft in Betracht kommenden Lösungen im Vorfeld verursachen
- Damit kann sich der **Planungs- und Genehmigungsprozess** deutlich **verzögern**, und es entstehen **erhöhte Kosten**, die letztlich der Steuerzahler tragen muss

- **Ergebnisse bisheriger Untersuchungen**, etwa im Rahmen der „Korridorstudie Mittelrhein“ oder der Gutachten im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung sind eine **Grundlage** für die **weitere Alternativenprüfung**
- Aufgrund des **erforderlichen tieferen Detaillierungsgrades** können die vorgelagerten Studien die Alternativenprüfung **i. R. der Planung** nicht ersetzen (gestuftes Vorgehen)

Die Planungen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe führen zu einer Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren.

Notwendige Planungsleistungen zum Beginn des Raumordnungsverfahrens

- Fachliche und inhaltliche **Abgrenzung des Such- bzw. Untersuchungsraums**

- Durchführung der notwendigen **Umweltplanungen**

- Untersuchung der **verkehrlichen** und **betrieblichen Randbedingungen** sowie **Schnittstellen** zum **Bestandsnetz**
- **Technische Machbarkeitsuntersuchungen** zur Unterstützung
  - der **Trassenfindung** inkl. **bahnspezifischer Fachgewerke** (z.B. Verkehrs- und Oberleitungsanlagen, Leit- und Sicherungstechnik sowie konstruktiver Ingenieursbauwerke)
  - Unterstützung bei der Erstellung der **betrieblichen Aufgabenstellung**

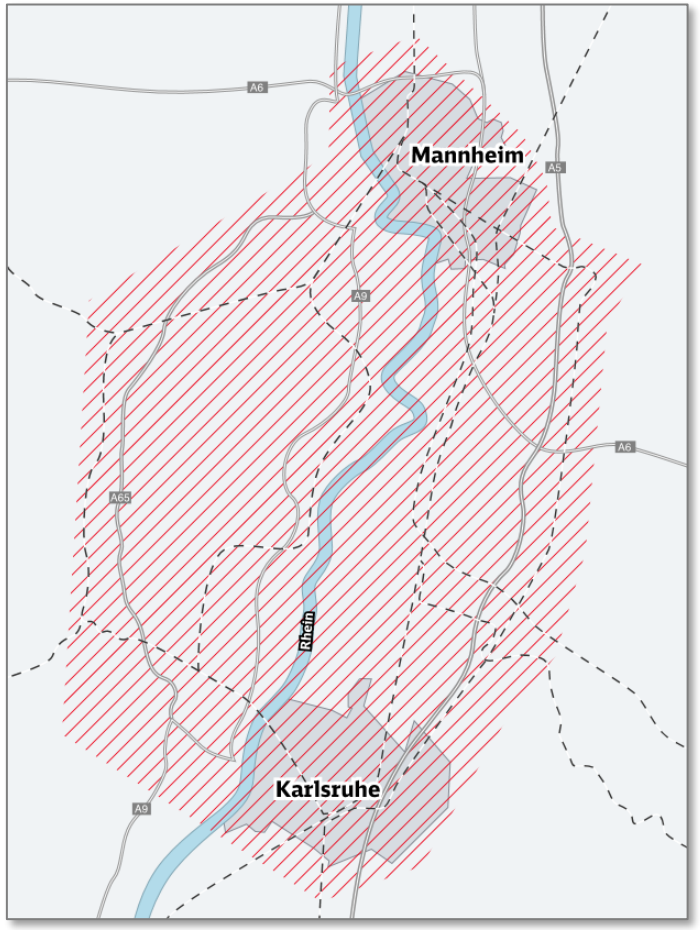
- Untersuchung **Bestandsausbau** vs. **Neubautrassen** und **Variantenvergleich**

- **Entwicklung Vorzugsvariante** und **Antragsunterlagen** für **Raumordnungsverfahren** (ROV)

Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren.



Suchraum

Aufgabenstellung:
Ermittlung einer raum- und umweltverträglichen Linienführung durch den Suchraum zwischen Mannheim und Karlsruhe, die die Planungsziele des Vorhabenträgers erfüllt

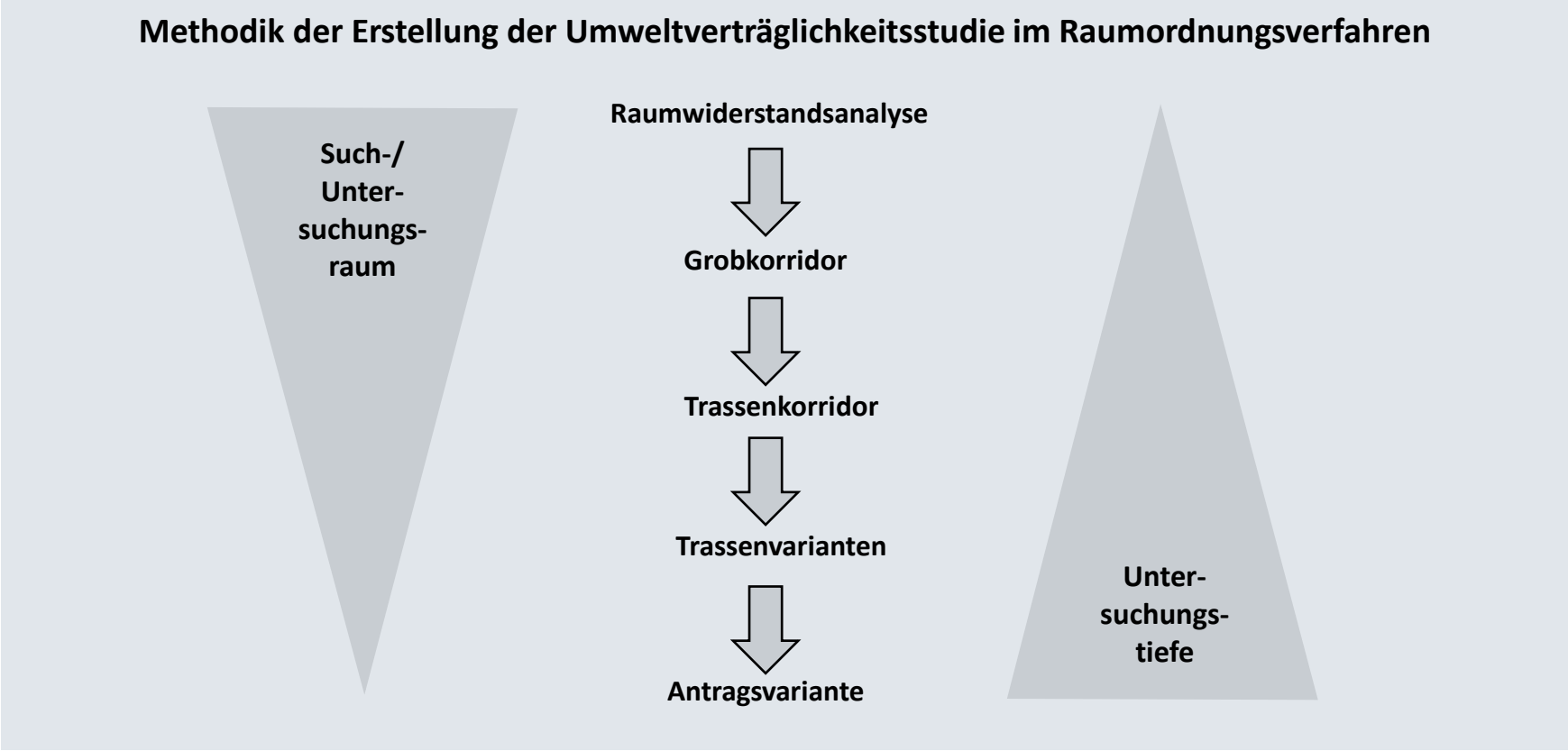
Zielstellung:
Die Linienführung soll Siedlungsbereiche möglichst wenig belasten, Schutzgebiete und umweltfachlich sensible Bereiche möglichst umgehen und raumordnerische Vorranggebiete möglichst nicht in Anspruch nehmen

Raumwiderstandsanalyse

- Ermittlung und Bewertung der Raumwiderstände im Suchraum
- Ermittlung konfliktärmerer Korridore im Suchraum
- Zugrundelegung für den gesamten Suchraum vorhandener Raumordnungs- und Umweltfachdaten

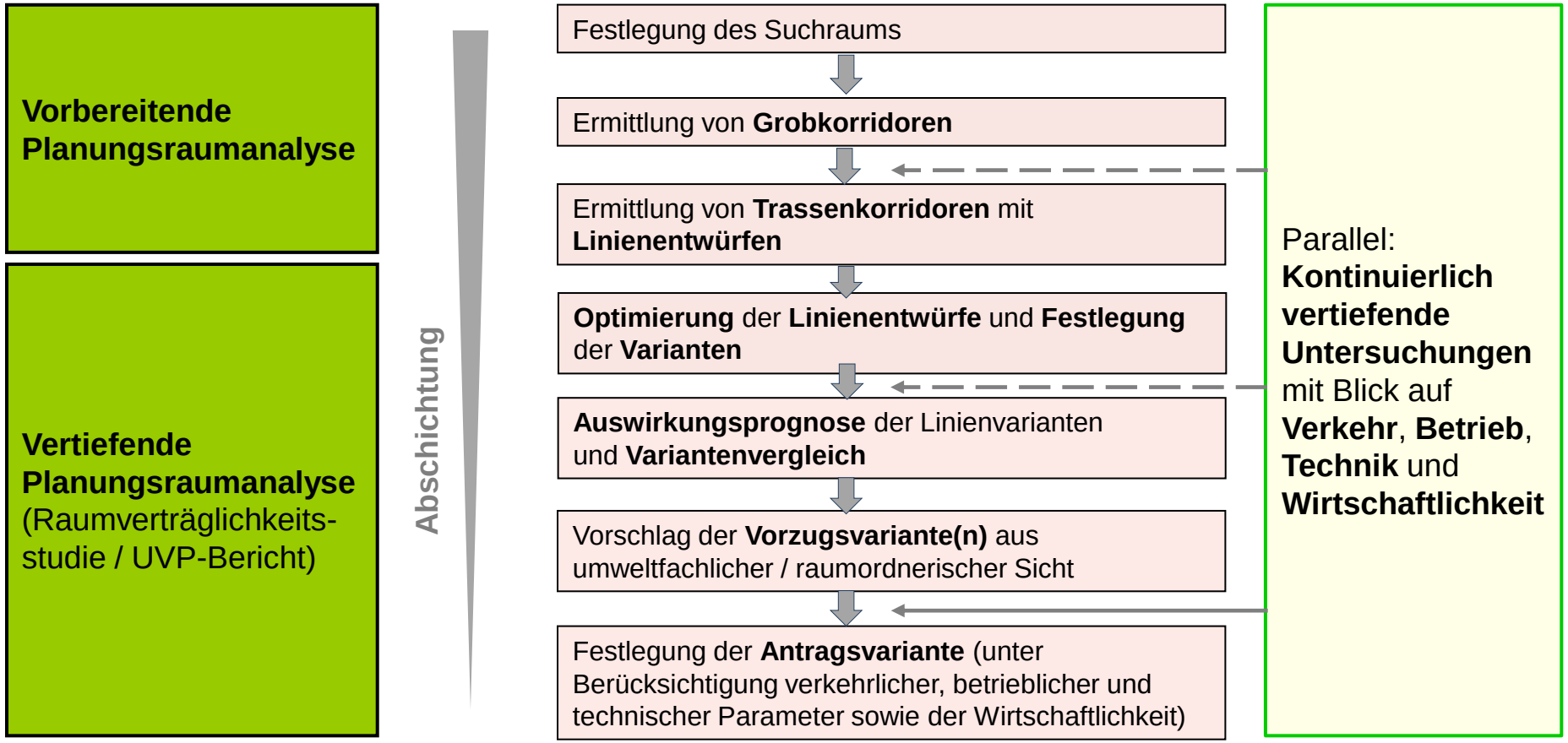
Abgestufte Vorgehensweise.

Gute fachliche Praxis und Anwendung wissenschaftlicher Standards – in verschiedenen Verfahren bereits erfolgreich umgesetzt

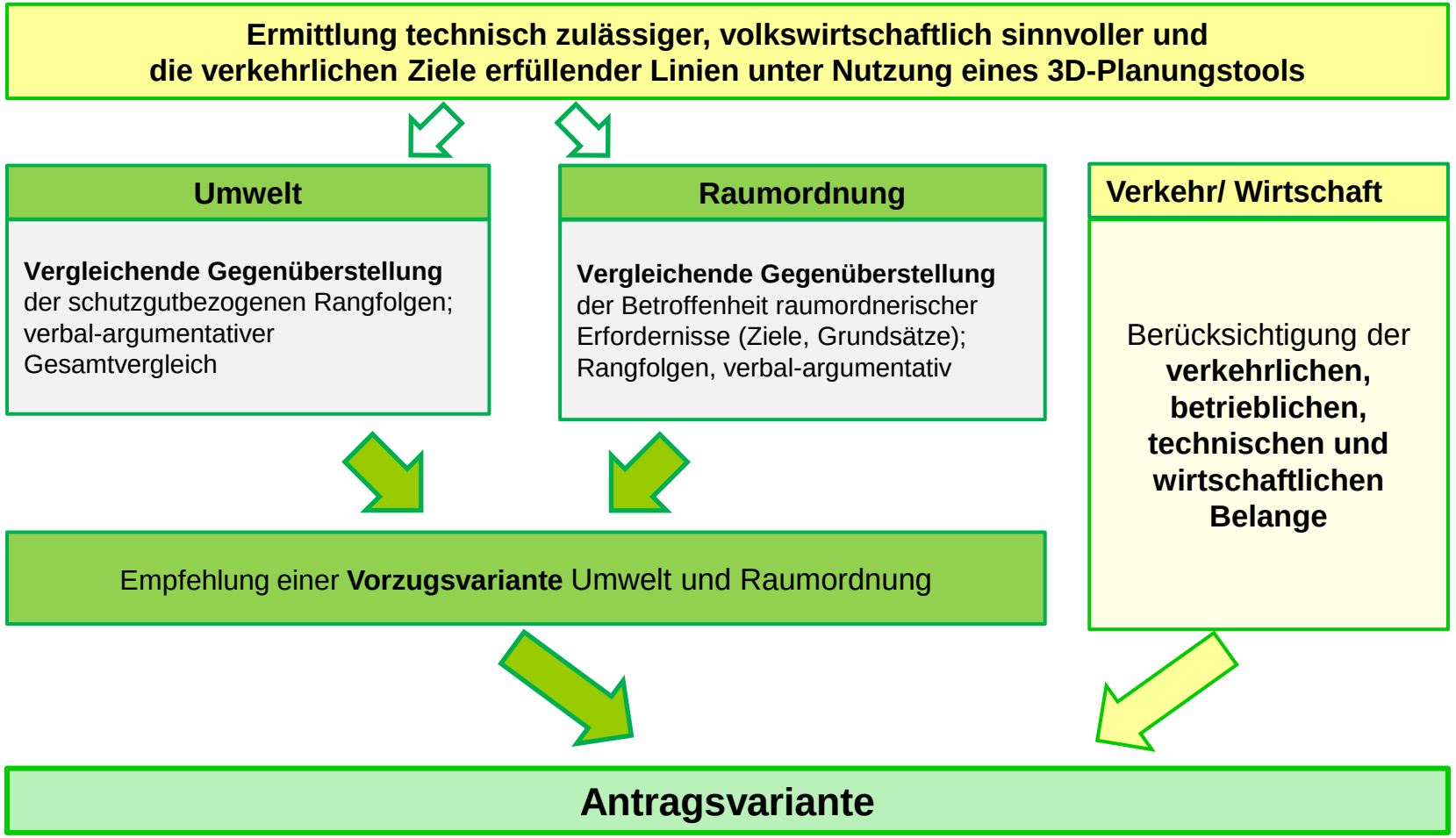


Die Planungsinhalte konkretisieren sich mit zunehmendem Planungsfortschritt.

Planungsschritte Raumordnung & Umwelt



Planungsschritte Raumordnung & Umwelt.



Zu prüfende Elemente der Zielsysteme Raumordnung und Umwelt .

Schutzgüter nach UVPG

Schutzgüter
Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
Wasser
Fläche
Boden
Klima und Luft
Landschaft (incl. Erholung)
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

einschl. ihrer Wechselwirkungen, sowie:

Habitatschutz (Natura 2000)
Artenschutz

Belange der Raumordnung

Belange
Siedlung, Gewerbe und Industrie
Natur und Landschaft
Land- und Forstwirtschaft
Wasser
Rohstoffsicherung
Energieversorgung
Abfall- und Abwasserentsorgung
Verkehr

Definition der Raumwiderstandklassen.

Raum-widerstand	Definition
Außerordentlich hoch **V**	• Sachverhalt **herausgehobener Schutzwürdigkeit,** außerordentlich hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien bzw. Nutzungsstrukturen zu erwarten; • **Realisierung außerordentlich erschwert oder nahezu unmöglich** • Überwindung im Rahmen der Vorhabenverwirklichung **aus faktischen Gründen nahezu ausgeschlossen**
Sehr hoch **IV**	• Sachverhalt **sehr hoher Schutzwürdigkeit,** sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt-/ Raumkriterien zu erwarten, **sehr schweres Realisierungshindernis** • Überwindung **nur bei Vorliegen bestimmter gesetzlicher (Ausnahme-) Voraussetzungen möglich** • Vorhabenverwirklichung **aus faktischen Gründen sehr schwer möglich**
Hoch **III**	• Sachverhalt, der **erheblichen Auswirkungen auf Umwelt- /Raumkriterien** erwarten lässt bzw. **sehr gewichtiger Belang / Ziel der Raumordnung** • Sachverhalt **aus gesetzlichen oder untergesetzlichen Normen** oder **umweltqualitätszielorientierten Bewertungen**. • Vorhabenverwirklichung **in der Regel nicht zulässig**
Mittel **II**	• Sachverhalt, der **Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien** erwarten lässt. • Sachverhalt, der im Sinne der Umweltvorsorge **in die Abwägung zur Korridorfindung einfließt** bzw. der im Rahmen der Abwägung einen sonstigen Belang / Grundsatz der Raumordnung darstellt. • Die Überwindung dieser Sachverhalte ist im Rahmen der Vorhabenverwirklichung **möglich**
nachrangig (gering bis sehr gering bzw. nicht quantifizierbar) **I**	• **keine oder sehr geringe hervorgehobenen Restriktionen** • keine Flächen ohne oder mit sehr eingeschränkter Verfügbarkeit bzw. eine Überwindung ist ohne größere Schwierigkeiten möglich • keine oder nur geringe Umweltauswirkungen erkennbar und deshalb als **relativ konfliktarm** einzustufen. Diese Bereiche sind in besonderer Weise geeignet, eine Trasse aufzunehmen.

Raumwiderstandskriterien (Auszug).

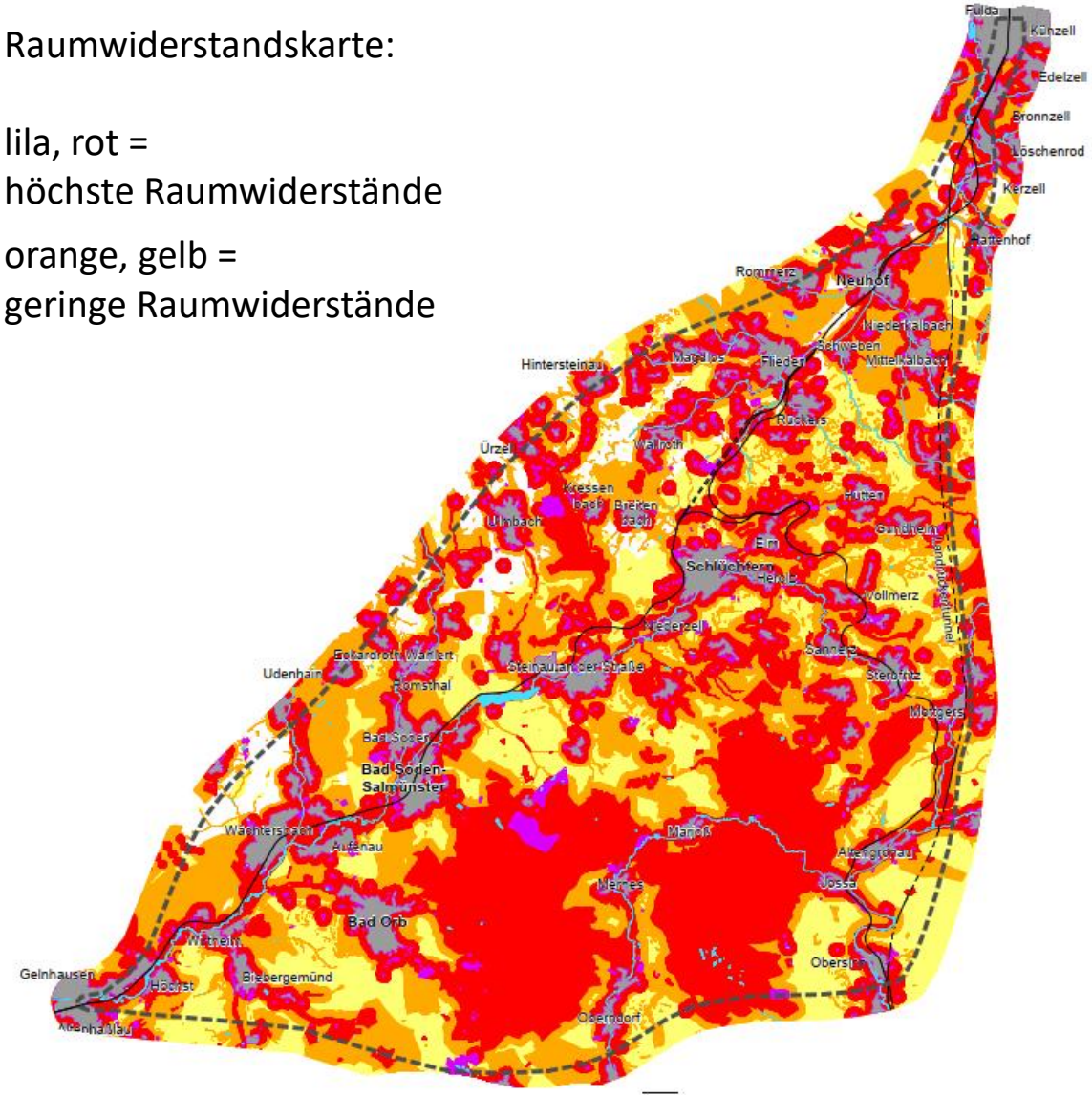
UVPG-Schutzgut	Kriterien / *Bestandsbeschreibung*	Quellen	Begründung	RWK
Boden	**Schutzwürdige Böden**	LGB-RLP/LFU RLP und LGRB/LUBW	Böden mit hoher Wertigkeit (Fachbehördliche Einstufung): B.-W.: Böden hoher und sehr hoher Funktionserfüllung, Rlp.: Böden mit besonderen Standorteigenschaften	III
	Vorbelastungen (Altlasten)	LGB-RLP/LFU RLP und LGRB/LUBW		I
	Bodentypen und Bodengesellschaften, Bodenarten, Naturnähe, Rückhaltevermögen	LGB-RLP/LFU RLP und LGRB/LUBW	Qualitative Beurteilung im Variantenvergleich	-
Wasser	**Trinkwasserschutzgebiete Zone I**	LUBW und LFU RLP	Gesetzliche Restriktion (WHG, WG, LWG, und jeweilige WSG-Verordnungen)	V
	Trinkwasserschutzgebiete Zone II			IV
	Trinkwasserschutzgebiete Zone III			III
	Heilquellenschutzgebiete Zone I	LUBW und LFU RLP	Gesetzliche Restriktion (WHG, WG, LWG, und jeweilige HQ-Verordnungen)	V
	Heilquellenschutzgebiete Zone II			IV
	Heilquellenschutzgebiete Zone III			III
	Überschwemmungsgebiete und HQ_{100} Bereiche	LUBW und LFU RLP	Gesetzliche Restriktion und Berücksichtigung der Überschwemmungsgefahr durch ein 100-jährliches Hochwasser	III
	Mineralwässer und andere sensible Grundwassernutzungen	LUBW	Hochwertiges, mineralhaltiges Wasservorkommen. Gewährleistung der Wasserversorgung.	IV
	Fließ- und Stillgewässer	ATKIS, DLM	Gesetzliche Restriktion, Konflikt oft vermeidbar	III
	Quellen	LGN-RLP / ATKIS, DLM	Gewährleistung der Wasserversorgung	III
Klima / Luft	*Keine Raumdifferenzierung möglich*			N
Landschaft	**Nationale Naturmonumente**	BfN	Strenges Schutzregime (BNatSchG)	IV
	Landschaftsschutzgebiete	LUBW und LFU RLP	Landschaftsschutz und Erholung als wesentliche Ziele der Ausweisung von LSGs. Gesetzlich Schutz (BNatSchG)	III
	Geschützte Landschaftsbestandteile	LUBW und LFU RLP	Hoher Schutzstatus (BNatSchG). Elemente von hoher Bedeutung für das Schutzgut aufgrund ihrer Singularität und spezifischer Ausprägung	III
	Biosphärenreservate - Kernzone	BfN / LUBW und LFU RLP	Strenges Schutzregime (BNatSchG),	V
	Biosphärenreservate - Pflegezone		Strenges Schutzregime (BNatSchG)	IV
	Biosphärenreservate - Entwicklungszone		Strenges Schutzregime (BNatSchG)	III
	Nationales Naturerbe	NABU und DBU	Hochwertige naturschutzfachliche Gebiete, welche vom BMU ausgewählt wurden.	III
	Naturdenkmale	LUBW und LFU RLP	Hoher Schutzstatus (BNatSchG). Elemente von hoher Bedeutung für das Schutzgut aufgrund ihrer Singularität und spezifischer Ausprägung	III
	Naturparks	LUBW und LFU RLP	Großräumige Gebiete mit entsprechender Empfindlichkeit gegenüber Überprägung durch Bahnstrecken. Schutz gemäß BNatSchG	II

Beispielprojekt: Hanau – Würzburg/Fulda.

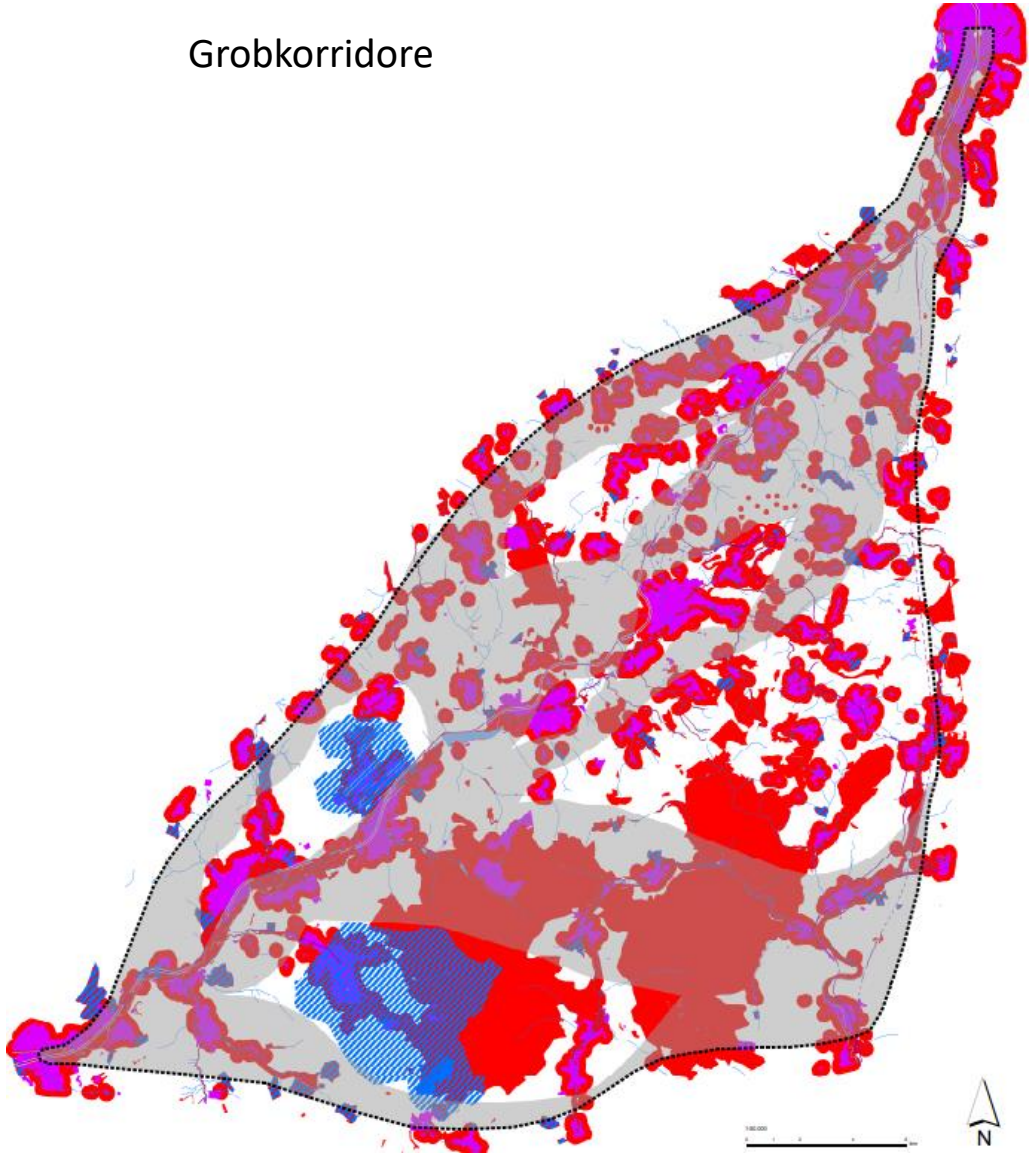
Raumwiderstandskarte:

lila, rot =
höchste Raumwiderstände

orange, gelb =
geringe Raumwiderstände



Grobkorridore



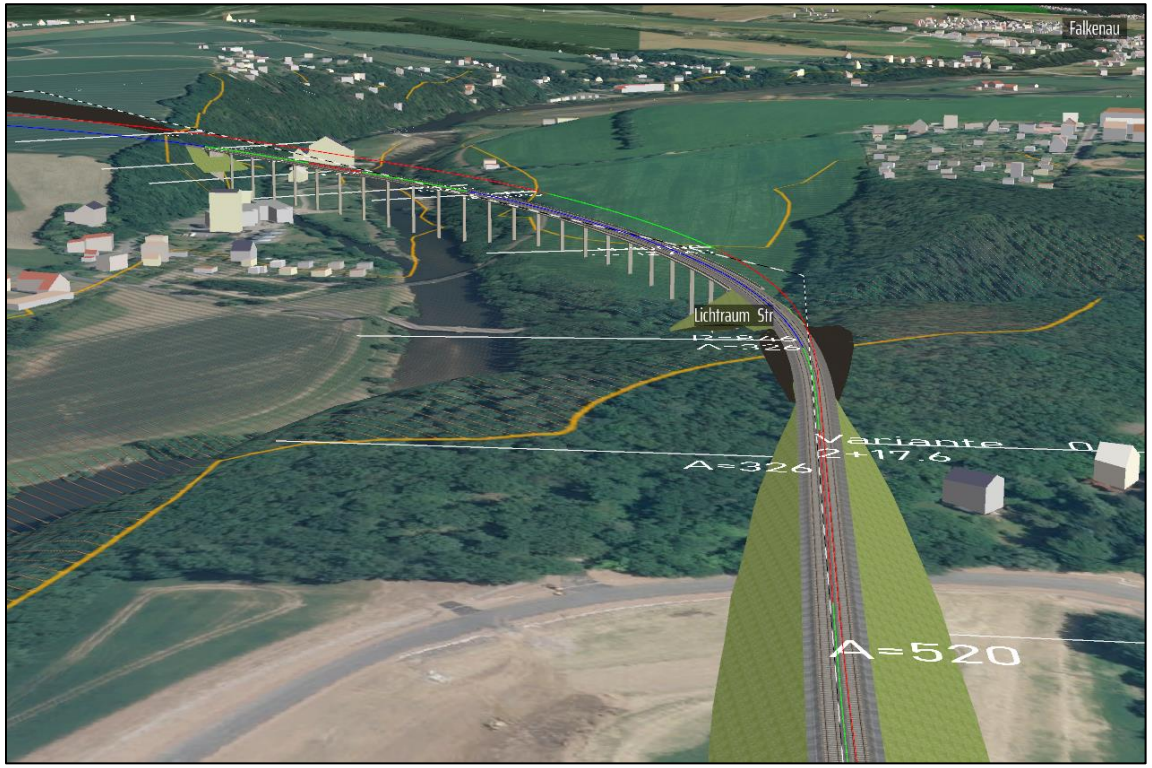
Prozess zur Findung von Grobkorridoren, Varianten und einer Vorzugsvariante.

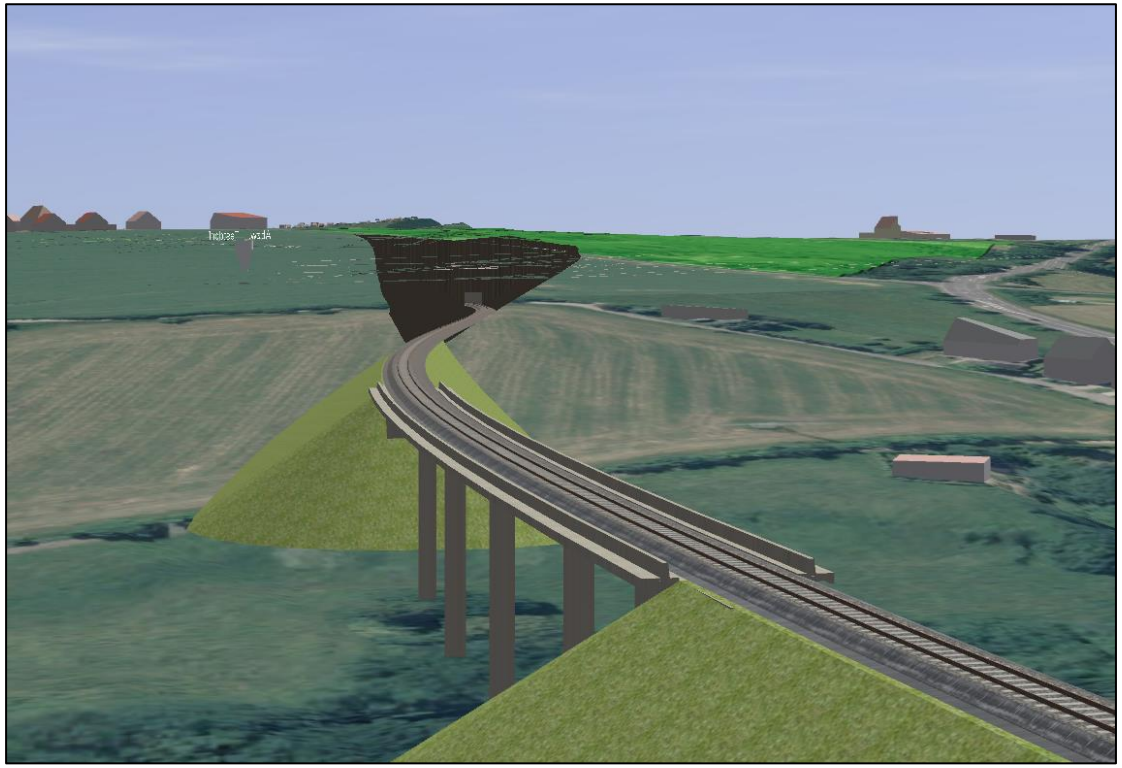
Linienfindung und Variantenvergleich

- Innerhalb der konfliktärmeren Bereiche (RWK I-III) werden Grobkorridore entworfen; sofern Riegel sehr hoher Raumwiderstände (IV) nicht umgangen werden können, werden diese möglichst an der schmalsten Stelle gequert; außerordentlich hohe Raumwiderstände sollen möglichst nicht beansprucht werden
- Insbesondere in Bereichen sehr hoher Raumwiderständer werden Ausbauoptionen (Bestandsstrecken) und Bündelungsoptionen (z. B. Autobahnen) speziell geprüft
- Innerhalb der Grobkorridore werden mithilfe einer 3D-Software erste **Linienentwürfe** entwickelt
- Durch **Grobvergleich** (Durchfahrungslängen hoher Raumwiderstandsbereiche) werden signifikant schlechtere Linien oder Liniensegmente ausgeschieden (**Abschichtung**)
- Gleichzeitig Prüfung der Linienentwürfen nach betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien durch den Vorhabenträger, und Ausscheiden von Varianten, die die **Planungsziele** nicht oder nicht ausreichend erfüllen
- Als Ergebnis der vorbereitenden Planungsraumanalyse verbleiben **ernsthaft in Betracht kommende Varianten**, die nach einer Linienoptimierung einem detaillierten **Variantenvergleich** zugeführt werden (vertiefende Planungsraumanalyse)
- Als Ergebnis empfiehlt die Planungsgemeinschaft eine raumordnerische und umweltfachliche **Vorzugsvariante**

3D-Planung und Visualisierung.

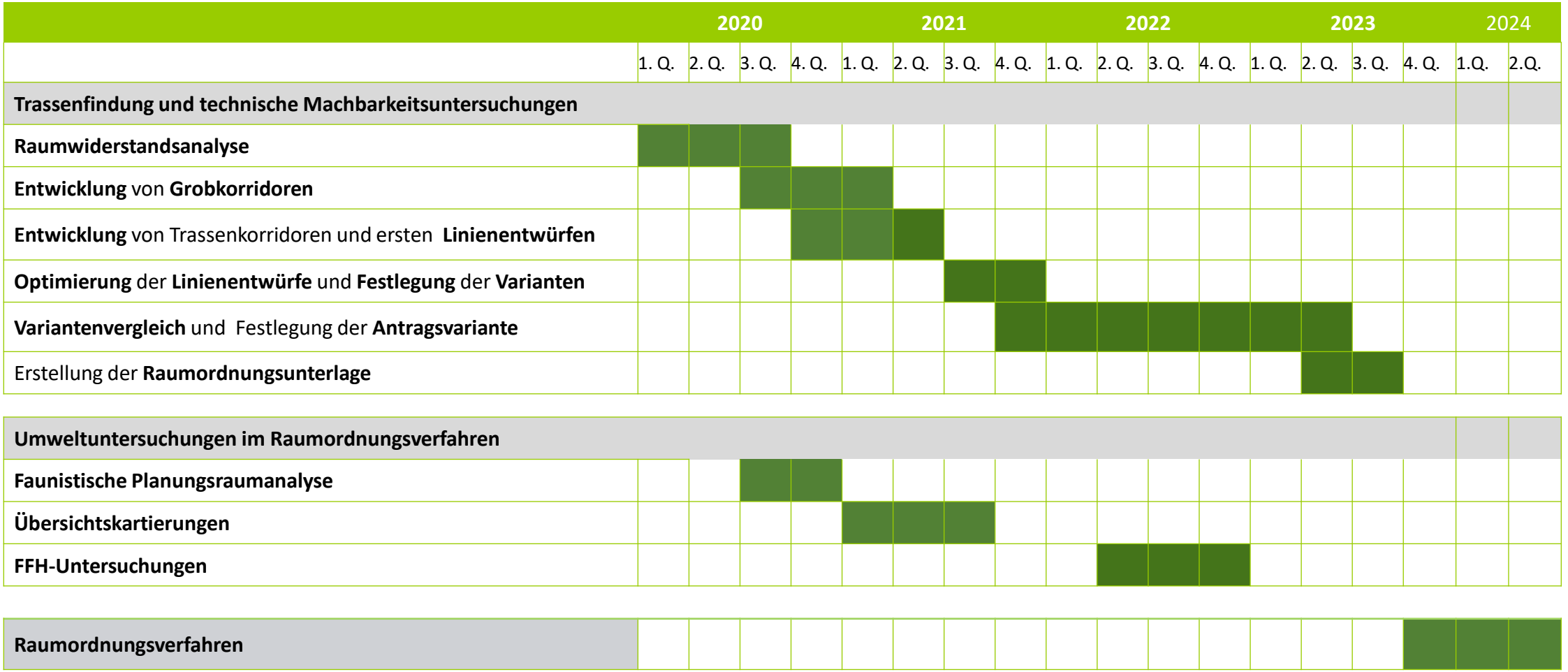
Linienentwicklung mit dem Planungstool smarttrass





Der aktuelle Terminplan der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe sieht die Einreichung der Unterlagen zum ROV für 2023 vor.

STAND 01/2021

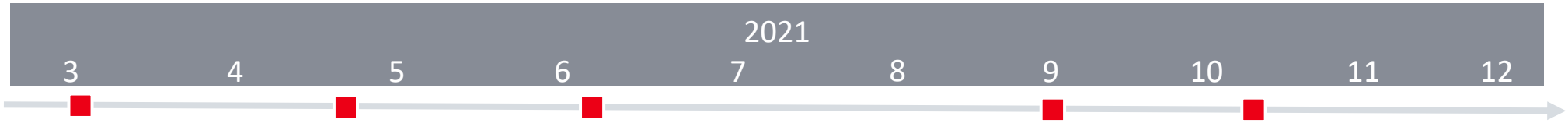


Agenda.

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Konstituierung des Forums
4. Vorstellung des Projekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe
5. Vertiefung: Erläuterung Methodik und Prozess zur Findung von Grobkorridoren
6. Weiteres Vorgehen

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wird den Planungsprozess von Anfang an eng und transparent begleiten.

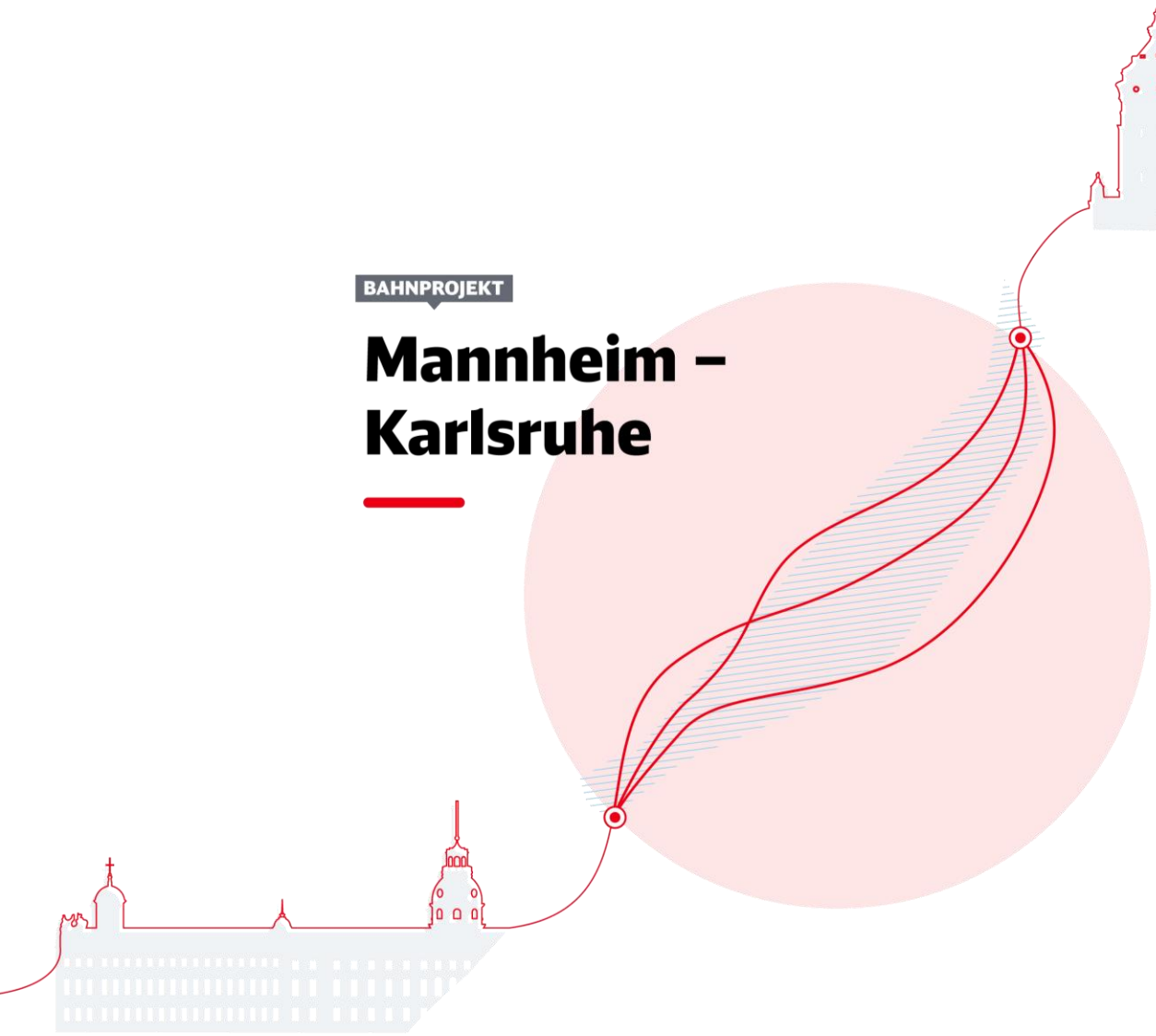
STAND 01/2021



Veranstaltung	**15. März:** 2. Dialogforum	**Mär-Mai:** 2 Grundlagen-Workshops	**8. Juni:** 3. Dialogforum	**Ab Sept:** Themen-Workshops	**8. Okt:** 4. Dialogforum
Inhalt	▪ Raumwider-standsanalyse ▪ Vorstellung der Grobkorridore	WS I ▪ Einblick in den Gesamtprozess von der Idee zur Inbetriebnahme, WS II ▪ Verkehrskonzep-tion, Grundlagen-wissen zum Schallschutz	▪ Planungs-prämissen ▪ Zwischenstand der Linien-entwicklung	▪ Weitere Fach-themen, bspw. Grundlagen Er-schütterungs-schutz ▪ Regionale Themen, die sich aus dem aktuellen Planungsstand ergeben	▪ Vorstellung Linienentwürfe

BAHNPROJEKT

Mannheim – Karlsruhe



Vielen Dank