DB NETZE

15. Workshop Mannheim–Karlsruhe

Sitzung am 22. März 2023

Agenda.

1. Begrüßung
2. Rückblick auf den 14. Workshop
3. Weitere Themen und Ihre Rückfragen
4. Ausblick

Agenda.

1. Begrüßung
2. Rückblick auf den 14. Workshop
3. Weitere Themen und Ihre Rückfragen
4. Ausblick

Offene Themen aus dem 9. Dialogforum.

Thema	Inhalt
Trassierung | Optimierung	**Status zur Abfrage der Daten:** ▪ Die **Flächennutzungspläne und Bebauungspläne** wurden im Februar angefragt, bereits gesichtet und finden **Berücksichtigung im Rahmen des Variantenvergleichs**. ▪ Weiterhin wurden Daten zu **Altlasten** sowie zu „**Ruhigen Gebieten**“ (gemäß Umgebungslärmrichtlinie) angefragt.
Methodik	▪ Die **Benennung „ToB“** wurde in Bezug auf den **Abstimmungstermin** für die Methodik **am 02.02.2023** entsprechend der Diskussion im 9. Dialogforum in „**Fachbehörden**“ geändert und die **Unterlage** für das Dialogforum entsprechend **aktualisiert veröffentlicht**. ▪ **Keine Anwendung** des **Bündelungsbonus** auf **Biotopverbundflächen** (Quelle: Workshop **Bundesamt für Naturschutz**. Positionspapier ist aktuell in Bearbeitung, Ergänzung/Link folgt sobald final) ▪ **Trenn- und Zerschneidungswirkung.** Beurteilung der rechtlichen Grundlagen **im Folgenden**
Kapazitäts-untersuchungen	▪ **Erläuterung der Ergebnisse**

„Trennungs- und Zerschneidungswirkung“ in der Raumordnung: nicht ausschließliches und nicht vorrangiges Kriterium

DB NETZE

- **Gesetzliche Regelung** des **Raumordnungsverfahrens**
  - Die **Raumordnungsbehörde prüft** die **Raumverträglichkeit** raumbedeutsamer Planungen
  - **Gegenstand** eines Raumordnungsverfahrens „sollen auch **ernsthaft in Betracht kommende** Standort- oder **Trassenalternativen** sein“, § 15 Abs. 1 S. 2 ROG
  - **Ergebnis** eines Raumordnungsverfahrens ist ein **Gutachten**

- Erst am **Ende** des **Planfeststellungsverfahrens** steht eine **umfassende rechtliche Abwägungsentscheidung**
  - Neben **zahlreichen** anderen **Direktiven** sind dabei „**Ziele** der **Raumordnung** zu **beachten** sowie **Grundsätze** und **sonstige Erfordernisse** der Raumordnung […] zu berücksichtigen“, § 4 Abs. 1 S. 1 ROG
  - **Keine abwägungsrelevante Rechtsposition** ist für sich genommen **vorrangig**
  - Vielmehr würde ein solcher **Vorrang** eine **Abwägungsfehleinschätzung** begründen

- **Anders:**
  - **Kriterien**, die sich **konkret** als **erforderlich** erweisen, **um** die **Vorhabenziele zu verwirklichen**
  - **Kriterien**, die sich aus **zwingend zu beachtenden Rechtsvorschriften** ergeben, z.B. Schutz von FFH-Gebieten

Offene Themen aus dem 9. Dialogforum.

Thema	Inhalt
Kapazitäts-untersuchungen	I Vorgehensweise und Ergebnisse II Nördlicher Zu- und Ablauf von Mannheim III Bestehende Rheinquerung Ludwigshafen-Mannheim IV Funktionsweise Mannheim Rbf V Südlicher Zu- und Ablauf von Mannheim VI Anbindungsmöglichkeiten der linksrheinischen und rheinquerenden Linienvarianten

Rückblick 3. Dialogforum Mannheim-Karlsruhe (Juni 2021): Es sind mehrere Engpässe im Korridor Mannheim-Karlsruhe zu erkennen.

DB NETZE

Die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe löst Engpässe im Korridor Mittelrhein des BVWP und auf dem Rhein-Alpen-Korridor auf.

DB NETZE

- Der **EU-Güterverkehrskorridor 1 „Rhine-Alpine“** (oftmals mit Rotterdam – Genua beschrieben) verbindet die Nordseehäfen in Belgien und den Niederlanden (wie Antwerpen, Zeebrugge und Rotterdam) mit Italien und ist einer der wichtigsten Korridore in Europa.
- Im **Projektinformationssystem** (PRINS) zum **Bundesverkehrswegeplan 2030** sind im Korridor Mannheim - Karlsruhe **mehrere Engpässe** zu erkennen

EU-Güterverkehrskorridore in Deutschland

1 Rhine-Alpine
3 Scandinavian-Mediterranean
4 Atlantic
7 Orient / East-Med
8 North-Sea-Baltic
9 Rhine – Danube

Verkehrsbelastung des SGV im Bezugsfall
Streckenauslastung (in %)
- < 85% (Kapazitätsreserven)
- 85% – 110% (Vollauslastung)
- > 110% (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag
- Züge / Tag (SGV)

Darstellung der Engpässe, zusammengefügt aus den Projektdossiers K-004 (Knoten Mannheim) und 2-004 (Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1)
Quelle: bvwp-projekte.de

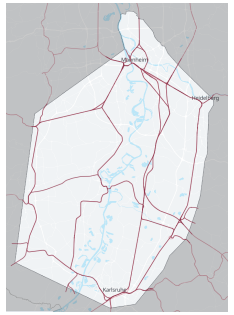
DB NETZE | NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe | 8. Juni 2021

22

Vorgehensweise zur Ermittlung der Restkapazitäten für den gesamten Schienengüterverkehr.

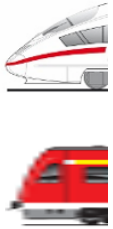
DB NETZE

1



Bestands-infra-struktur[1] (Bezugsfall)

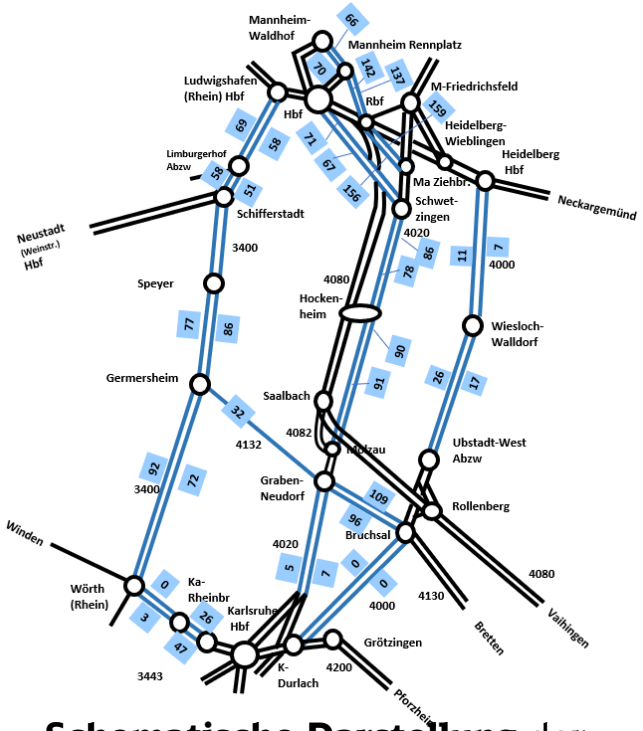
2



Schienen-personenverkehr Prognose 2030 D-Takt

3

Rest-kapazitäten[2] gesamter **Schienen-güterverkehr**

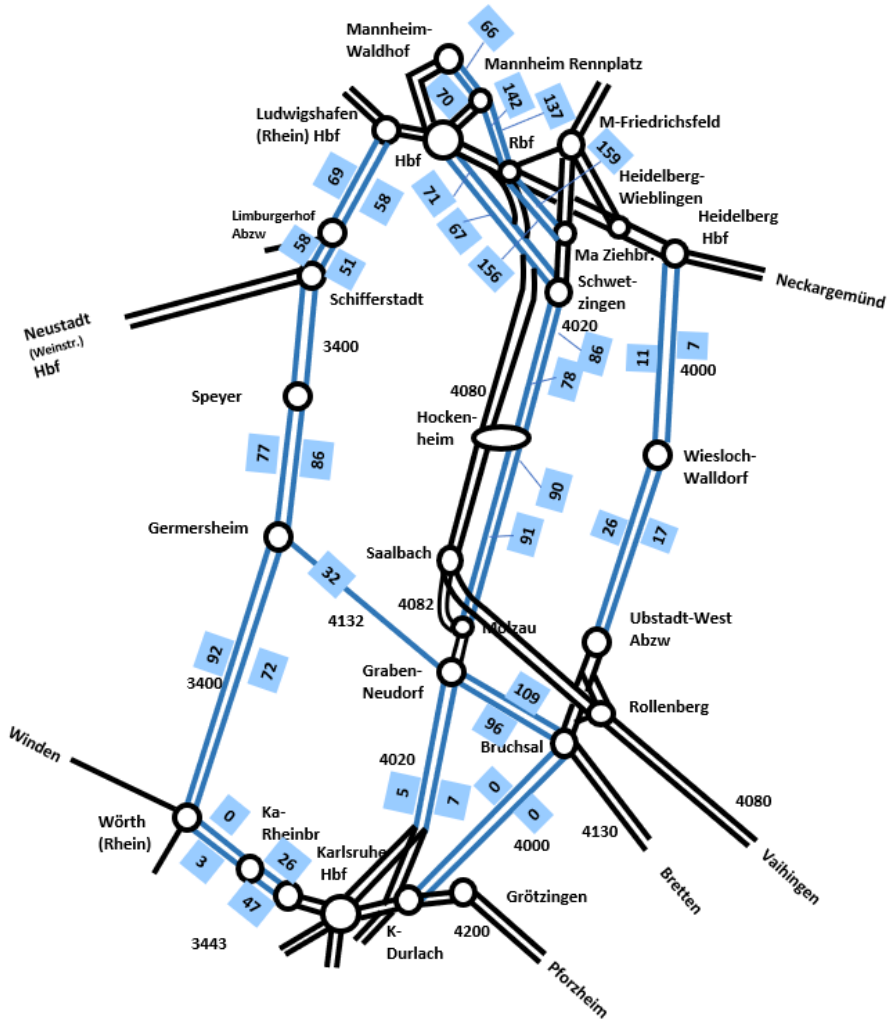


Schematische Darstellung der **Bestandsinfrastruktur inkl. Rest-kapazitäten für** gesamten **Schienengüterverkehr** im **Untersuchungsraum**

1 Inkl. Optimierung durch Ausrüstung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik gemäß European Train Control System (ETCS) Level 2
2 Die Restkapazitäten berücksichtigen noch nicht den bereits heute verkehrenden Güterverkehr auf diesen Strecken. Die Güterverkehrszahlen sind in Gänze auf Schritt 2 dieser Berechnung aufzusetzen.

Erläuterungen zur Lesart der schematischen Darstellung der Ergebnisse der durchgeführten Kapazitätsuntersuchungen.

DB NETZE



Zusätzlich zum vorgesehenen **Personenverkehr passen 69 weitere Güterzüge** auf die **Strecke** zwischen **Ludwigshafen** und **Limburgerhof**. In die **andere Richtung** sind es **58 Güterzüge**

═	Bestandsstrecken, die hinsichtlich ihrer Restkapazitäten untersucht wurden.
○	Knotenpunkte
3400	Schifferstadt – Wörth – Berg
4080	Mannheim – Stuttgart
4020	Mannheim – Karlsruhe – Rastatt (Rheinbahn)
4000	Mannheim – Basel – Konstanz
4132	Bruchsal – Rheinsheim
4200	Karlsruhe – Mühlacker

Quellenangabe: Zielfahrplan Deutschlandtakt (Abschlussbericht zum Zielfahrplan DT inkl. Netzgrafiken)

Der Güterverkehr nutzt die nördlichen Zulaufstrecken auf Mannheim gemäß der Quelle/Ziel-Relation kapazitätsoptimal

DB NETZE

Führung SGV nördlich Mannheim im Tageszeitraum

1. **Strecke 3522** mit **Personenverkehr** der **Prognose 2030 Deutschlandtakt** (DT) und zwingend über die Strecke zu führenden **Güterzügen** (z.B. Pfalz, BASF) **voll ausgelastet**.

2. **Strecke 4010** ist nach Inbetriebnahme der NBS Frankfurt – Mannheim **Hauptstrecke** für **Transit-Güterverkehr** und **Quelle/Ziel Mannheim** (z.B. ins West-Ost-System Rbf).

3. Die **NBS Frankfurt – Mannheim** kann im **Tageszeitraum keinen Güterverkehr** aufnehmen (mit ICE ausgelastet).

4. **Strecke 3601** ist mit **Personenverkehr** der **Prognose 2030 DT** und zwingend über die Strecke zu führenden **Güterzügen** bereits **voll ausgelastet**.

Ziel ist, kapazitätsoptimale Laufwege durch den Knoten Mannheim zu generieren

Im Nachtzeitraum wird nördlich Mannheim vorrangig die NBS Frankfurt – Mannheim für den Güterverkehr verwendet

DB NETZE

Führung SGV nördlich Mannheim im Nachtzeitzeitraum

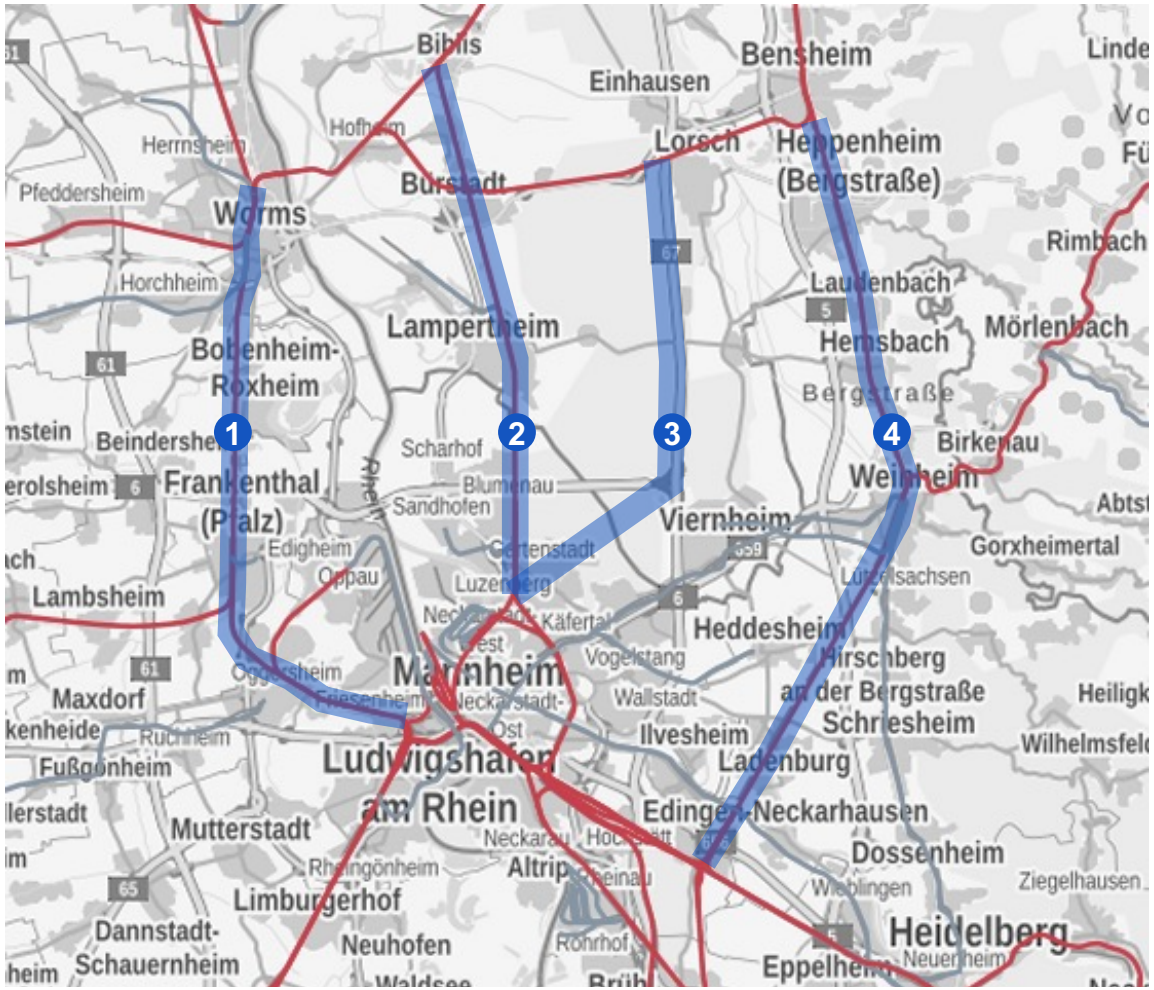
1. **Strecke 3522** verfügt über **Restkapazitäten** für den **Güterverkehr** – damit **prädestiniert** für **Verkehre Richtung Pfalz** und **BASF**.

2. **Strecke 4010** verfügt über **Restkapazitäten** für den **Güterverkehr** – damit **prädestiniert** für **Transit-Güterverkehre** und **Quelle/Ziel Mannheim**.

3. Die **NBS Frankfurt – Mannheim** ist die **Hauptstrecke** für den **Güterverkehr** und wird **bis** zur **Kapazitätsgrenze ausgelastet**.

4. **Strecke 3601** verfügt über **Restkapazitäten** für den **Güterverkehr**

Ziel ist, vornehmlich die NBS Frankfurt – Mannheim als Hauptstrecke für den Güterverkehr zu nutzen

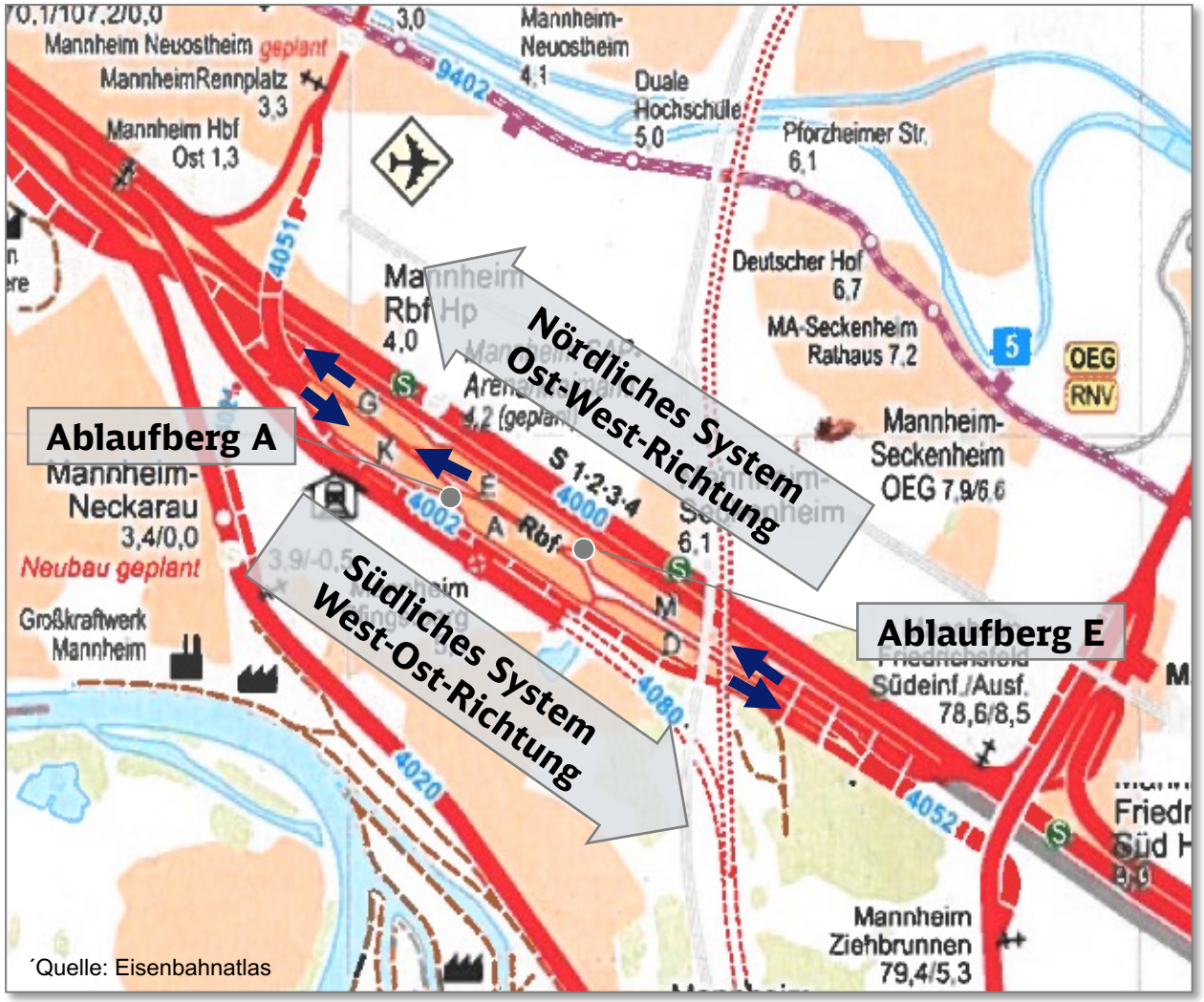


Aufgrund von Kapazitätsengpässen im Raum Ludwigshafen inkl. Rheinquerung ist eine Anbindung von Mannheim nicht möglich.

DB NETZE

- Die mögliche **Anbindung** einer **linksrheinisch verlaufenden Linienvariante** im Raum **südlich Ludwigshafen** an den Bestand erfordert die **Nutzung** der **Bestandsstrecken** im Knoten **Mannheim/Ludwigshafen**.
- Hierbei ist unabhängig von Quelle/Ziel im Raum Mannheim die **Rheinbrücke** zu **queren**.
- Diese ist jedoch bereits mit den **Ist-Zugzahlen überlastet**, welche mit der **Prognose weiter ansteigen**.

Der Mannheimer Rangierbahnhof besteht aus zwei richtungsbezogenen Zugbildungsanlagen.



´Quelle: Eisenbahnatlas

Mannheim Rbf

Lage:

- Mannheim Rbf **grenzt** direkt in **östlicher Richtung** an den **Mannheimer Hbf** an und erstreckt sich in **westlicher Richtung** bis nach **Mannheim Friedrichsfeld** (ca. 6 km lang und ca. 400 m breit)

Funktionsweise:

- **Nördliches Ost-West-System:**
  - **Einfahrgruppe M**
  - **Ablaufberg E** für die Zugbildung
  - **Richtungsgruppe E** (Gruppe E erfüllt teilweise auch die Funktion einer Ausfahrgruppe)
  - **Ausfahrgruppe G**
- **Südliches West-Ost-System:**
  - **Einfahrgruppe K**
  - **Ablaufberg A** für die Zugbildung
  - **Richtungsgruppe A**
  - **Ausfahrgruppe D**

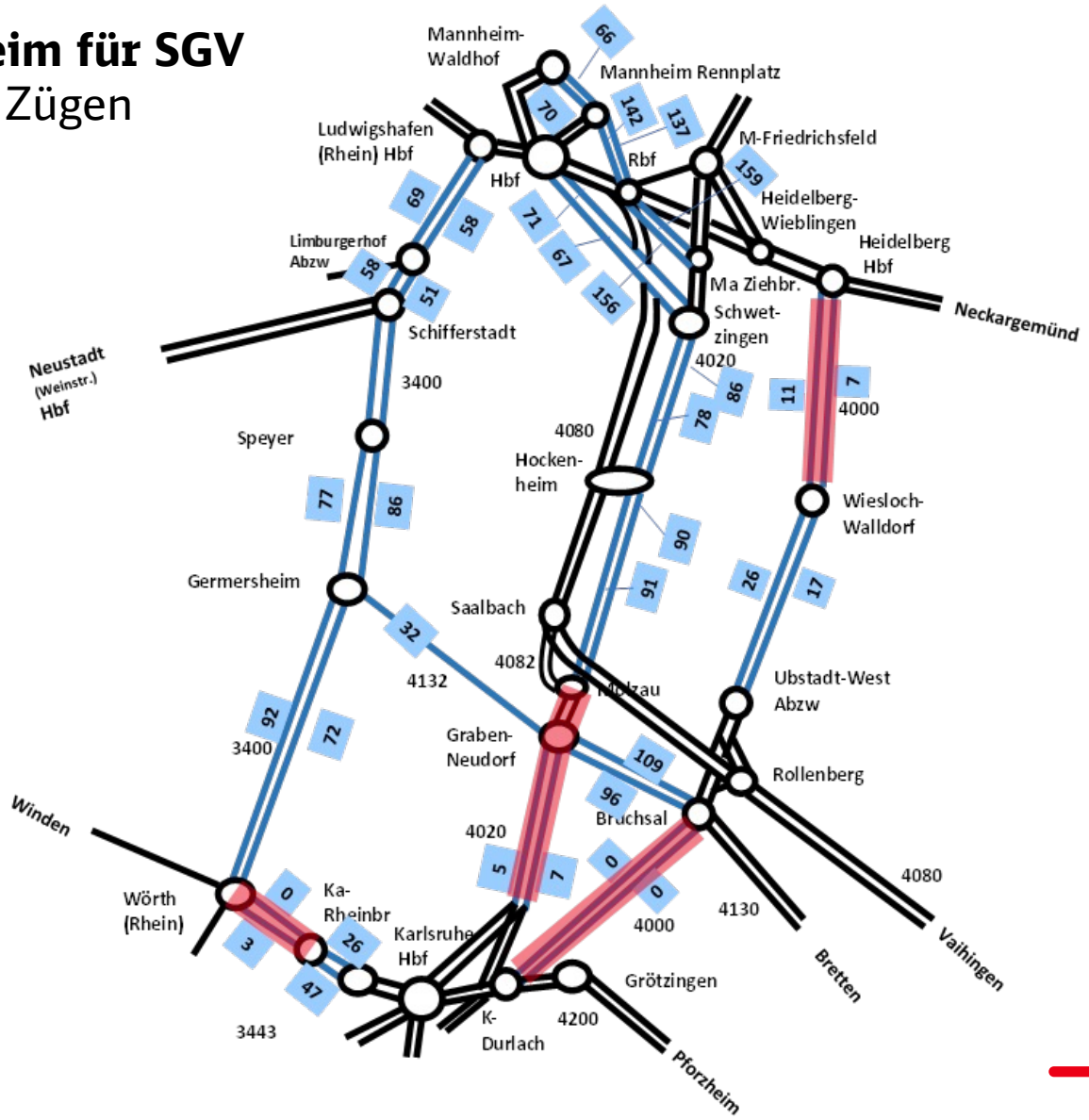
Eine NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe muss sicherstellen, dass die Bestandsstrecken nicht überlastet sind

DB NETZE

Nutzbarkeit der Bestandsstrecken südlich Mannheim für SGV

Restkapazitäten im Tageszeitraum (6-22h) in Anzahl Zügen

- **Ziel** der **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe** ist die **Bereitstellung ausreichender Kapazitäten** über **alle Verkehrsarten** im Korridor.
- Der **Personenverkehr** ist aufgrund verkehrlicher Abhängigkeiten (Verkehrshalte, Fahrzeit) **an** die **Bestandsstrecken gebunden**.
- Eine **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe** muss daher **vorrangig** die **Fahrbarkeit** des **Güterverkehrs** im Korridor **sicherstellen**.
- Hierzu sind insbesondere die **Streckenabschnitte** mit **keiner** bzw. nur **begrenzter Kapazität** für den **Güterverkehr** zu **entlasten** (s. rote Markierung).



Bei rein linksrheinischen Varianten bleiben Quelle/Ziel-Verkehre Mannheim auf den Bestandsstrecken – keine Engpassauflösung.

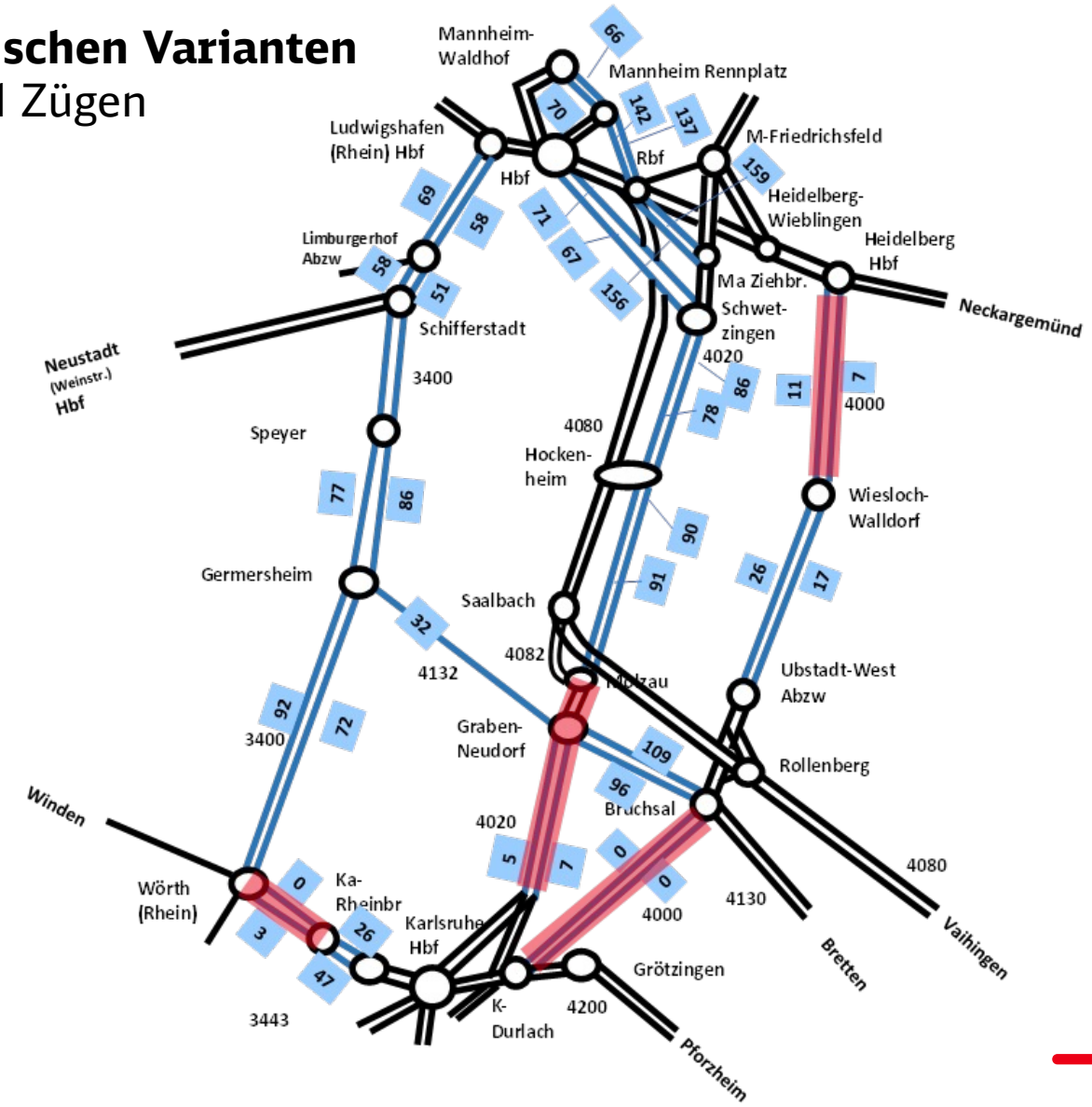
DB NETZE

Überlastete Bestandsstrecken bei rein linksrheinischen Varianten

Restkapazitäten im Tageszeitraum (6-22h) in Anzahl Zügen

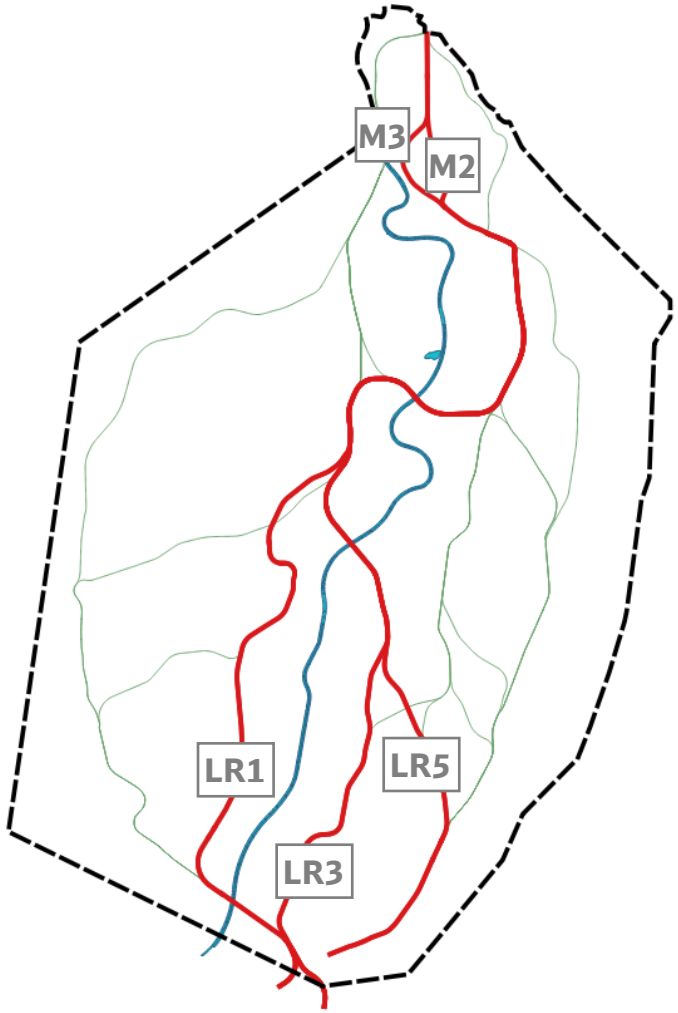
- **Quelle/Ziel-Verkehre Mannheim** in **Richtung Süden** können von **rein linksrheinischen Linienvarianten nicht aufgenommen** werden.
- Diese **Verkehre** müssen also **weiterhin über** die **Bestandsstrecken** geführt werden.
- Eine **Engpassauflösung**, insbesondere der **Strecken 4020** und **4000** im **Raum Molzau – Graben-Neudorf / Bruchsal / Karlsruhe**, ist damit **nicht zu erreichen**.

Rein linksrheinische Varianten können das Ziel einer Engpassauflösung im Korridor nicht erreichen



Rheinquerende Linienvarianten mit Anbindung Mannheims von Süden wurden überwiegend schlechter bewertet

DB NETZE



Die zehn zurückgestellten, durchgängigen Linienvarianten haben sich als offensichtlich ungünstiger erwiesen.

DB NETZE

Arbeitsstand 9/2022
Iterativer Planungsprozess. Änderungen möglich

Durchgängige Linienvarianten	links-rheinisch			rhein-querend						rechts-rheinisch
	L1-M5	L2-M5	L3-M5	LR1-M2	LR1-M3	LR3-M2	LR3-M3	LR5-M2	LR5-M3	R1-M6[1]
Durchfahrungslänge RWK IV										
Durchfahrungslänge RWK V										
Streckenlänge										
Komplexe Ingenieurbauwerke										
Mögliche verkehrliche Anbindungen										

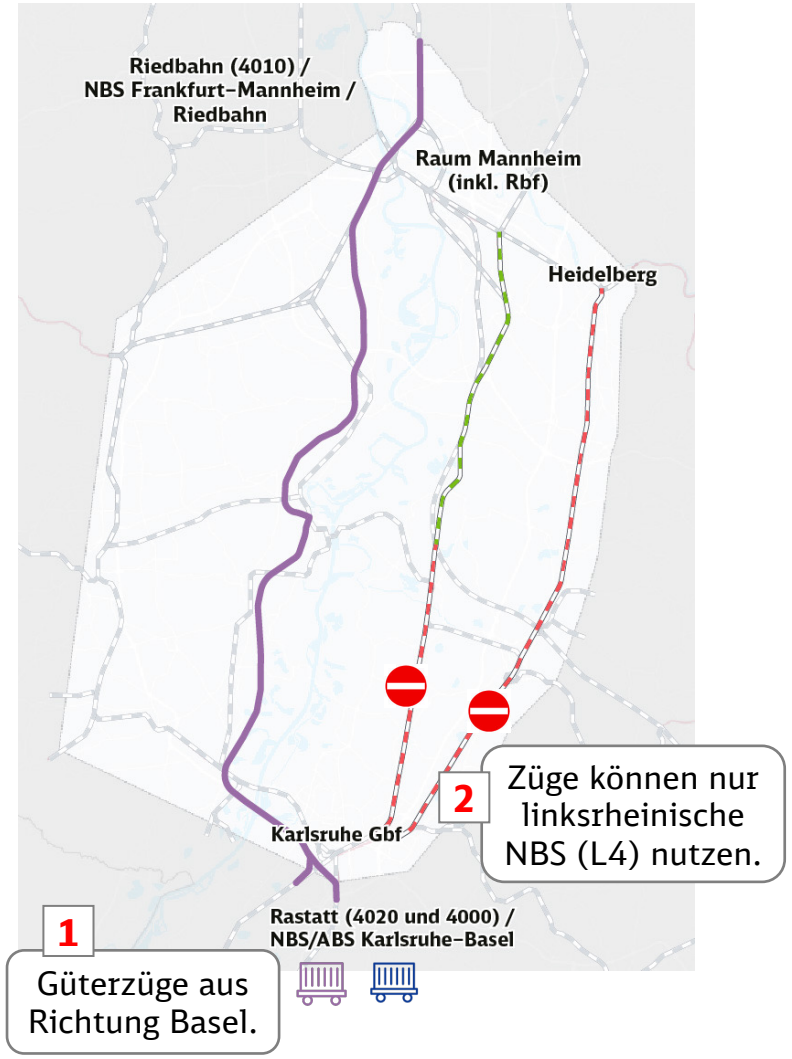
M = Vergleichsbereich Mannheim
L = linksrheinisch
LR = links-rechts (rheinquerend)
R = rechtsrheinisch

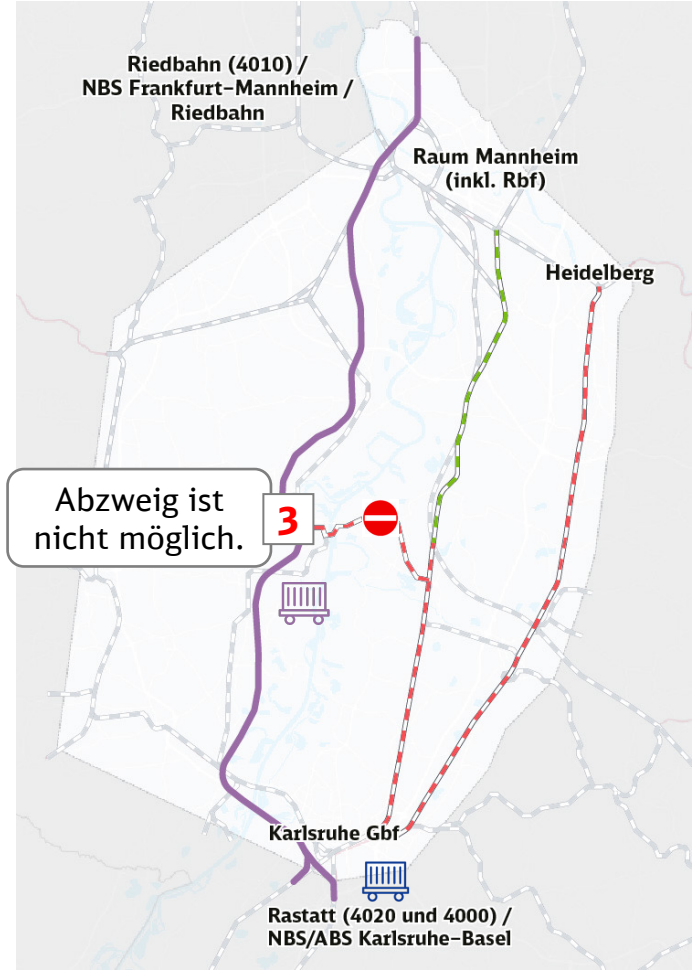
1 betrifft die verlängerte Variante M6, die sich aufgrund technischer Rahmenbedingungen (Kurvenradius) ergeben hat (s. Folie 17)

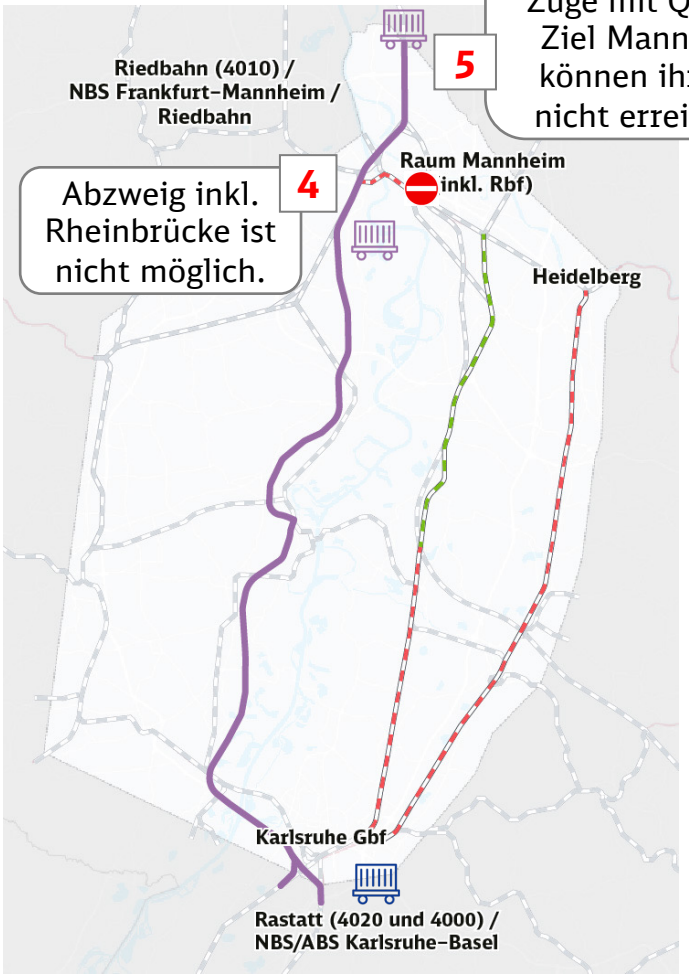
DB NETZE | NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe | 7. Dialogforum | 21. September 2022 48

Güterzüge kommen über linksrheinische Linienvariante L4-M5 nicht nach Mannheim – Beispielzuglauf von Süden nach Norden.

DB NETZE





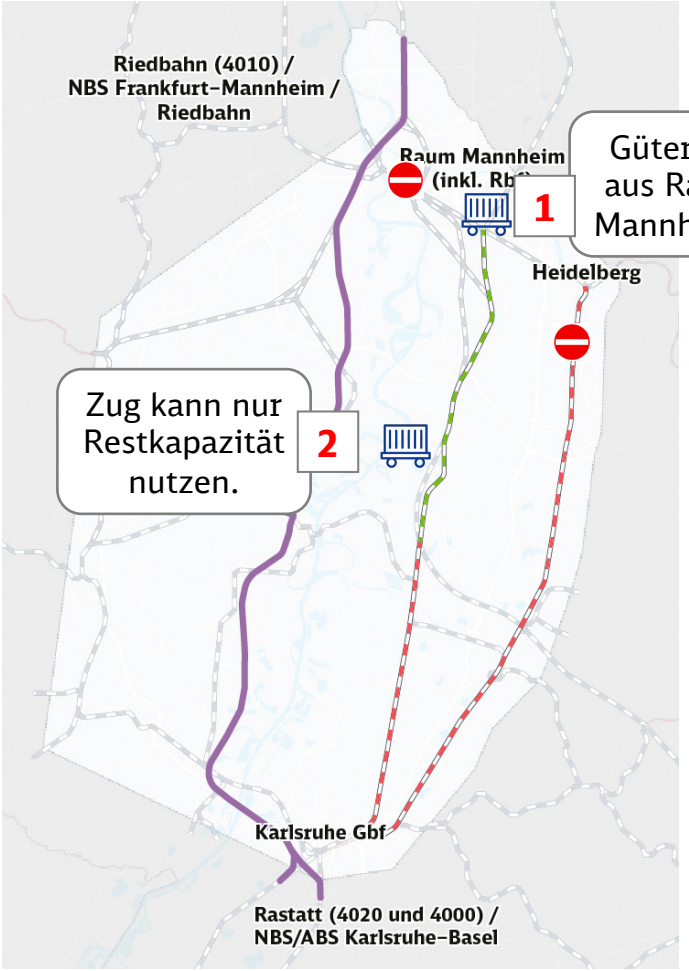


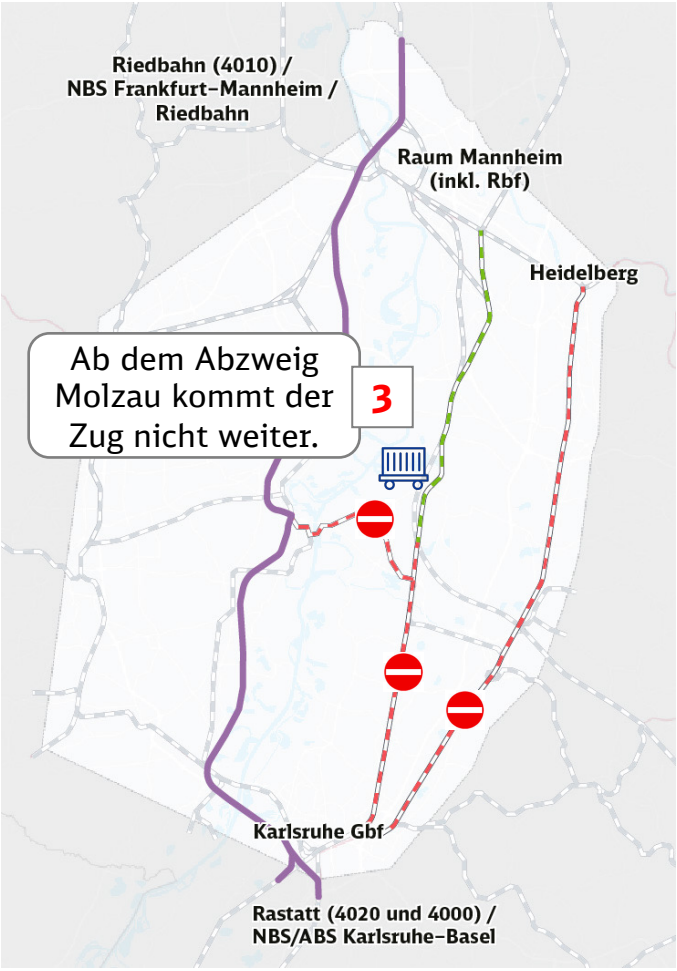
- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken

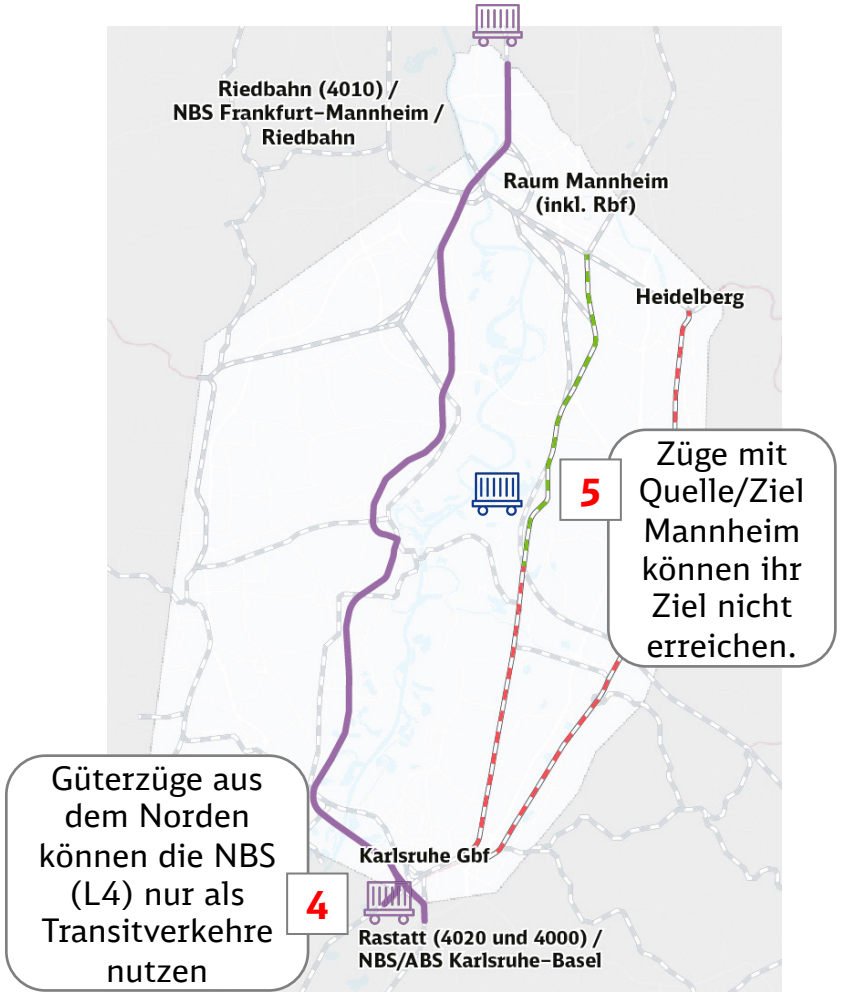
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

Güterzüge kommen über linksrheinische Linienvariante L4-M5 nicht nach Mannheim – Beispielzuglauf von Norden nach Süden.

DB NETZE





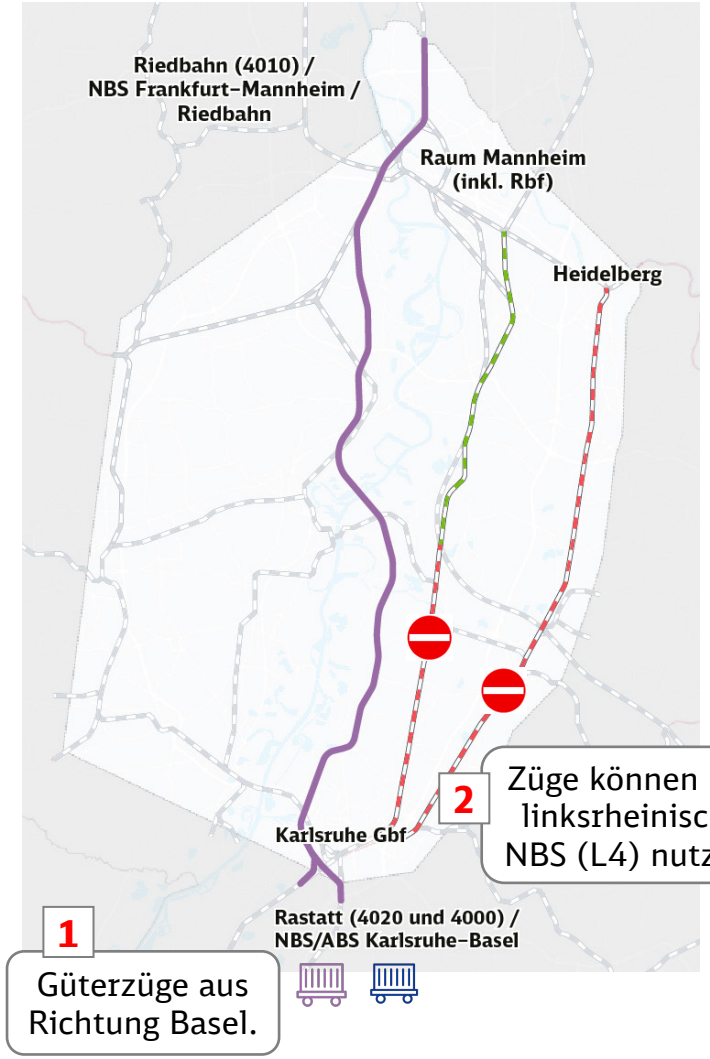


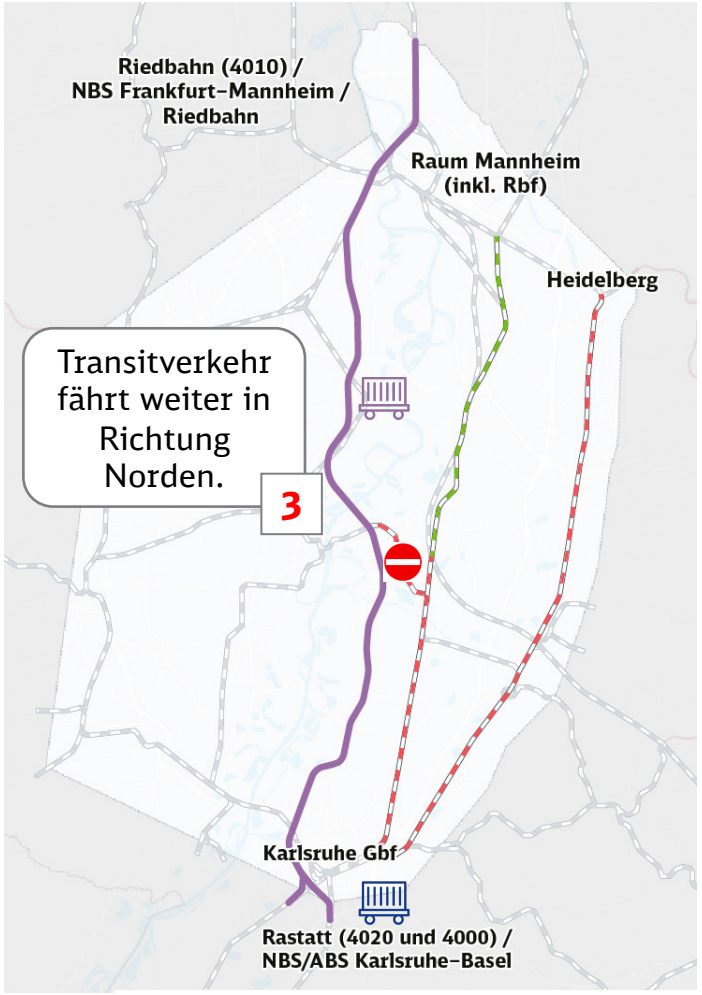
Linienvariante
Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
Sonstige Bestandsstrecken

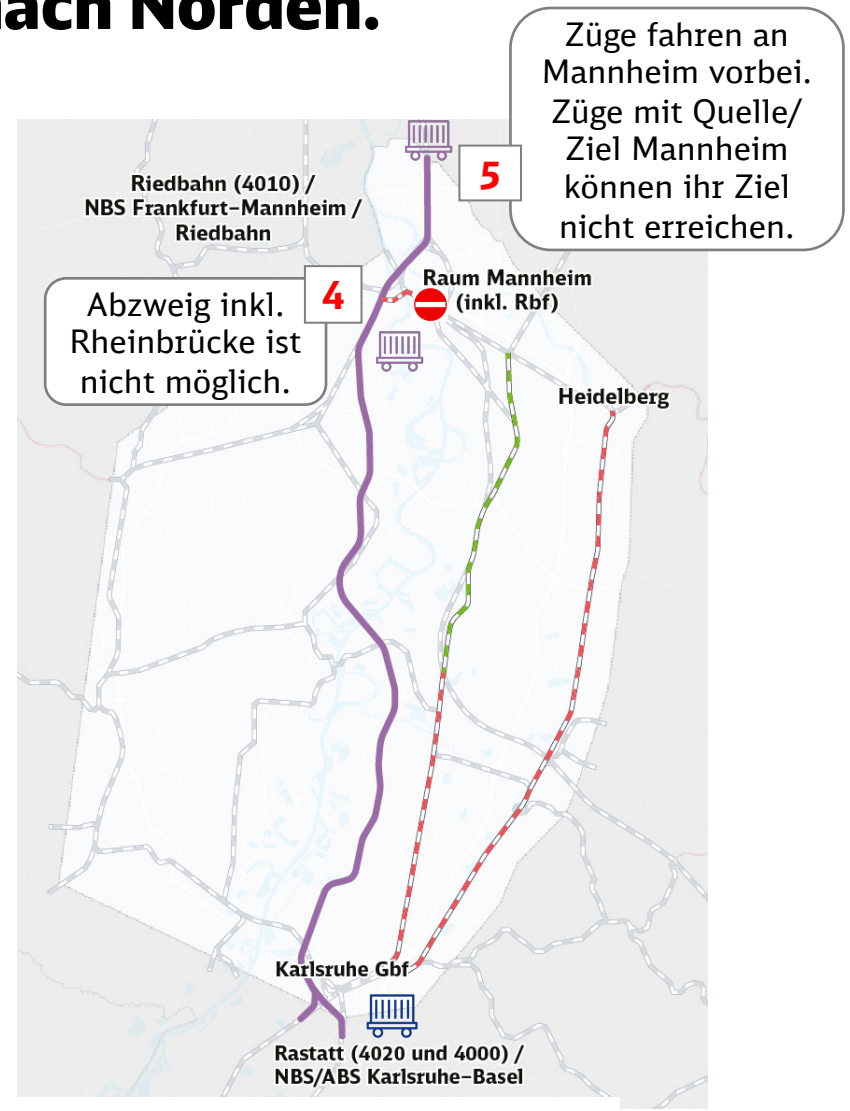
Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
Transitverkehre
Kein Durchkommen möglich

Güterzüge kommen über rheinquerende Linienvariante LR2-M5 nicht nach Mannheim – Beispielzuglauf von Süden nach Norden.

DB NETZE



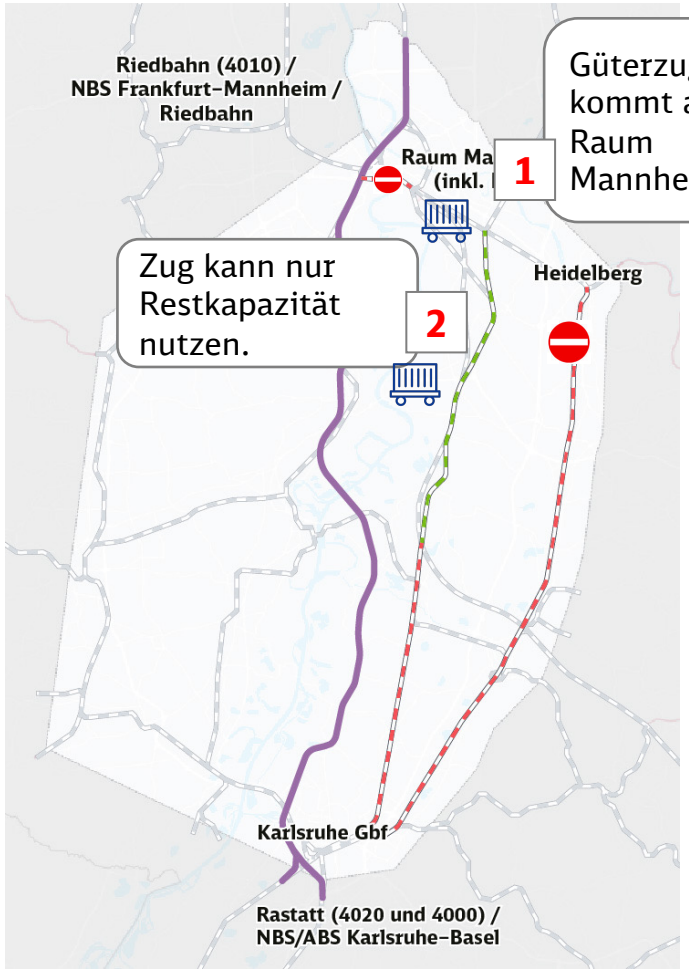




- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

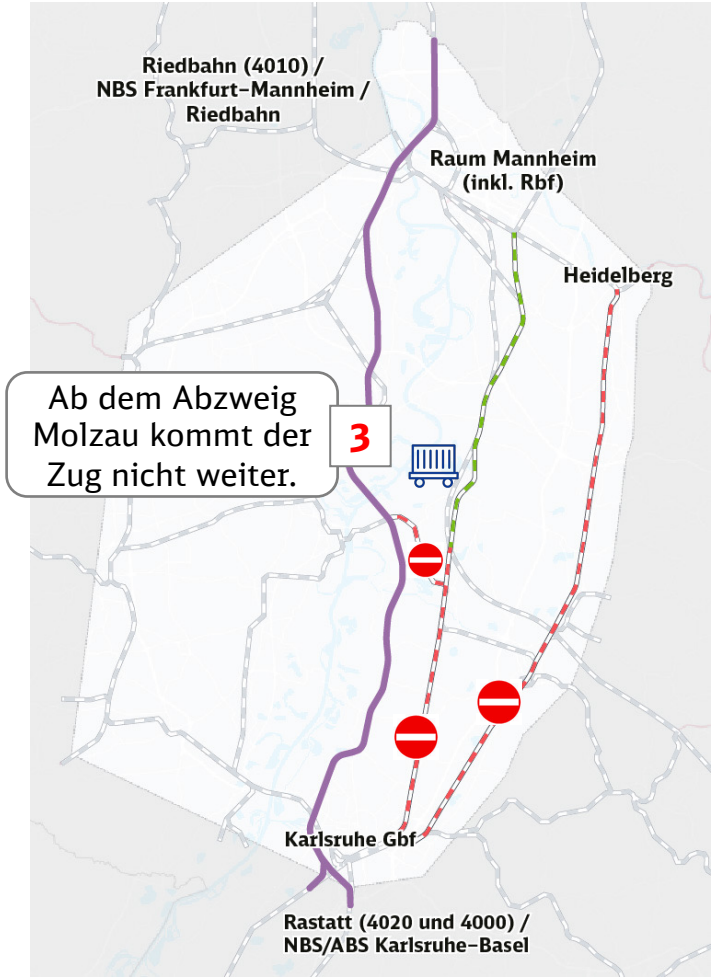
Güterzüge kommen über rheinquerende Linienvariante LR2-M5 nicht nach Mannheim– Beispielzuglauf von Norden nach Süden.

DB NETZE

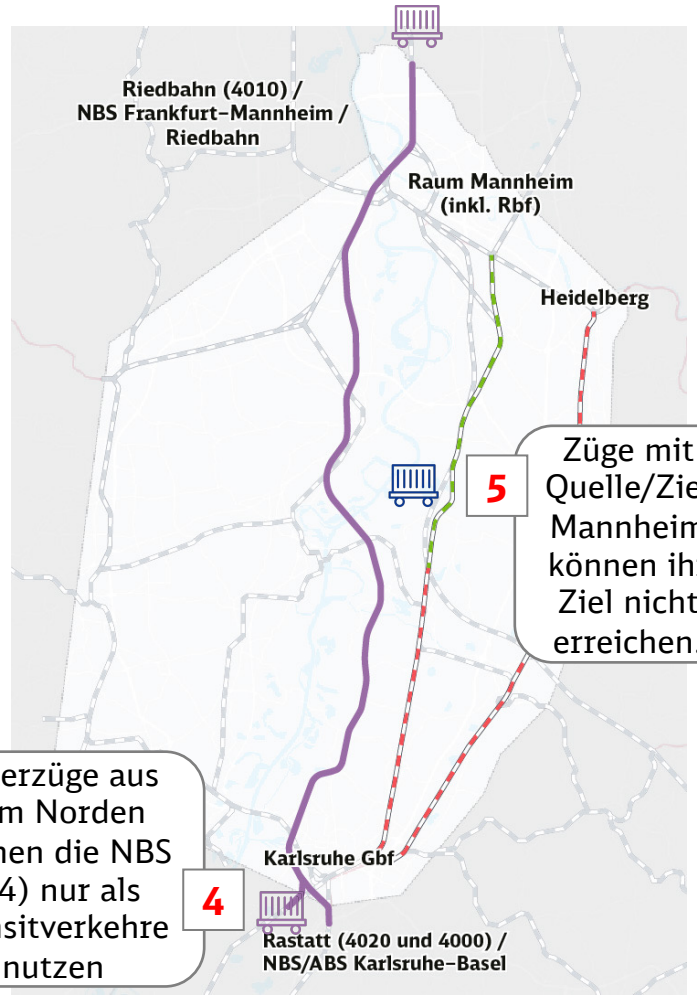


1 Güterzug kommt aus Raum Mannheim.

2 Zug kann nur Restkapazität nutzen.



3 Ab dem Abzweig Molzau kommt der Zug nicht weiter.



5 Züge mit Quelle/Ziel Mannheim können ihr Ziel nicht erreichen.

4 Güterzüge aus dem Norden können die NBS (L4) nur als Transitverkehre nutzen

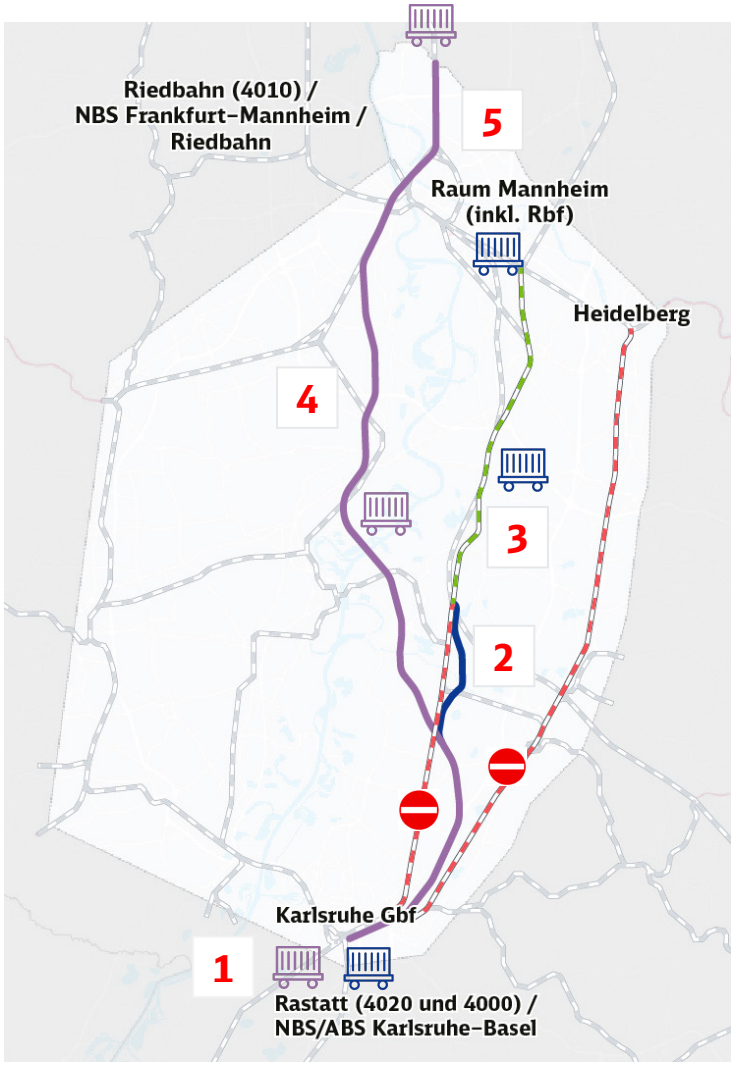
Linienvariante
Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
Sonstige Bestandsstrecken

Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
Transitverkehre
Kein Durchkommen möglich

Bei der rheinquerenden Variante LR4 kann der Raum Mannheim durch eine Anbindung im Raum Graben-Neudorf erreicht werden.

DB NETZE

Stand 3|2023.
Vertiefende Untersuchungen erforderlich



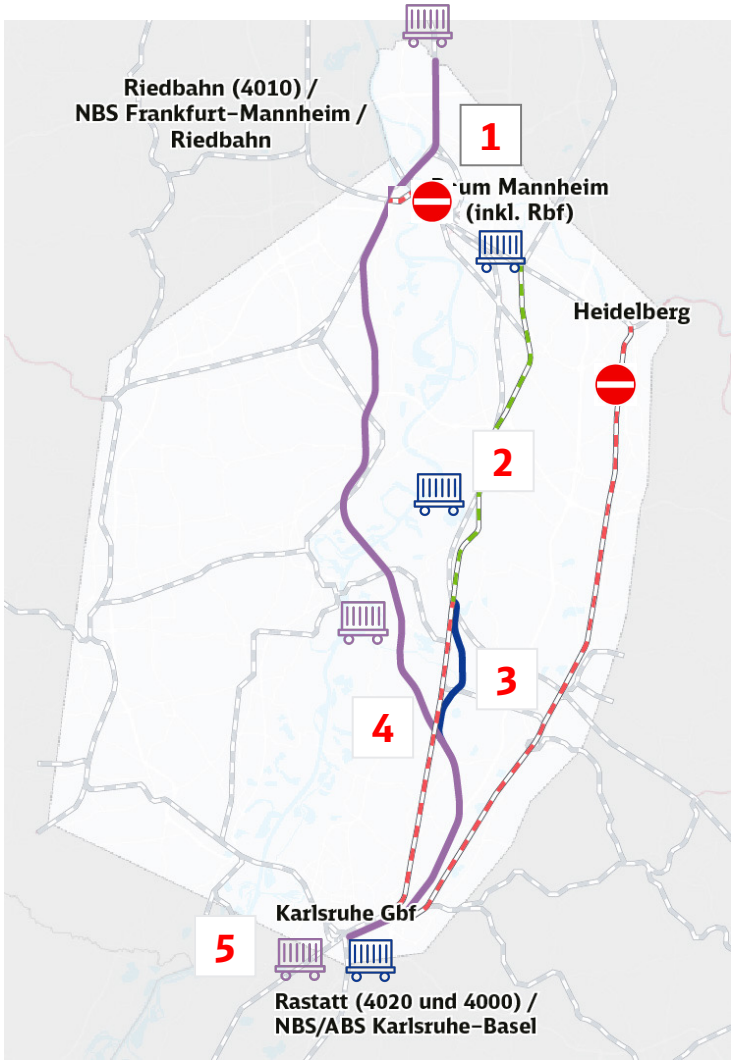
1. **Zwei Güterzüge** aus **Basel** (einmal als **Transitverkehr** und einmal **Ziel Mannheim**) setzen **ab Karlsruhe** ihre Fahrt Richtung Norden **über** die **NBS** (LR4) fort.
2. Zwischen **Graben-Neudorf** und **Molzau** nutzt der **Güterzug** mit **Ziel Mannheim** eine etwa 11km lange**, zusätzliche NBS/ABS**.
3. **Ab Molzau** nutzt dieser Zug die Restkapazitäten der **Bestandsstrecke 4020** via Hockenheim, um **Mannheim** zu **erreichen**.
4. Der **Transit-Güterzug** fährt über die **linksrheinische NBS** weiter
5. Ziel erreicht: **Transitzüge** fahren **an Mannheim vorbei** in Richtung **Norden**, **Züge** mit **Ziel Mannheim erreichen** ihre **Destination**.

- Zusätzliche NBS/ABS
- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

Bei der rheinquerenden Varianten LR4 kann der Raum Mannheim durch eine Anbindung im Raum Graben-Neudorf erreicht werden.

DB NETZE

Stand 3|2023. Vertiefende Untersuchungen erforderlich



1 **Zwei Güterzüge** kommen **aus** dem **Norden**: Ein Güterzug als **Transitverkehr**, ein Güterzug mit **Quelle Mannheim**.

2 In **Richtung Süden** nutzt der **Güterzug** mit **Quelle Mannheim** die **Restkapazitäten** der **Bestandsstrecke 4020** via Hockenheim.

3 Zwischen **Graben-Neudorf** und **Molzau** ist für seine Weiterfahrt eine etwa 11km lange, **zusätzliche NBS erforderlich**.

4 **Ab Graben-Neudorf** trifft der **Güterzug** mit **Quelle Mannheim** auf die **NBS** und die **Transitverkehre** der **linken Rheinseite**.

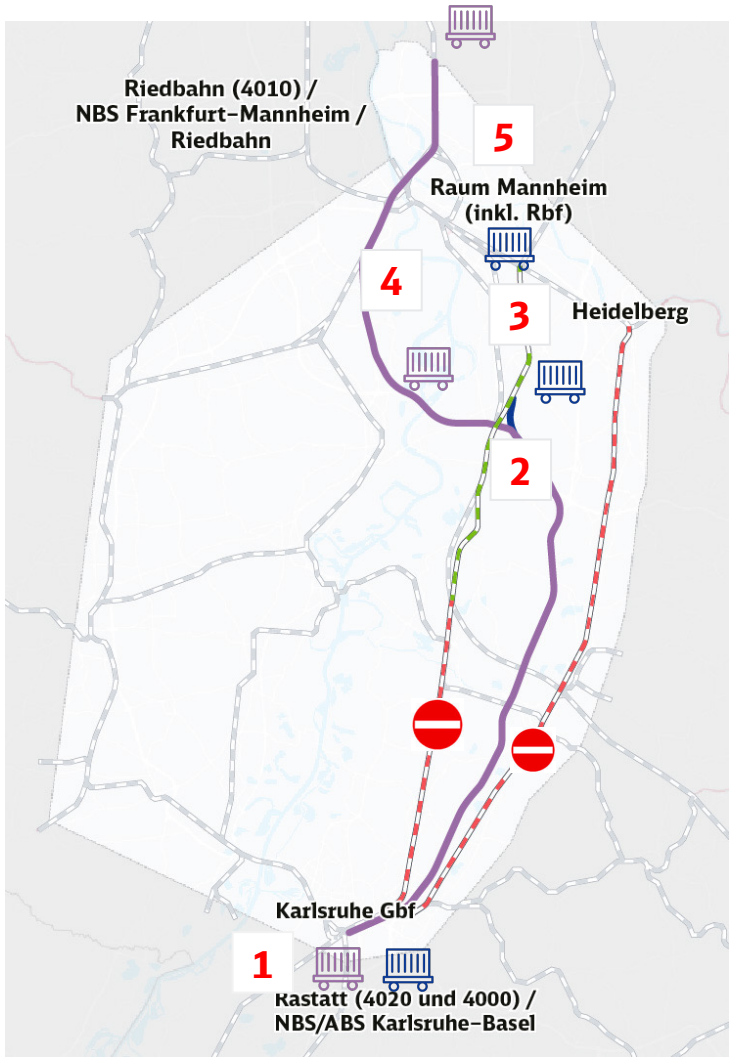
5 Ziel erreicht: **Transitzüge** fahren **an Mannheim vorbei** in Richtung Süden, **Züge** mit **Quelle Mannheim erreichen** ihre **Destination**.

- Zusätzliche NBS/ABS
- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

Bei der rheinquerenden Variante LR6 kann der Raum Mannheim durch eine Anbindung im Raum Hockenheim erreicht werden.

DB NETZE

Stand 3|2023.
Vertiefende Untersuchungen erforderlich



1 **Zwei Güterzüge** aus **Basel** (einmal als **Transitverkehr** und einmal **Ziel Mannheim**) setzen **ab Karlsruhe** ihre Fahrt Richtung Norden **über** die **NBS** (LR6) fort.

2 Auf Höhe **Hockenheim** ist für die **Weiterfahrt** des **Güterzugs** mit **Ziel Mannheim** eine etwa 5km lange, unterirdische **Verbindungskurve** mit dem Bestand **erforderlich**.

3 **Ab Hockenheim** nutzt der **Güterzug** mit **Ziel Mannheim** die **Bestandsstrecke**, um **Mannheim** zu **erreichen**.

4 **Transitverkehre** fahren über die **linksrheinische NBS** weiter.

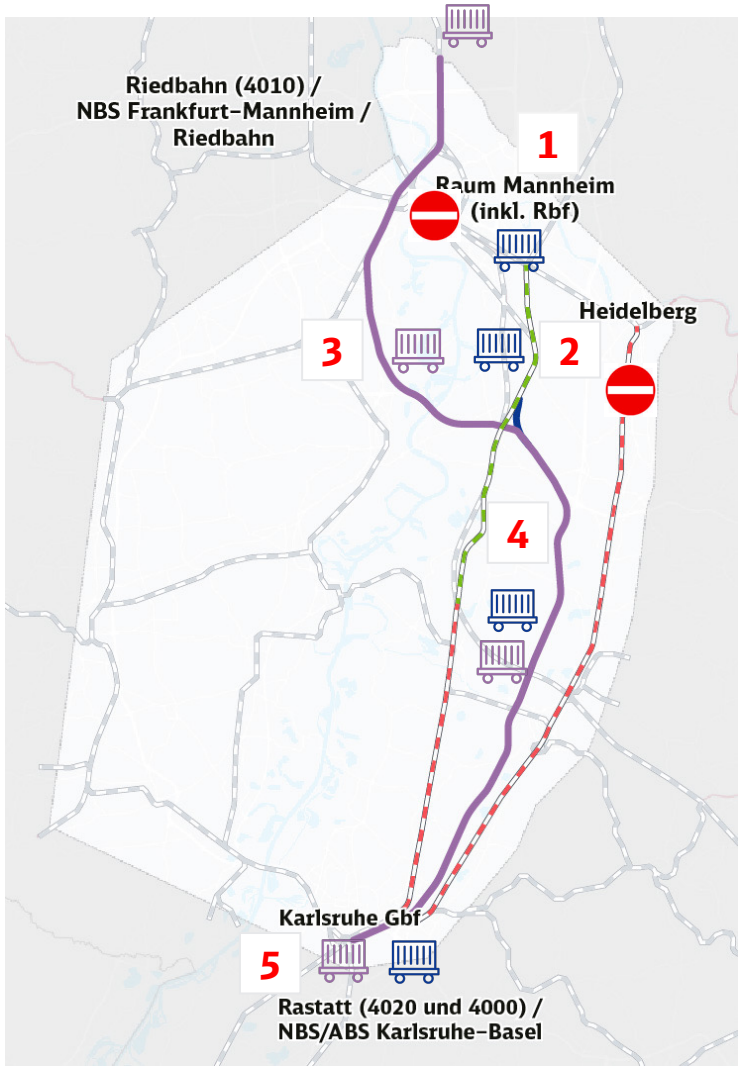
5 Ziel erreicht: **Transitzüge** fahren **an Mannheim vorbei** in Richtung **Norden**, **Züge** mit **Ziel Mannheim erreichen** ihre **Destination**.

- Verbindungskurve
- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

Bei der rheinquerenden Variante LR6 kann der Raum Mannheim durch eine Anbindung im Raum Hockenheim erreicht werden.

DB NETZE

Stand 3|2023.
Vertiefende Untersuchungen erforderlich



1 **Zwei Güterzüge** kommen **aus** dem **Norden**: Ein Güterzug als **Transitverkehr**, ein Güterzug mit **Quelle Mannheim**.

2 In **Richtung Süden** nutzt der **Güterzug** mit **Quelle Mannheim** die **Restkapazitäten** der **Bestandsstrecke 4020** via Hockenheim.

3 Auf Höhe **Hockenheim** ist für die **Weiterfahrt** des **Güterzugs** mit **Ziel Mannheim** eine etwa 5km lange, unterirdische **Verbindungskurve** mit dem Bestand **erforderlich**.

4 **Ab Hockenheim** trifft der **Güterzug** mit **Quelle Mannheim** auf die **NBS** und die **Transitverkehre** der **linken Rheinseite**.

5 Ziel erreicht: **Transitzüge** fahren **an Mannheim vorbei** in Richtung Süden, **Züge** mit **Quelle Mannheim erreichen** ihre **Destination**.

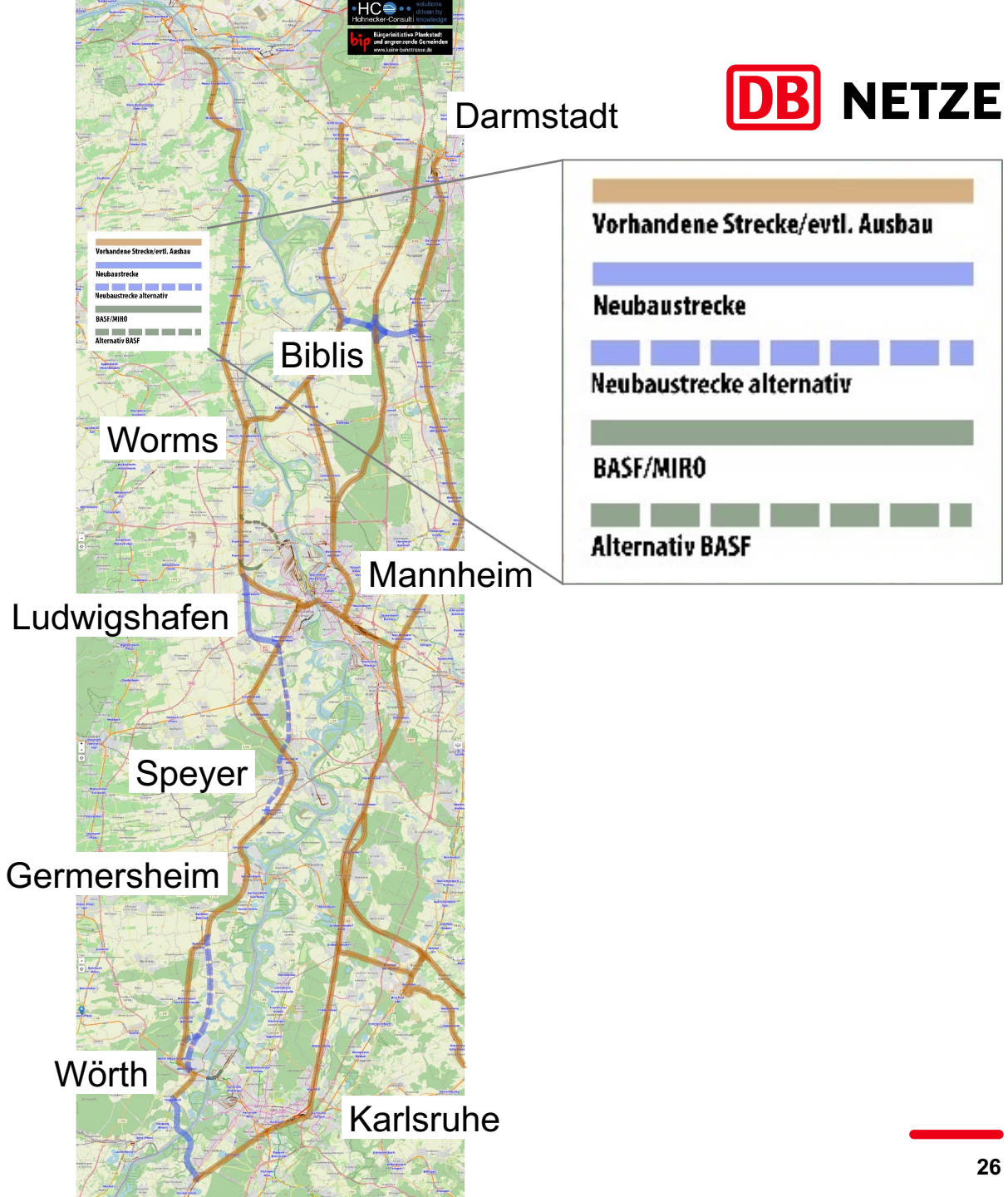
- Verbindungskurve
- Linienvariante
- Bestandsstrecken ohne Restkapazitäten
- Bestandsstrecken mit Restkapazitäten
- Sonstige Bestandsstrecken
- Verkehre mit Quelle/Ziel Mannheim
- Transitverkehre
- Kein Durchkommen möglich

Agenda.

1. Begrüßung
2. Offene Themen nach dem 9. Dialogforum
3. Weitere Themen und Ihre Rückfragen
4. Ausblick

Alternativer Trassenvorschlag der Bürgerinitiative Plankstadt

- Am **21.3.2023** fand ein **vertiefender Austausch** mit Vertretern der **Bürgerinitiative** (BI) **Plankstadt, kommunalen Vertretern, Herrn Prof. Hohnecker** und der **DB Netz AG** statt
- Im Wesentlichen ging es um die **Schaffung** eines **gemeinsamen Verständnisses** über die jeweiligen **Vorgehensweisen**
- Am Ende des Termins konnten **noch nicht alle Fragen abschließend geklärt** werden
- Daher haben wir uns darauf **verständigt**, dass die **BI Plankstadt** und **Herr Prof. Hohnecker** die **Erkenntnisse aus** dem **Termin** nochmals **bewerten** und ggf. **weitere Rückfragen** an die DB Netz AG adressieren
- Erst wenn die noch **offenen Fragen geklärt** sind, werden wir die **Ergebnisse kommunizieren**

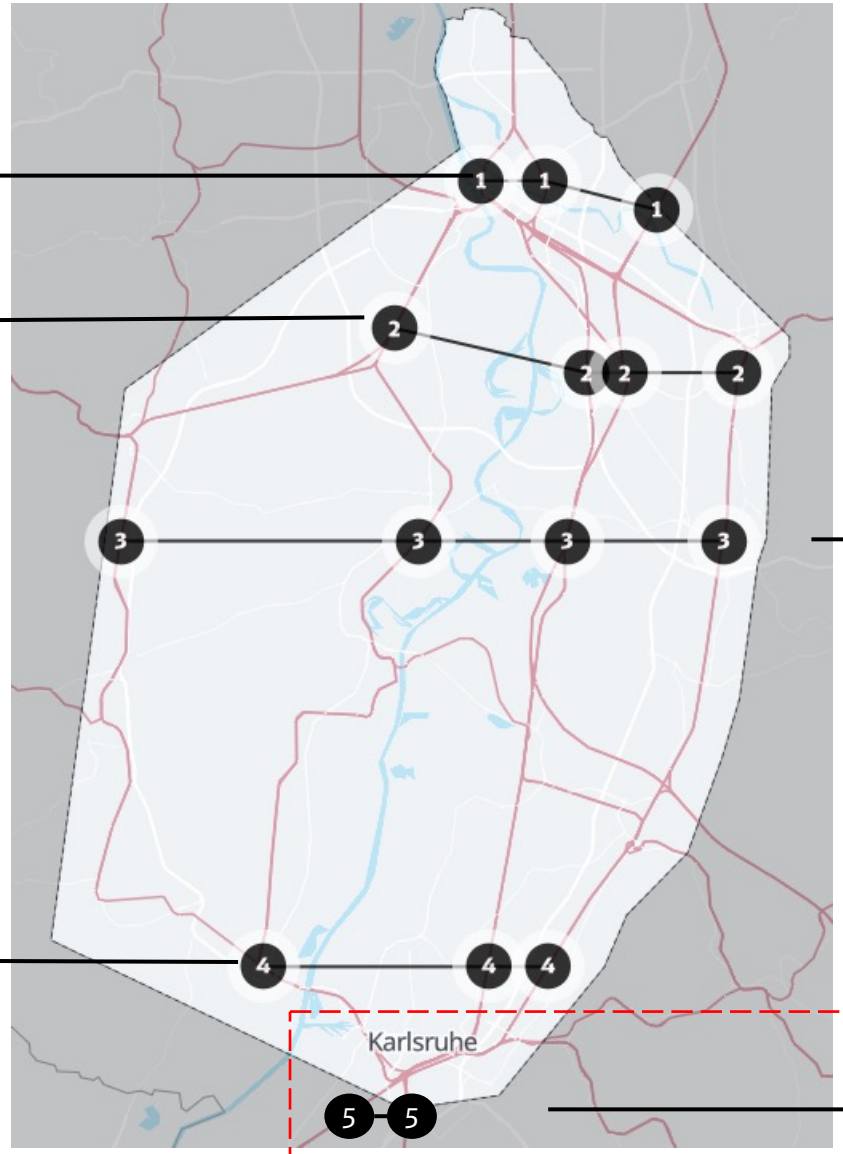


Zugzahlen Zielnetz 2030 D-Takt über 24 Stunden ergänzt um südlichen Bereich.

DB NETZE

Personenfernverkehr
Personennahverkehr
Schienengüterverkehr

Quer-schnitt	Belastung		
1	282	290	369
	Züge/Tag: **941**		
2	316	442	491
	Züge/Tag: **1.249**		
3	298	396	423
	Züge/Tag: **1.117**		
4	168	580	298
	Züge/Tag: **1.046**		
5	120	236	300
	Züge/Tag: **656**		



Die Ergänzung wird zeitnah auf der Website integriert: https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte/zugzahlen

Rückfragen zur Trassierung | Optimierung.

Frage / Hinweis / Vorschlag (Auswahl)	**Weiteres Vorgehen / Ergebnisse**
Auf **Folie 11, Fall d**, ist der Bereich **Forst / Karlsdorf / Bruchsal** (Bündelung zur A5) angedeutet. Hier würde ich mir gerne die genauere Planung (smarttrass) darstellen lassen.	▪ Kann gerne im Folgenden in **smarttrass** gezeigt werden.
Auf **Folie 12** ist der **Bereich östlich von Graben-Neudorf** dargestellt. Hier würde ich mir gerne den geplanten Verlauf, der wohl in das FFH-Gebiet „randlich eingreift" genauer zeigen lassen.	▪ Kann gerne im Folgenden in **smarttrass** gezeigt werden.
Stand September 2022 waren die verbliebenen rechtsrheinischen Varianten parallel B 36 längs unserer Gemeinde *(Anmerkung: **Eggenstein-Leopoldshafen**)* beschrieben mit „Die Bewertung des Kriteriums Komplexe Ingenieurbauwerke fällt im Raum…ungünstig aus.“ Später dann „Die Bewertung der Variante ist durchwachsen“ Im **Dialogforum** wurde nun ausgeführt, dass wegen **Stromtrasse und FFH** in unserem Raum jetzt ein **längerer Tunnel vor Neureut, eine Troglösung mit Querung B 36** sowie ein **Tunnel unter dem Hardtwald** erforderlich wäre. Ihre Bewertung Stand September kann daher nicht mehr aufrechterhalten werden. Dennoch ist eine Variante in der Untersuchung geblieben. Wir bitten um Stellungnahme hierzu und Begründung.	▪ Mit der Linienoptimierung wurde versucht, die **offenkundigen Konflikte im beschriebenen Bereich zu minimieren**. Aufgrund der bestehenden Baustrukturen und Infrastrukturen (Bundesstraße, Stromtrassen), ist der **Optimierungsspielraum** dort allerdings sehr **eingeschränkt**. Dennoch gibt es zum jetzigen Zeitpunkt **kein Kriterium**, welches für diese Variante einen vorzeitigen **Ausschluss begründen** würde. Auch andere Varianten sind mit teilweise hohen Konflikten verbunden. ▪ Wir schlagen vor, im Rahmen des Workshops gemeinsam in **smarttrass** zu blicken und Ihre Hinweise mit Blick in die Grafik direkt zu besprechen.

Rückfragen nach dem 14. Workshop

Frage / Hinweis / Vorschlag (Auswahl)	**Weiteres Vorgehen / Ergebnisse**
Im **Bereich Philippsburg** Tunnelaufstieg bis zur Gemarkungsgrenze gibt es **geschützte flächenhafte Wald- und Offenlandbiotope** sowie **geschützte lineare Flächen** des großen europäisch geschützen FFH-Gebietes Nr. 6816341, **Rheinniederung** von Karlsruhe bis Philippsburg. Außerdem sind nach der Moorkartierung BW dort geschützte **Niedermoor-Flächen** betroffen. In diesem Bereich liegt auch das vom **BUND-Bruhrain gepflegte Gebiet des "Geißböckelgraben NW Huttenheim"** als Biotop und Teil des FFH-Gebietes in dem seltene geschützte Arten vorkommen. Auf der gegenüberliegenden Seite des Kanals liegt das nach europäischem Recht geschützte **Vogelschutzgebiet "Rheinniederung Karlsruhe - Rheinsheim**". Der Trassenvorschlag im **Dialogforum S. 25 widerspricht** darüber hinaus sämtlichen **Grundsätzen zur Raumordnung, Landschafts- und Umweltplanung**. Der Vorschlag entbehrt jegliche Nachhaltigkeit in Bezug auf die beanspruchte Landschaft mit ihren vorhandenen Elementen. Eine vielleicht angedachte **Bündelung mit der Stromtrasse** ist jedenfalls nicht gegeben, da diese **bis 2031 zurück gebaut** wird um das Gebiet weiter zu beruhigen. Eine totale, willkürliche **Zerschneidung aller drei Gemarkungen der Stadt Philippsburg** mit einem sehr hohen Flächenverbrauch wäre die Folge dieser Linienvariante. Die Stadt Philippburg würde mit einer komplett neuen, zusätzlichen Bahntrasse,, belastet werden, die mit ihren Nebenwirkungen auch die Weiterentwicklung aller drei Stadtteile behindern würde. Eine Flurneuordnung aller drei Stadtteile wäre zu befürchten (analog damaliger Neubau der B 35). Die zu beanspruchenden Flächen sind wenig von Verkehr zerschnitten. Eine **Bündelung der Trasse** mit vorhandenen Strukturen wie Straßen, Bahnlinie usw. **findet in keiner Weise statt**. Feldfluren mit hoher Bodenqualität, Waldflächen mit gleichzeitiig hoher naturschutzfachlicher Qualität und wichtige Gewässer für den Wasserhaushalt der Region und der Gemarkung würden willkürlich zerschnitten. Wobei die geplante Bahntrasse weit über ihren eigenen Radius hinaus negative Auswirkungen hätte. Darüber hinaus befindet sich der **Tunnelaufstieg im Hochwassergefährdeten Bereich**. Den notwendigen Hochwasserschutz erreicht man in diesem Bereich erst bei 100,4 NN.	▪ Wir schlagen vor, im Rahmen des Workshops gemeinsam in **smarttrass** zu blicken und Ihre Hinweise mit Blick in die Grafik direkt zu besprechen.

Rückfragen nach dem 14. Workshop

Frage / Hinweis / Vorschlag (Auswahl)	**Weiteres Vorgehen / Ergebnisse**
Folie 20, 9. Dialogforum: Optimierung der Umfahrung Graben-Neudorf: Auf dieser Folie **fehlt** nach unserer Auffassung/Kenntnis das **VRG für die Sicherung von Wasservorkommen** gem. Regionalplan-Fortschreibungsentwurf des RVMO. Hier dürfte nach wie vor ein Konflikt vorliegen. Auszug aus dem Protokoll des Abstimmungsgesprächs mit dem RVMO am 15.11.2023: *„Bei Graben-Neudorf ist ein kleinräumiger Eingriff in die Zone A des geplanten VRG Wasservorkommens trotz Linienoptimierung unvermeidlich. Ob eine Anpassung des Vorranggebietes möglich ist, welche einen Konflikt vermeidet, wird geprüft.“*	▪ Im Rahmen des Workshops erfolgt zunächst eine mündliche Beantwortung der Anmerkung.
Folie 22, 9. Dialogforum: Nach unserem Verständnis **rückt** die **Linienführung** hier eher **näher** an den **Siedlungsbereich** von **Spöck**? In diesem Zusammenhang bitten auch noch einmal um **Erläuterung**, wie es sich mit den **Geschwindigkeiten** verhält. Laut Planungsprämissen in der Tischvorlage, Seite 41 wird eine Entwurfsgeschwindigkeit Vmax = 200 km/h für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit der Mindestanforderung einer Auslegung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h angestrebt. Kann an jeder erforderlichen Stelle die Geschwindigkeit auf 120 km/h reduziert werden oder gibt es hier bestimmte Abhängigkeiten (Redundanzen)?	▪ Im Rahmen des Workshops erfolgt zunächst eine mündliche Beantwortung der Rückfrage.

Rückfragen nach dem 14. Workshop

Frage / Hinweis / Vorschlag (Auswahl)	**Weiteres Vorgehen / Ergebnisse**
Darüber hinaus haben wir folgenden Anregung: Wir würden es für sehr sinnvoll und zielführend erachten, wenn die **Kriterien für den Variantenvergleich** in aktueller Form (...) noch einmal **verteilt** würden. Zu vorgenommenen Änderungen der Kriterien im Vergleich zu der Vorstellung im 8. Dialogforum am 28.11.2022 (letzter Stand für die Teilnehmer des Dialogforums) sollte eine **kurze Erläuterung** erfolgen (z.B. keine Anwendung des Bündelungsbonus auf Biotopverbundflächen). Zudem sollte aus unserer Sicht dargestellt werden, dass die tabellarischen Gegenüberstellungen durch verbale Erläuterungen ergänzt werden. Die aktuellen Unterlagen sollten sowohl den **Teilnehmern des Dialogforums** als auch den **Teilnehmern des Behördengesprächs** am 02.02.2023 übermittelt werden.	▪ Vielen Dank für den Hinweis. Derzeit erfolgen noch Gespräche mit Fachbehörden wie beispielsweise den Nachbarschaftsverbänden. Der Kriterienkatalog kann im Nachgang an diese Gespräche gerne verteilt werden. ▪ Erläuterungen werden in der Raumordnungsunterlage dargelegt, sofern dies für erforderlich gehalten wird. ▪ Wir schlagen zudem eine Erläuterung und Raum für Ihre Rückfragen für das 10. Dialogforum am 21. Juni 2023 vor.
Wurden bislang Überlegungen angestellt, wie der **Landgraben-Kanal** gekreuzt werden kann? Die Frage wurde in einem bilateralen Gespräch am 17.01.2023 aufgeworfen, mit dem dringenden Hinweis, sich an das Tiefbauamt zu wenden. Ein Auszug des Kanalkatasters wurde Ihnen am 19.01. zugesandt.	▪ Im Rahmen des Workshops erfolgt zunächst eine mündliche Beantwortung der Fragen.

Rückfragen nach dem 14. Workshop

Frage / Hinweis / Vorschlag (Auswahl)	**Weiteres Vorgehen / Ergebnisse**
Auf den Detailkarten in der Präsentation im Dialogforum (z.B. Bereich Karlsruhe: Folie 23) wird u.a. **zwischen Trog und Tunnel unterschieden**. Wie genau wird „**Tunnel“ definiert**? Ist jede Überdeckung eines Trogs bereits ein Tunnel?	
DF Folie 35: Wären bei Karlsruhe die **Trassenkapazitäten von 5/7 und 0/3** tagsüber für den Karlsruher Güter-Quell-/Zielverkehr **ausreichend**?	
DF Folie 36: „Die **Strecke 3400** bleibt weiterhin insbesondere aufgrund der Einbindung in den Knoten Karlsruhe **nicht sinnvoll nutzbar**. Warum ist die Strecke nicht sinnvoll nutzbar? Ist der Knoten Karlsruhe auch nachts überlastet?	▪ Im Rahmen des Workshops erfolgt zunächst eine mündliche Beantwortung der Fragen.
Wann wird bekannt, ob der **Hbf KA** an die NBS/ABS **angebunden** werden soll/muss?	
Was sagt die **Kapazitätsberechnung** zur **Weiterführung nach Süden** aus?	
Ist eine **Weiterführung des prognostizierten Verkehrs** über die **Bestandstrassen** möglich oder besteht auch hier Ausbaubedarf?	
Wann kann mit den **Ergebnissen** gerechnet werden?	

Agenda.

1. Begrüßung
2. Offene Themen nach dem 9. Dialogforum
3. Weitere Themen und Ihre Rückfragen
4. Ausblick

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops.

Termine | 1. Quartal 2023

DB NETZE

STAND 3|2023

Veranstaltung	9. Dialogforum	14. Workshop	15. Workshop	Sprechstunden
Datum	2. März 2023	16. März 2023	22. März 2023	24.|30. März 2023
Titel	**Vorbereitung für den Variantenvergleich**	**Vertiefung** Vorbereitung für den Variantenvergleich	**Vertiefung** Vorbereitung für den Variantenvergleich	**Vertiefung** Vorbereitung für den Variantenvergleich
Inhalte	▪ Ergebnisse Kapazitätsuntersuchung (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) ▪ Weitere Abschichtung der durchgängigen Linienvarianten ▪ Bewertung von Vorschlägen aus der Öffentlichkeit **Präsenz**	▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen **Online**	▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen **Online** **Heute**	▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen **Online**

In Abhängigkeit vom Projektfortschritt können sich Inhalte und Terminierungen einzelner Termine nochmals ändern

Anmeldung für die persönlichen Sprechstunden ab sofort möglich.

Inhalte:

- Angebot zum **1:1 Austausch** im Nachgang der vertiefenden Workshops.

Wann?

- Zeitfenster von je **30 Minuten**
- **Anmeldung** über unsere **Website** (passwortgeschützter Bereich für Mitglieder des Dialogforums). Die Zugangsdaten erhalten Sie noch einmal per Email.

Derzeit mögliche Zeitfenster im Nachgang an die Workshops:

- 24.3.2023: 11:30 – 15:00 Uhr
- 30.3.2023: 15:00 – 18:00 Uhr

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops.
Ausblick 2023

DB NETZE

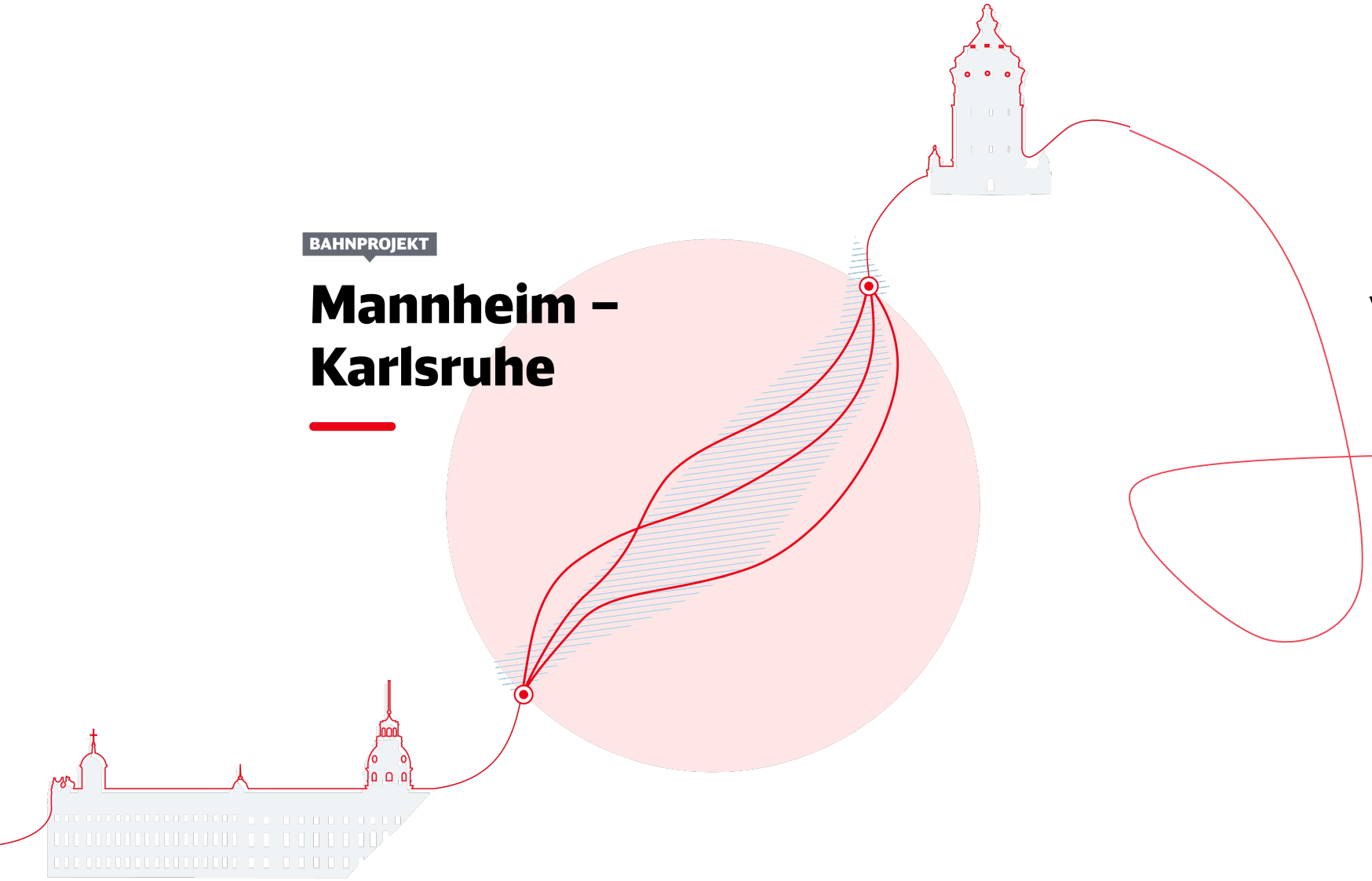
STAND 3|2023

Veranstaltung	10. Dialogforum	11. Dialogforum	16. Workshop	17. Workshop
Datum	21. Juni 2023	Vsl. Sept|Okt 2023	Oktober 2023	Oktober 2023
Titel	**Blick in die Planungswerkstatt**	**Zwischenstand Variantenvergleich**	**Zwischenstand Variantenvergleich**	**Zwischenstand Variantenvergleich**
Inhalte	▪ Zusammenfassung Stand Methodik Varianten-vergleich ▪ Planungsprämissen ▪ Papier zu den Ergeb-nissen der Kapazitäts-untersuchungen ▪ Ggf. Bewertung von Vorschlägen aus der Öffentlichkeit	▪ Trassierung der Linien-varianten inkl. Dar-stellung Tunnel offene und geschlossene Bauweise ▪ Ergebnisse Kapazitäts-untersuchungen für weiterzuverfolgende Linienvarianten ▪ Zwischenstand Variantenvergleich	▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen	▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen
	Online	**Präsenz**	**Online**	**Online**

In Abhängigkeit vom Projektfortschritt können sich Inhalte und Terminierungen einzelner Termine nochmals ändern

BAHNPROJEKT

Mannheim – Karlsruhe



Vielen Dank