DB NETZE

# Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe

Informationsabend | 23.11.2023

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

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

DB NETZE

## Einbindung in TEN-V Korridore

- Der **Korridor Mannheim – Karlsruhe** liegt auf **drei** europäischen **Magistralen**

## Lückenschluss

- Die **Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe** stellt den **Lückenschluss zwischen** der **NBS Frankfurt–Mannheim** und der **ABS/NBS Karlsruhe–Basel** dar

## Bundesverkehrswegeplan

- Die **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe** ist **Bestandteil** des aktuell gültigen **Bedarfsplans Schiene** im Anhang des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes** und auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans 2030**

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

DB NETZE

## 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** (NBS/ABS) untersucht und **gegenübergestellt**

## Interessensberücksichtigung

Der **Trassenfindungsprozess** wird transparent und Kriterien-basiert **Auswirkungen auf Menschen, Lebensräume, Natur** und die **Kulturlandschaft berücksichtigen**

# Der Bund stellt den Bedarf fest und schafft den gesetzlichen Rahmen für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe.

DB NETZE

Deutscher Bundestag | Bundesrat

- **Bundestag** und **Bundesrat** verabschieden das **Bundesschienenwegeausbaugesetz** auf Grundlage des BVWP[1]
- Schaffung der **gesetzlichen Voraussetzungen** für die Projektumsetzung

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

- Das **BMDV**[2] ist **verantwortlich** für die **strategische Verkehrsinfrastrukturplanung** in der Zuständigkeit des Bundes (BVWP[1])
- Ermittlung des **Bedarfes für Infrastrukturprojekte** nach einheitlicher Methodik

Eisenbahn-Bundesamt

- Das **Eisenbahn-Bundesamt** ist die **Aufsichtsbehörde** für die **DB Netz AG**
- Das Eisenbahn-Bundesamt **unterliegt** der **Fach- und Rechtsaufsicht** des BMDV[2]

DB NETZE

- Die **DB Netz AG** ist als **Vorhabenträgerin verantwortlich** für die **Umsetzung** eines konkreten Infrastrukturprojektes
- Erarbeitung einer **technischen, genehmigungs- und finanzierungsfähigen Planung**

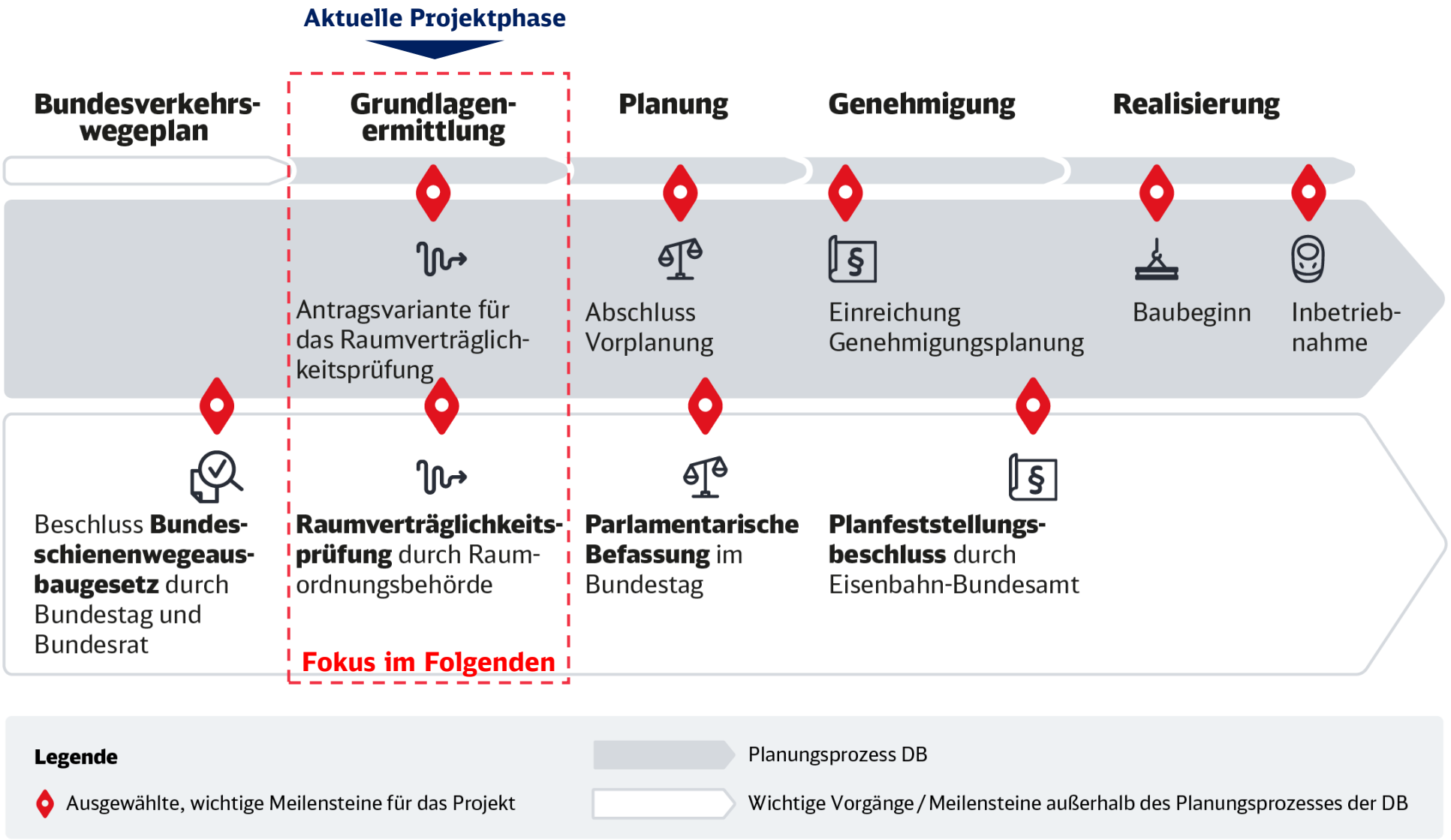
1 Bundesverkehrswegeplan 2 Bundesministerium für Digitales und Verkehr

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Auf einen Blick: Von der Idee zur Inbetriebnahme.

## Der Planungs- und Realisierungsprozess.



# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

DB NETZE

## Linienfindung und technische Machbarkeit.

Aktueller Planungsstand

Vorbereitende Planungsraumanalyse

Vertiefende Planungsraumanalyse

**Jan 2021** — **Suchraum**

**Mär 2021** — **Grob-korridore**

**Okt 2021** — **Linien-korridore**

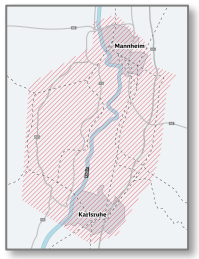
**Jan 2022** — **Segment-vergleich**

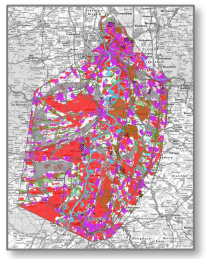
**Jun 2023** — **Weiterzu-verfolgende Linien-varianten**

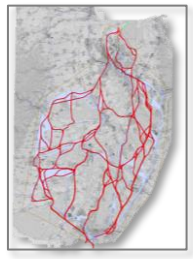
**Varianten-vergleich**

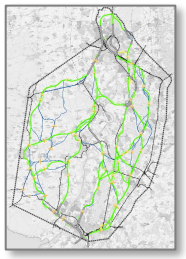
**vsl. 2. Halb-jahr 2024** — **Antrags-variante**

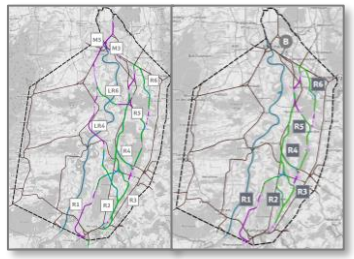
**Raum-verträglichkeits-prüfung**

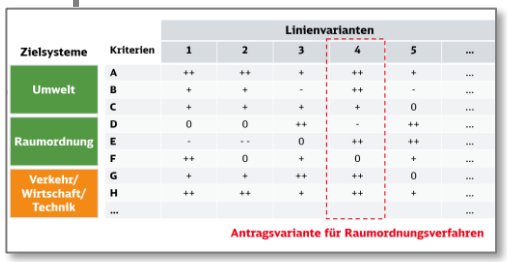












| Zielsysteme | Kriterien | Linienvarianten 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | ... |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umwelt | A | ++ | ++ | + | ++ | + | ... |
| | B | + | + | - | ++ | - | ... |
| | C | + | + | + | + | 0 | ... |
| Raumordnung | D | 0 | 0 | ++ | - | ++ | ... |
| | E | - | - - | 0 | ++ | ++ | ... |
| | F | ++ | 0 | + | 0 | + | ... |
| Verkehr/ Wirtschaft/ Technik | G | + | + | ++ | ++ | 0 | ... |
| | H | ++ | ++ | + | ++ | + | ... |
| | ... | | | | | | ... |

Antragsvariante für Raumordnungsverfahren

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

RheinlandPfalz
STRUKTUR- UND GENEHMIGUNGSDIREKTION SÜD

**Legende**

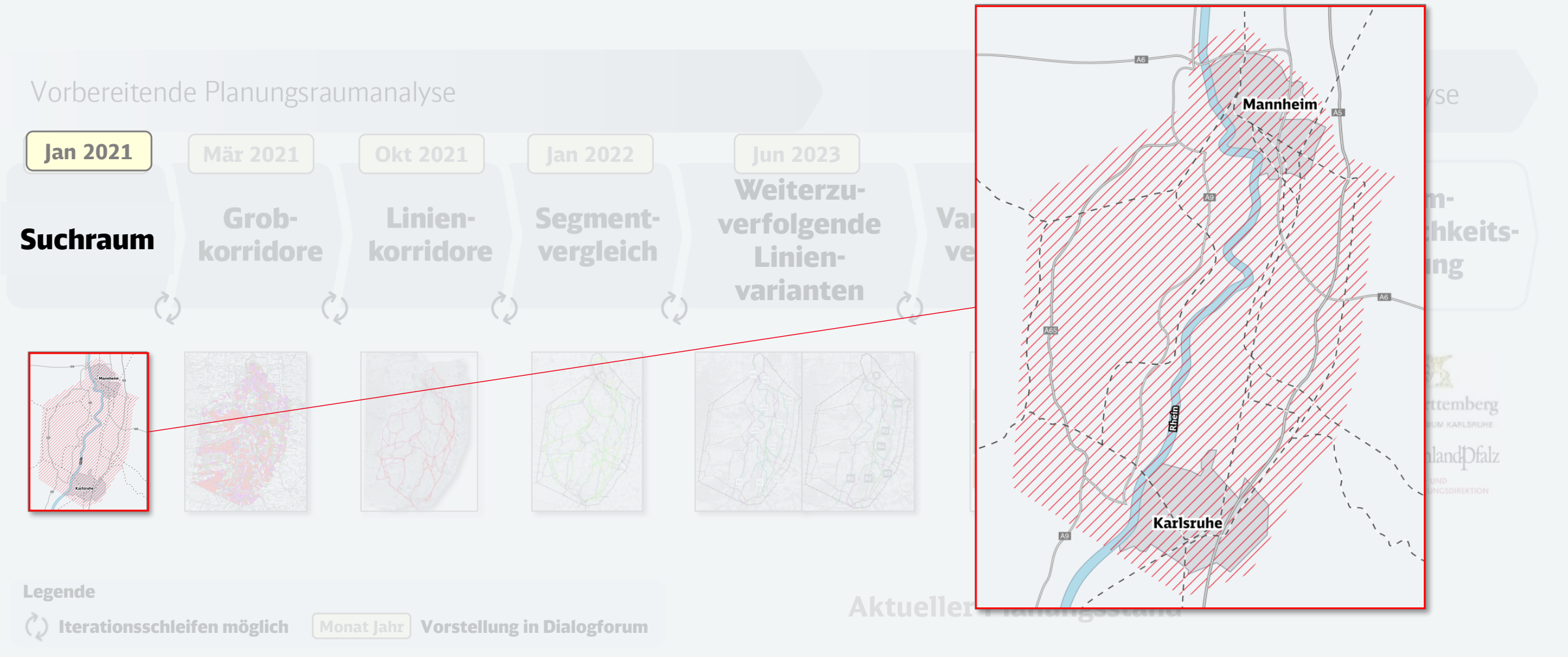
Iterationsschleifen möglich

Monat Jahr — Vorstellung in Dialogforum

# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

DB NETZE

## Linienfindung und technische Machbarkeit.



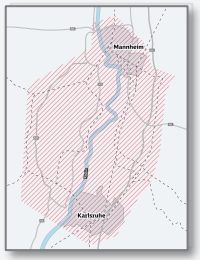
# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

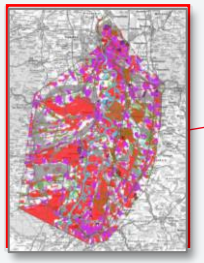
DB NETZE

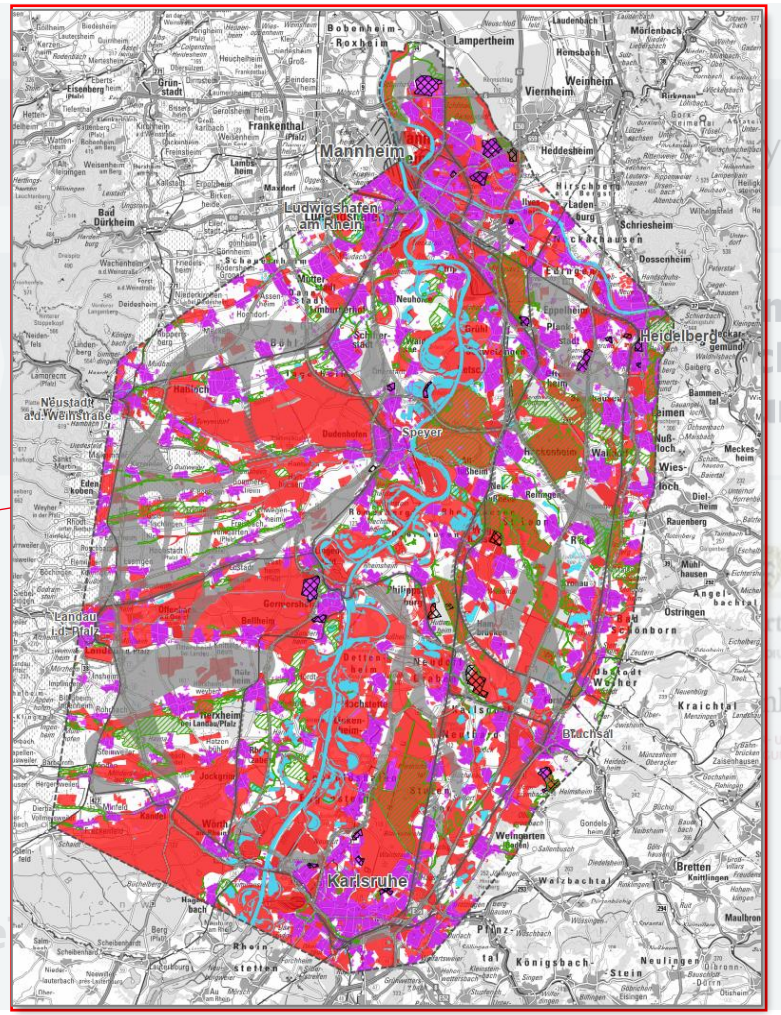
## Linienfindung und technische Machbarkeit.

Vorbereitende Planungsraumanalyse

| Jan 2021 | Mär 2021 | Okt 2021 | Jan 2022 | Jun 2023 |
|---|---|---|---|---|
| **Suchraum** | **Grob-korridore** | Linien-korridore | Segment-vergleich | Weiterzu-verfolgende Linien-varianten |








Legende

Iterationsschleifen möglich

Monat Jahr Vorstellung in Dialogforum

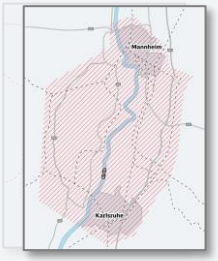
# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

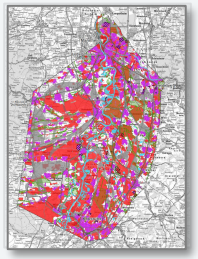
DB NETZE

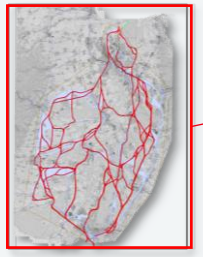
## Linienfindung und technische Machbarkeit.

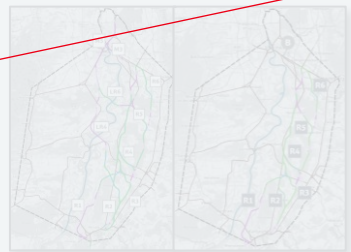
Vorbereitende Planungsraumanalyse

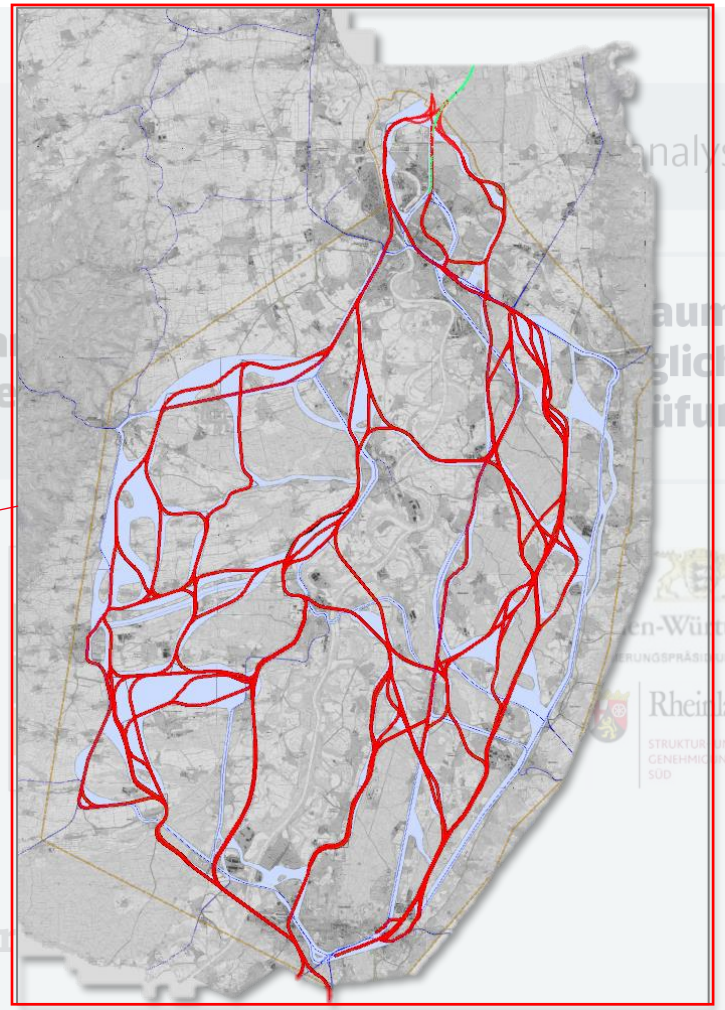
| Jan 2021 | Mär 2021 | Okt 2021 | Jan 2022 | Jun 2023 |
|---|---|---|---|---|
| **Suchraum** | **Grob-korridore** | **Linien-korridore** | Segment-vergleich | Weiterzu-verfolgende Linien-varianten |











Legende

Iterationsschleifen möglich | Monat Jahr | Vorstellung in Dialogforum

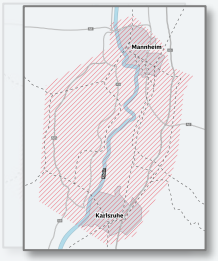
# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

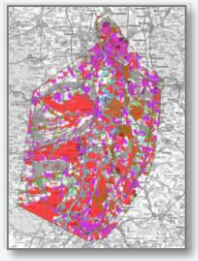
DB NETZE

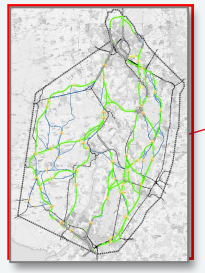
## Linienfindung und technische Machbarkeit.

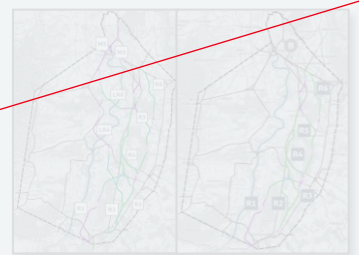
Vorbereitende Planungsraumanalyse

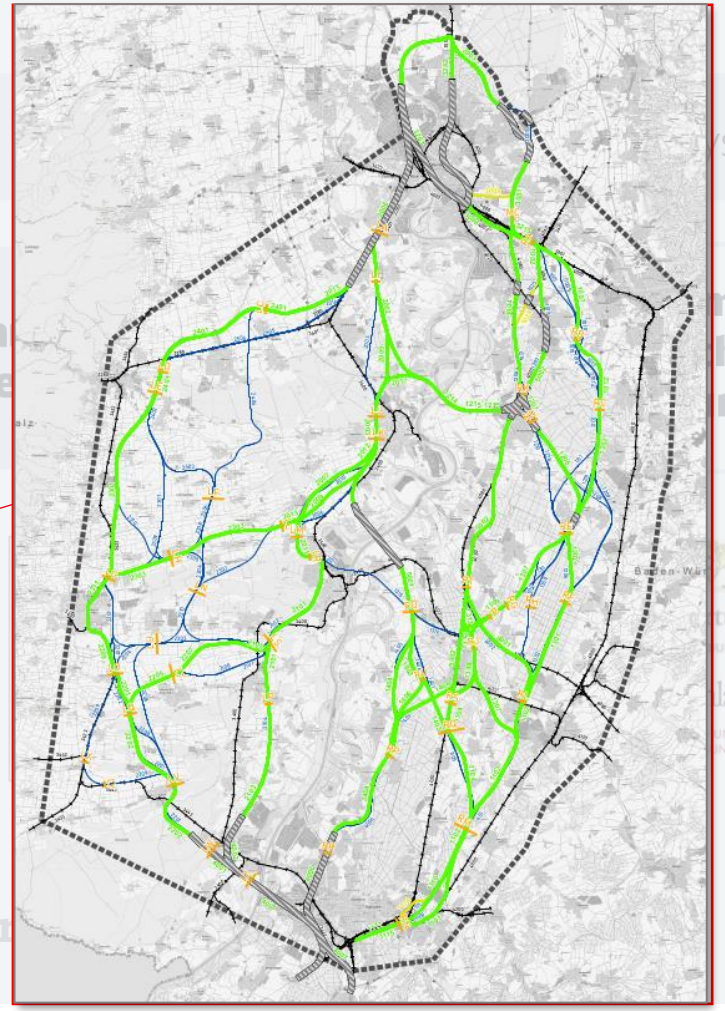
| Jan 2021 | Mär 2021 | Okt 2021 | Jan 2022 | Jun 2023 |
|---|---|---|---|---|
| **Suchraum** | **Grob-korridore** | **Linien-korridore** | **Segment-vergleich** | **Weiterzu-verfolgende Linien-varianten** |











Legende

Iterationsschleifen möglich | Monat Jahr | Vorstellung in Dialogforum

# Bis zur Auswahl der Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung gibt es mehrere Arbeitsschritte.

DB NETZE

## Linienfindung und technische Machbarkeit.

Aktueller Planungsstand

Vorbereitende Planungsraumanalyse

Vertiefende Planungsraumanalyse

**Jan 2021** — **Suchraum**

**Mär 2021** — **Grob-korridore**

**Okt 2021** — **Linien-korridore**

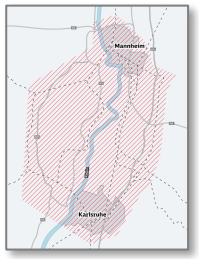
**Jan 2022** — **Segment-vergleich**

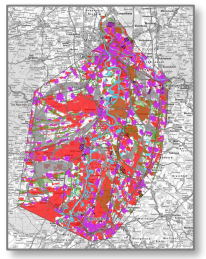
**Jun 2023** — **Weiterzu-verfolgende Linien-varianten**

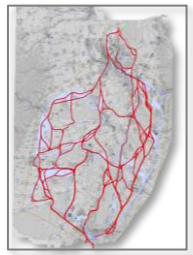
**Varianten-vergleich**

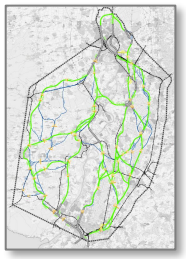
**vsl. 2. Halb-jahr 2024** — **Antrags-variante**

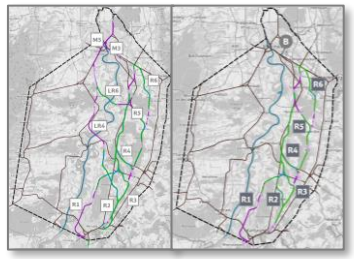
**Raum-verträglichkeits-prüfung**











| Zielsysteme | Kriterien | Linienvarianten 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | ... |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umwelt | A | ++ | ++ | + | ++ | + | ... |
| | B | + | + | - | ++ | - | ... |
| | C | + | + | + | + | 0 | ... |
| Raumordnung | D | 0 | 0 | ++ | - | ++ | ... |
| | E | - | - - | 0 | ++ | ++ | ... |
| | F | ++ | 0 | + | 0 | + | ... |
| Verkehr/ Wirtschaft/ Technik | G | + | + | ++ | ++ | 0 | ... |
| | H | ++ | ++ | + | ++ | + | ... |
| | ... | | | | | | ... |

Antragsvariante für Raumordnungsverfahren

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

RheinlandPfalz
STRUKTUR- UND GENEHMIGUNGSDIREKTION SÜD

**Fokus im Folgenden**

**Legende**

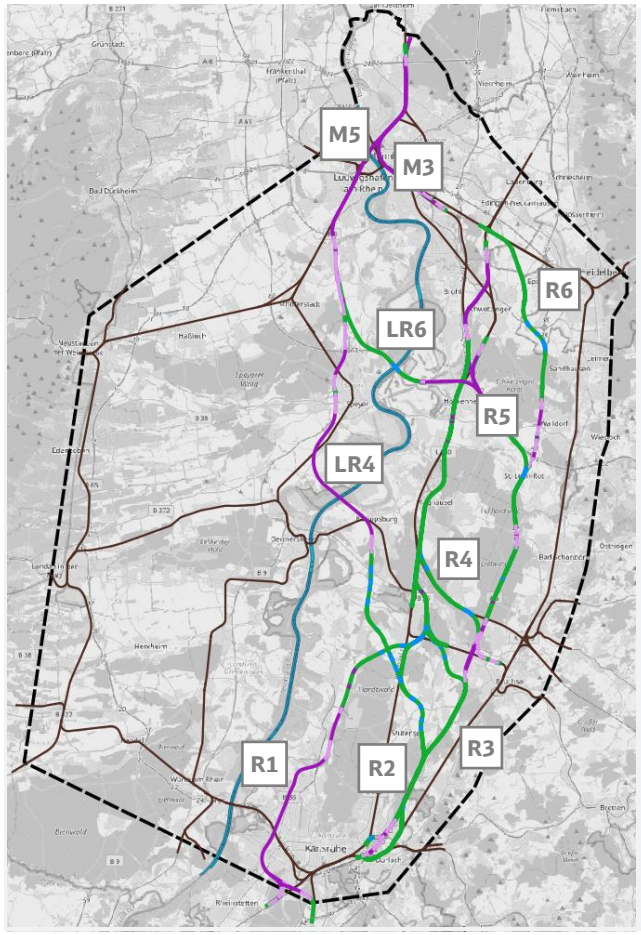
Iterationsschleifen möglich

Monat Jahr — Vorstellung in Dialogforum

# Ergebnis des aktuellen Planungsstands sind zwei Optionen, die vertiefend im Rahmen des Variantenvergleichs untersucht werden.

DB NETZE

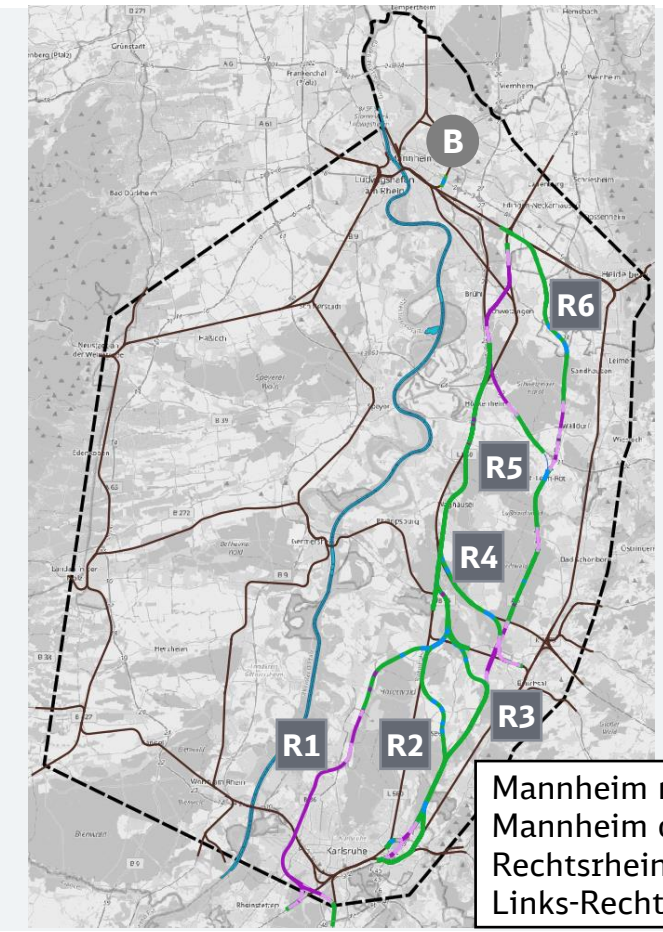
Stand 11|2023
Änderungen vorbehalten




## Option „Mannheim mit 2 zusätzlichen Gleisen“

- Es werden in **Mannheim zwei zusätzliche Gleise** benötigt.
- Für diese Option werden **8 Linien-varianten** vertiefend untersucht und mit-einander verglichen.

Oberirdisch
Trog
Tunnel
Brücke




## Option „Mannheim ohne 2 zusätzliche Gleise“

- Es werden in Mannheim **keine zusätzlichen Gleise** benötigt.
- Für diese Option werden **6 Linien-varianten** vertiefend untersucht und mit-einander verglichen.

| | |
|---|---|
| Mannheim mit 2 zusätzlichen Gleisen | = **M** |
| Mannheim ohne 2 zusätzliche Gleise | = **B** |
| Rechtsrheinisch | = **R** |
| Links-Rechtsrheinisch | = **LR** |

**Anspruch** ist, eine **rechtssichere Variantenauswahl** zu treffen.
**Wesentlich für** die **Entscheidung** wird die **Zugzahlenprognose 2040** sein.

# Schematische Darstellung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten.

Stand 11|2023
Änderungen vorbehalten

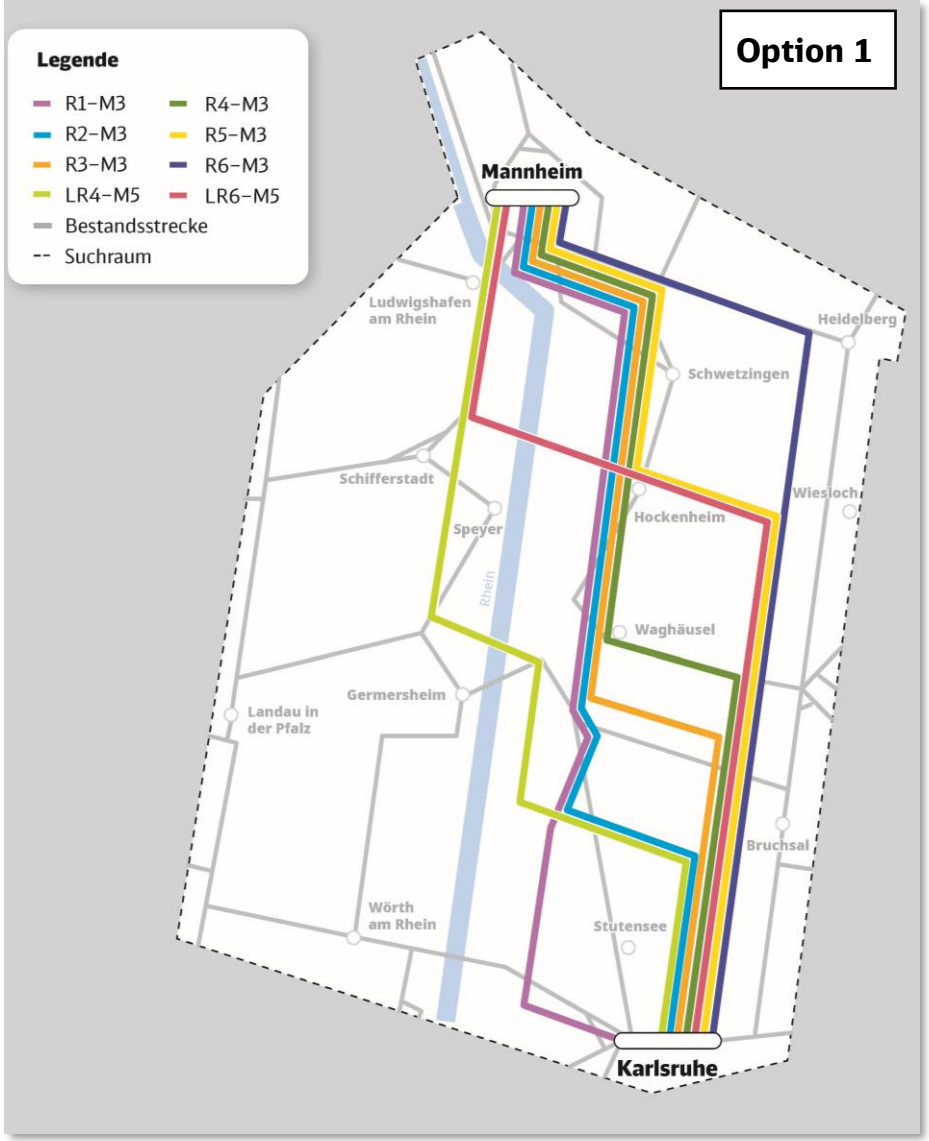
DB NETZE

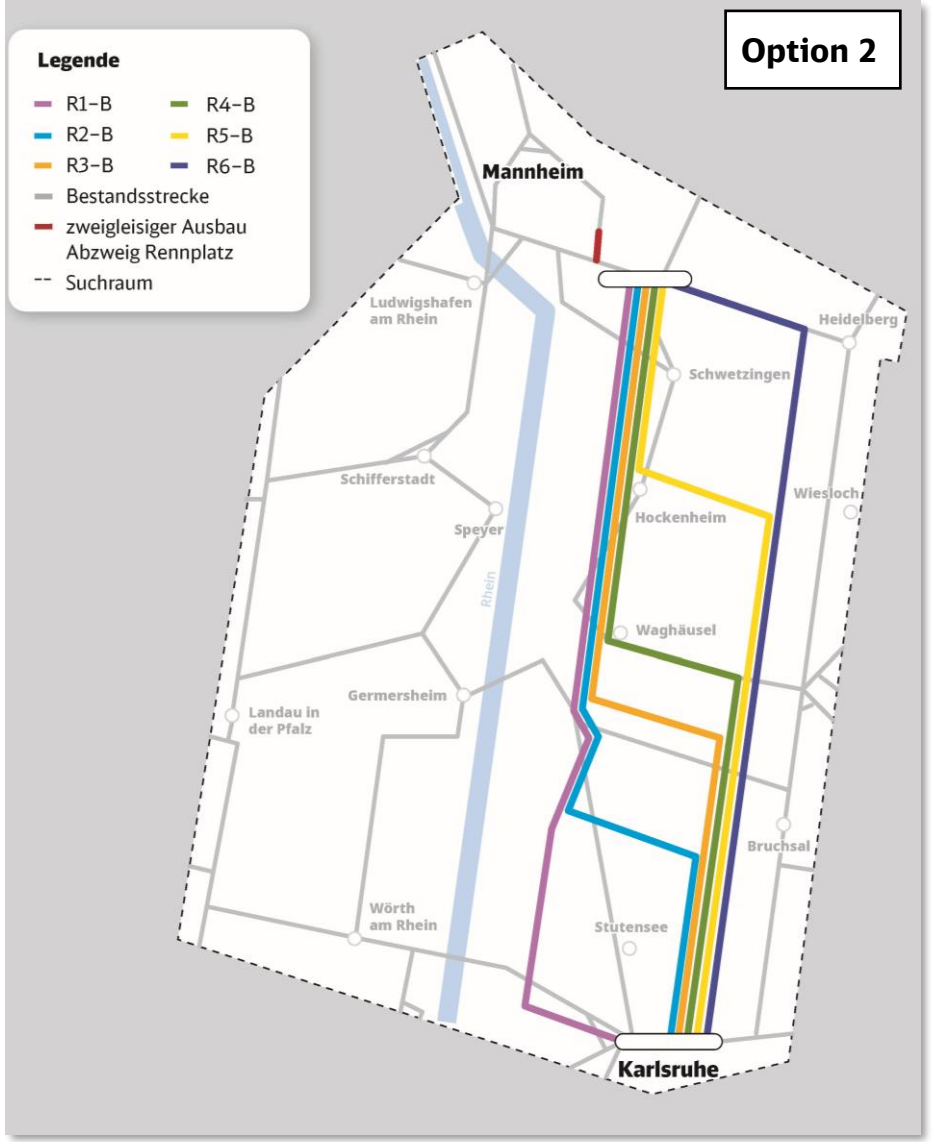
**Option 1**

- Es werden **in Mannheim zwei zusätzliche Gleise** benötigt.
- Für diese Option werden **acht Linienvarianten** vertiefend untersucht und miteinander verglichen.

**Option 2**

- Es werden **in Mannheim keine zusätzlichen Gleise** benötigt.
- **Kleine Ausbaumaß-nahmen** der Bestands-infrastruktur wären **ausreichend**.
- Für diese Option werden **sechs Linienvarianten** vertiefend untersucht und miteinander verglichen.



# Die Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung wird unter Berücksichtigung verschiedener Zielsysteme ausgewählt.

DB NETZE

**Ziel-systeme**

## Umwelt

- Vergleichende **Gegenüberstellung** der Schutzgut-bezogenen Rangfolgen
- Verbal-argumentativer **Gesamtvergleich**

## Raumordnung

- Vergleichende **Gegenüberstellung** der Betroffenheit raumordnerischer Erfordernisse (Ziele) u. Rangfolgen
- Verbal-argumentativer **Gesamtvergleich**

## Verkehr/Wirtschaft/Technik

- **Berücksichtigung** der **verkehrlichen**, **betrieblichen**, **technischen** und **wirtschaftlichen** Belange

**Varianten-auswahl**

Empfehlung einer **Vorzugsvariante** Umwelt und Raumordnung

**Antragstrasse für die Raumverträglichkeitsprüfung**

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
   - Technische Planung
   - Umweltfachliche Planung
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
   - Technische Planung
   - Umweltfachliche Planung
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im Schienenverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe ist das vorrangige Ausbauziel.

DB NETZE

## Wesentliche Prämissen für das Zielsystem **Verkehr/Wirtschaft/Technik**

- Die Strecke muss die notwendigen **Trassen-Kapazitäten** bieten, um die **prognostizierten Transportmengen** engpassfrei zu bewältigen.
- Die Strecke sollte als Mischverkehrsstrecke mit 200 km/h befahrbar, muss **aber mindestens für Geschwindigkeiten von 120 km/h** ausgelegt sein.
- Die Strecke muss für den **Güterverkehr** geeignet sein. Dafür darf sie höchstens **sechs bis acht Meter Steigung pro Kilometer** aufweisen.
- Eine **kürzere Strecke** ermöglicht **kürzere Fahrzeiten**.
- Das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** auf Grundlage einer volkswirtschaftlichen Bewertung muss für das Gesamtprojekt **größer/gleich als 1,0** sein.
- Die Strecke soll **möglichst wenige Bauwerke** wie Brücken u. Tunnel benötigen.

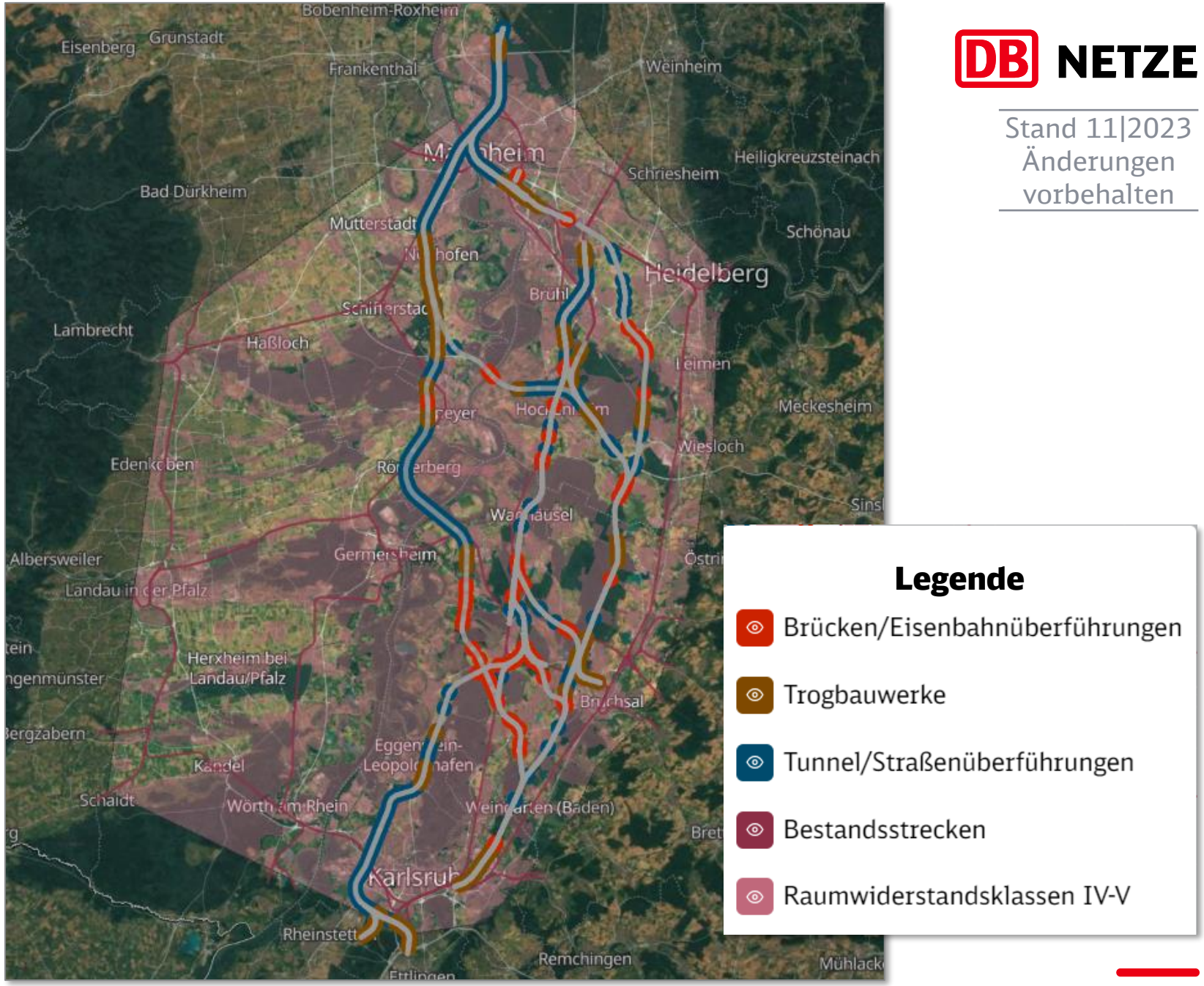
# Bauwerke bei Linienvarianten für den Variantenvergleich.

DB NETZE

Stand 11|2023
Änderungen vorbehalten

- Die **interaktive Karte** des Bahnprojekts Mannheim-Karlsruhe gibt einen **Überblick** über den **aktuellen Planungsstand**.
- Die **weiterzuverfolgenden Linienvarianten** können einzeln abgerufen werden.
- Ferner können **bisherige Planungsschritte** und **Planungsgrundlagen** aufgerufen werden.

**Die interaktive Karte des Bahnprojekts Mannheim-Karlsruhe ist auf www.mannheim-karlsruhe.de zu finden.**



# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
   - Technische Planung
   - Umweltfachliche Planung
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Für die Linienentwicklung sind besonders sensible Gebiete zu meiden und erhebliche Beeinträchtigungen auf Schutzgüter zu minimieren.

DB NETZE

## Wesentliche Prämissen für das Zielsystem **Umwelt**

- Möglichst wenig **Fläche** soll in Anspruch genommen werden.
- Die Strecke soll möglichst entlang **bestehender Infrastruktur** führen, wie Autobahnen oder bestehenden Gleisen (Bündelung).
- Die gesetzlich definierten **Schutzgüter** sollen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Dazu zählen **Menschen**, **Tiere**, **Pflanzen** und **biologische Vielfalt**, **Wasser**, **Boden** und **Fläche**, **Klima** und **Luft**, **Landschaft** sowie **kulturelles Erbe** und sonstige **Sachgüter**.

# Für die Linienentwicklung sind raumordnerische Zielkonflikte zu vermeiden.

DB NETZE

## Wesentliche Prämissen für das Zielsystem **Raumordnung**

- Die Strecke soll möglichst wenig durch **Gebiete** führen, die nach den Raumordnungsplänen **für andere wichtige Zwecke** genutzt werden oder dafür vorgesehen sind. Dazu gehören etwa Flächen für die **Energieversorgung**, für den **Verkehr**, für die **Ver- und Entsorgung**, **Sport-** und **Freizeitanlagen** oder **militärische Sperrgebiete**.
- **Flächen**, für die **vorrangig andere Ziele** vorgesehen sind (z. B. Vorranggebiete **Natur und Landschaft** oder **Forstwirtschaft**) sollen möglichst umgangen werden.
- Wenn solche Gebiete berührt werden, sollen deren **vorgesehene Nutzungen möglichst wenig beeinträchtigt** werden.

# Methodik Variantenvergleich – Umwelt und Raumordnung.

DB NETZE

## Kriterien der Umwelt

**Schutzgut Menschen, insb. menschliche Gesundheit**
- Untersuchungsaspekt Wohnen und Wohnumfeld
- Untersuchungsaspekt Gesundheit (Schallimmissionen)

**Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**
- Untersuchungsaspekt Naturschutz
- Untersuchungsaspekt Biotopverbund

**Schutzgut Wasser**
- Untersuchungsaspekt Grundwasser und Trinkwasserschutz
- Untersuchungsaspekt Oberflächengewässer und Hochwasserschutz

**Schutzgüter Fläche und Boden**

**Schutzgüter Luft und Klima**

**Schutzgut Landschaft**
- Untersuchungsaspekt Landschaftsschutz
- Untersuchungsaspekt Landschaftsbild und landschaftsgebundene Erholung

**Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

## Kriterien der Raumordnung

**Regionale Siedlungsstruktur**

**Regionale Freiraumstruktur**
- Natur und Landschaft
- Wasserwirtschaft
- Land- und Forstwirtschaft
- Rohstoffsicherung

**Regionale Infrastruktur**

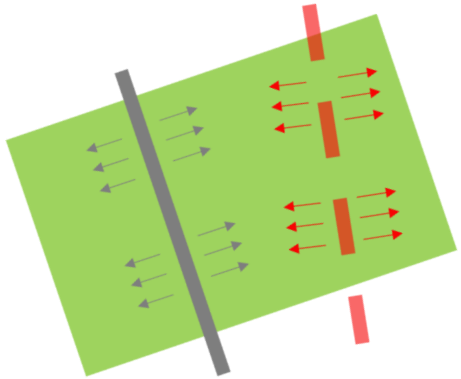
## Methodik:

- Im **Variantenvergleich Umwelt** bzw. **Raumordnung** werden die Auswirkungen und die Konformität mit den Kriterien der Umwelt bzw. Raumordnung einzeln ermittelt, beschrieben und vergleichend bewertet.
- Sie werden anschließend in der **kriterien-übergreifenden Bewertung** zusammengeführt.
- Eine weitere **Datenbeschaffung** erfolgte im Wirkraum von 2000 m um alle weiterzuverfolgenden Linienvarianten.

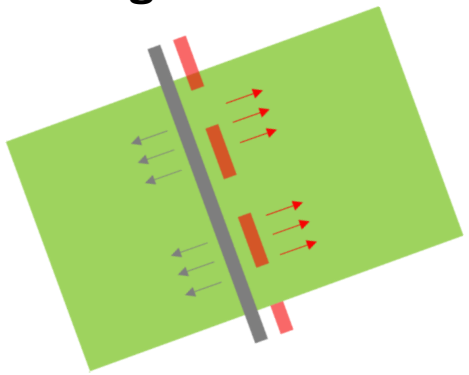
# Methodik für den Variantenvergleich: Vertiefungsthema Bündelungsbonus.

DB NETZE

**Neuzerschneidung**



**Bündelung**



- In der **Raumordnung** gilt das **Gebot** der **Bündelung**.
- Ein **Linienverlauf** in **Bündelung** mit **anderen übergeordneten linearen Infrastrukturen mit vergleichbaren Wirkfaktoren** ruft für viele schutzwürdige Flächen aufgrund der dann nur **randlichen Inanspruchnahme** und der **bestehenden Vorbelastung geringere Auswirkungen** hervor als eine Neuzerschneidung.

Dies fließt in Form eines **„Bündelungs-bonus“** in den **Variantenvergleich** ein.

| Bündelungspriorität | Reduzierung der Bewertung um… |
|---|---|
| **Hoch**<br>▪ Schienenwege<br>▪ Übergeordnete Straßen (Bundes-autobahnen, Bundesstraßen) | **50 %** |
| **Untergeordnet**<br>▪ Höchstspannungs-leitungen (220 kV/ 380 kV) | **25 %** |

***Hinweis:*** *Mögliche Fälle von* ***Über-bündelung*** *werden im Einzelfall bewertet.*

Bestandsinfrastruktur — Neue Infrastruktur

# Ausschnitt Kriterienkatalog der Umwelt: Schutzgut Mensch.

DB NETZE

BEISPIEL

| UVPG-Schutzgut | Untersuchungsaspekt | Kriterium | Leitkriterium / weiteres Kriterium | Bemessungsgröße | Bündelungsbonus |
|---|---|---|---|---|---|
| **Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit** | **Wohnen und Wohnumfeld** | Wohnsiedlungsflächen / Wohngebäude, direkte Beanspruchung (Verlust Wohnfunktion) | Leitkriterium | Anzahl [1] | nein |
| | | Trenn- und Einschlusswirkung für zusammenhängende Ortsteile / Ortslagen, hohes Konfliktpotenzial | Leitkriterium / sonstiges Kriterium | Anzahl | nein [2] |
| | | Nahbereiche (50 m) von Wohngebäuden und weiteren empfindlichen Nutzungen | weiteres Kriterium | ha | ja |
| | | Grünflächen und Parkanlagen (dargestellt im FNP) sowie Erholungsflächen gemäß DLM | weiteres Kriterium | ha | ja |
| | | Ruhige Gebiete gem. Umgebungslärmrichtlinie | weiteres Kriterium | ha | ja |
| | | Trenn- und Einschlusswirkung für zusammenhängende Ortsteile / Ortslagen, mittleres und geringes Konfliktpotenzial | weiteres Kriterium | Anzahl | nein [2] |
| | **Gesundheit (Schallimmissionen)** | Überschreitung Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV ohne Schallschutz (zusätzlich nachrichtliche Darstellung mit Standardschallschutz) [3] | Leitkriterien | ha / Betroffenheit Einwohner | nein |
| | | Überschreitung Orientierungswerte nach DIN 18005 (= Vorsorgewerte) (ohne Schallschutz) | weiteres Kriterium | ha / Betroffenheit Einwohner | nein |

[1] ggf. wird die Größe und Bedeutung betroffener Gebäude/Anlagen im Einzelfall angemessen berücksichtigt, dies ist abhängig von den auftretenden (wenigen) Fällen

[2] kein Bündelungsbonus: Bündelung z. B. mit Freileitungen geht als Vorbelastung in die Bewertung des Konfliktpotenzials mit ein

[3] zusätzlich textliche und ggf. kartografische Ausführungen zur Lärmintensität und zur Gesamtlärmbelastung

**Der vollständige Kriterienkatalog Raumordnung und Umwelt ist unter www.mannheim-karlsruhe.de zu finden.**

# Über vertiefende Untersuchungen und Bewertungsmatrix auf dem Weg zur Antragsvariante.

DB NETZE

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG

## Vertiefende Untersuchungen

- Berücksichtigung Kartierungen
- Vertiefte technische Untersuchungen
- Kapazitätsunter-suchungen
- Schallunter-suchungen
- Grobe Kosten-schätzungen
- …

## Zielsysteme

- Umwelt
- Raumordnung
- Verkehr/ Wirtschaft/ Technik

| Kriterien | Linienvarianten | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | … |
| A | ++ | ++ | + | ++ | + | … |
| B | + | + | - | ++ | - | … |
| C | + | + | + | + | 0 | … |
| D | 0 | 0 | ++ | - | ++ | … |
| E | - | - - | 0 | ++ | ++ | … |
| F | ++ | 0 | + | 0 | + | … |
| G | + | + | ++ | ++ | 0 | … |
| H | ++ | ++ | + | ++ | + | … |
| … | | | | | | … |

**Antragsvariante für Raumverträglichkeitsprüfung**

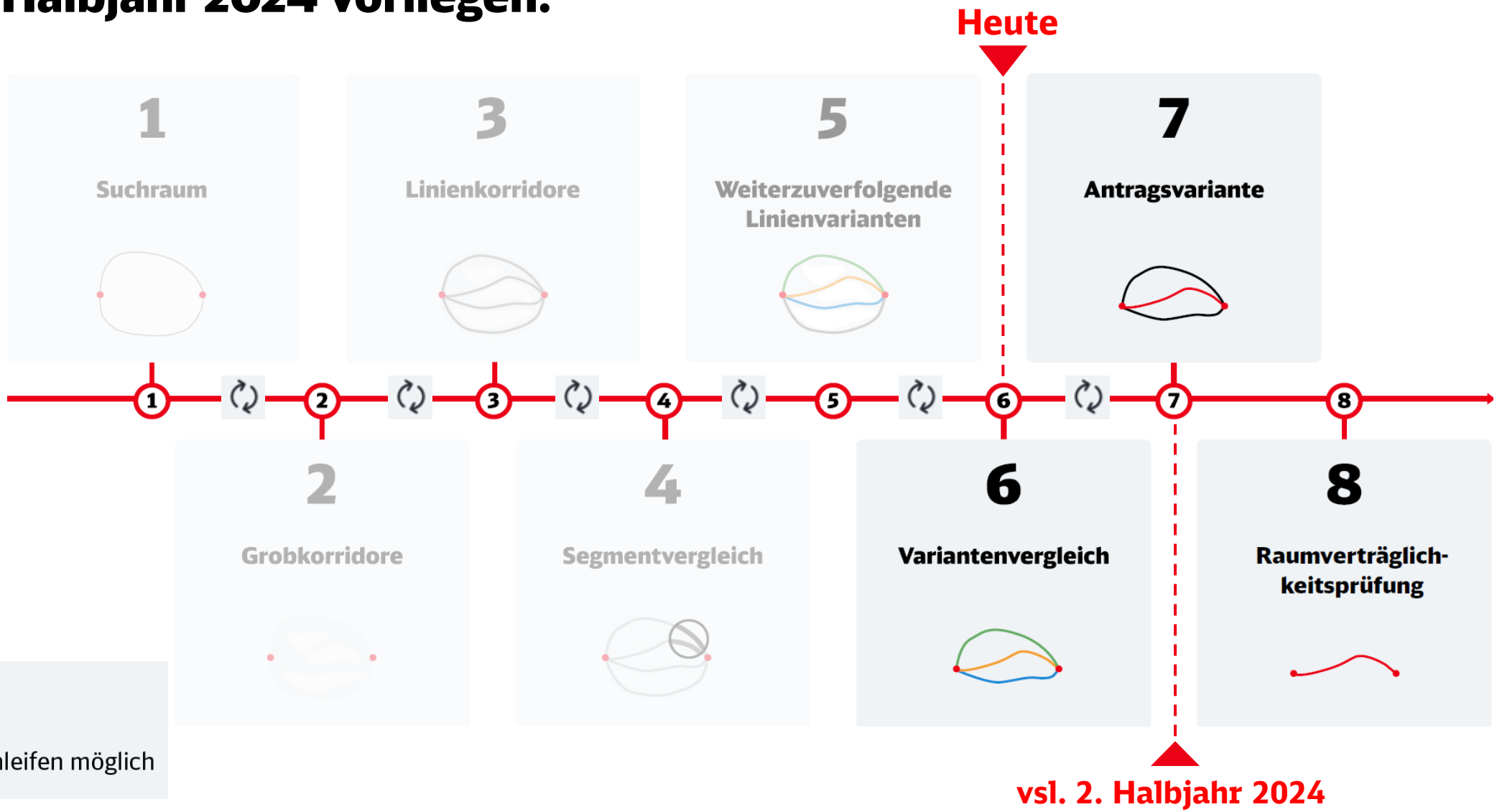
Die Bewertung der Kriterien erfolgt analog zum noch ausstehenden Variantenvergleich, mittels einer Skala: z.B. **„++“, „+“, „0“, „-“, „--“**

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Die Antragsvariante für die Raumverträglichkeitsprüfung wird vsl. im 2. Halbjahr 2024 vorliegen.

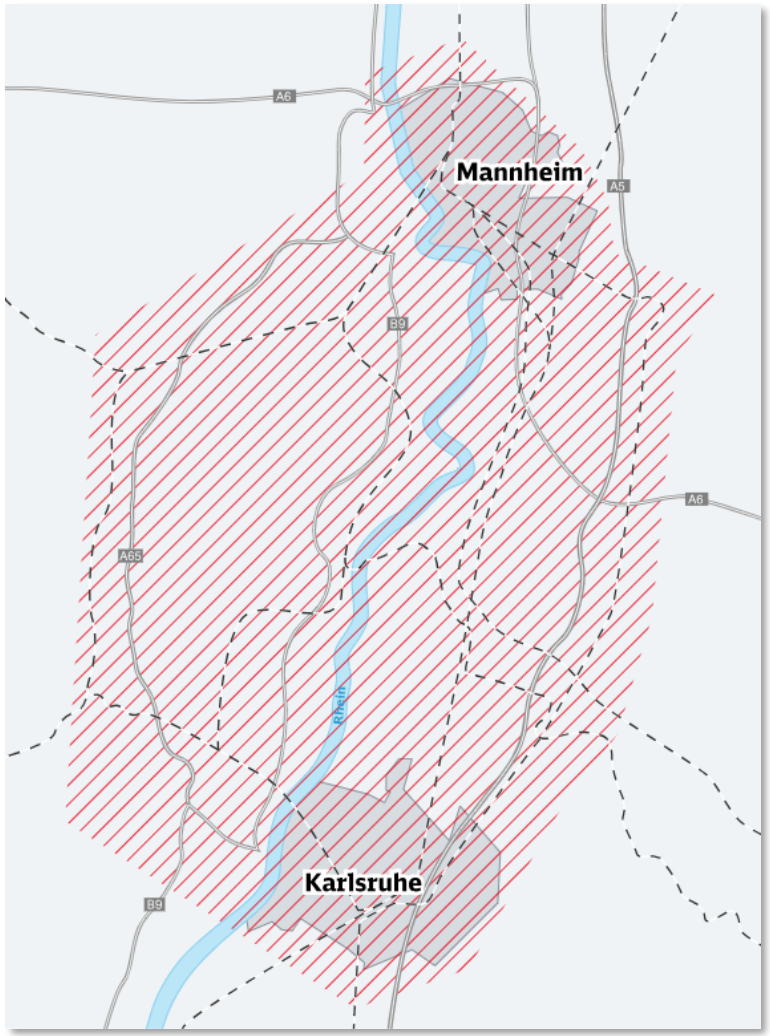
DB NETZE




**Legende**

Iterationsschleifen möglich

# In der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) prüft die zuständige Behörde, ob die Planungen mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung übereinstimmen.




**Zuständigkeiten**

- **Baden-Württemberg:** Regierungspräsidium Karlsruhe
- **Rheinland-Pfalz:** Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt an der Weinstraße
- **Aktuell** ist **noch nicht absehbar**, ob je nach Antragsvariante jeweils eine Raumverträglichkeitsprüfung in **Baden-Württemberg** und in **Rheinland-Pfalz** erforderlich wird

**Aufgaben**

- **Raumverträglichkeitsprüfung**
- Raumordnerische **Umweltverträglichkeitsprüfung**
- **Planungsoptimierung**
- **Koordinierung** von **Interessen**

**Ablauf**

- **Beginn** der **RVP** ist Stand heute für **2024** vorgesehen
- Die **Bahn reicht** als Vorhabenträgerin die **Unterlagen zur RVP bei der zuständigen Behörde ein** und lässt sie **öffentlich auslegen**
- Die **Öffentlichkeit** kann **Stellungnahmen einreichen.** Ein anschließender **Erörterungstermin** oder eine digitale Konsultation kann stattfinden, ist aber gesetzlich nicht vorgeschrieben
- Die **abschließende Beurteilung** obliegt der **Raumordnungsbehörde** und sollte in die weiteren Planungen einfließen
- Die Beurteilung ist jedoch **nicht rechtsverbindlich**

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

# Das Dialogforum bildet den Kern der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und wird durch vertiefende Workshops ergänzt.

DB NETZE

## Teilnehmer

## Organisation

**Dialog-forum**

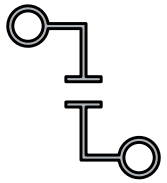
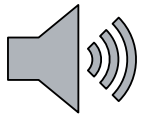
- **Gremium** zur Information **aller teilnehmenden Stakeholder** aus dem Projektraum **Mannheim – Karlsruhe**
- **Tagung** an **wechselnden Orten** im Projektraum

**Workshops**

- **Vertiefung** der **Themen** aus dem **Dialogforum**
- Bearbeitung von **Schwerpunkt-themen** wie **Planungsprozess, Schallschutz**

**Die Inhalte und Ergebnisse aus den Sitzungen sind immer aktuell auf www.mannheim-karlsruhe.de zu finden.**

# Gemeinsam mit dem Dialogforum haben wir einige Themen besonders fokussiert.

| Thema (Auswahl) | Umgang |
|---|---|
| **Tunnel-lösungen** | ▪ Aus **topografischen Gründen** werden im **Suchraum** (Rheinebene ist weitestgehend Flachland) grundsätzlich **oberirdische Lösungen** gesucht.<br>▪ Erst wenn **nach vertiefter Prüfung** keine alternative oberirdische Lösung **ohne erheblichen Eingriff** in die **höchste Raumwiderstandsklasse** (RWK V) oder aufgrund **technischer Zwangspunkte** möglich erscheint, werden auch **unterirdische Alternativen** geprüft. |
| **Trenn- und Zerschneidungs-wirkung**  | ▪ Aufgrund des **dicht besiedelten Suchraums** werden **als erheblich eingestufte Trenn- und Einschlusswirkungen von Ortsteilen** als **Leitkriterium** im Variantenvergleich betrachtet.<br>▪ Die **Zerschneidungswirkung** von schutzwürdigen Bestandteilen des **Freiraumes** wird berücksichtigt, indem **Linienabschnitte in Bündelung mit bestehender Infrastruktur** (also ohne Neuzerschneidung) mit einem **Bündelungsbonus** versehen werden. |
| **Schallschutz**  | ▪ Für eine **genehmigungsfähige Lösung** ist die **16. Bundesimmissionsschutzverordnung** (16. BImSchV) zu beachten.<br>▪ Für den **Variantenvergleich** werden **Schalluntersuchungen** für die Linienvarianten durchgeführt und bei der **Abwägung** zur **Auswahl der Vorzugsvariante** als **Leitkriterium** berücksichtigt. |
| **Untersuchung von Engstellen** | ▪ In der **aktuellen, noch frühen Planungsphase** betrachten wir im Rahmen der **Raumordnung** einen **Korridor** von **bis zu 1000 m Breite**, in dem eine **technisch machbare Lösung** gefunden werden soll.<br>▪ In **Engstellenbereichen** wird die **technische Planung detaillierter** ausgeführt. |

# Die Fortschritte im Planungsprozess werden für die Öffentlichkeit aufbereitet und stetig aktualisiert.

## Bürgerdialog

Ein Infrastrukturvorhaben wie unser Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe bewegt häufig ganze Regionen - und Generationen.

**Sie haben Fragen oder Hinweise zu unserem Bahnprojekt? Wir freuen uns, wenn Sie diese mit uns teilen.**

https://www.mannheim-karlsruhe.de/buergerdialog

## Kommunikation im Raum

Wir machen auf uns aufmerksam und sind in der Region unterwegs.

Regelmäßige **Aufstellung der Infocontainer** (vsl. erneut geplant im Frühjahr 2024).

## Website

Stetige Veröffentlichung des Planungsfortschritts und der Inhalte aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

**Interaktive Karte**:
Grafische Aufbereitung des aktuellen Planungsstands

**www.mannheim-karlsruhe.de**

# Agenda.

1. Hintergrund und Bedeutung des Projekts
2. Vorgehen bei der Planung
3. Aktueller Planungsstand
4. Ausblick
5. Im Dialog mit der Region
6. Ihre Fragen und Anmerkungen

Vielen Dank!