



InfraGO

A watercolor-style illustration of Europe. A blue flag with yellow stars (the European Union flag) is on the left. A white high-speed train is shown moving from left to right across the map. A dotted line with red dots indicates a route through central Europe. The background is a soft, painterly map of Europe in various colors.

12. Dialogforum Mannheim-Karlsruhe

Sitzung am 23. April 2024

- 1. Begrüßung**
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
4. Ausblick
5. Vertiefung in Gruppen

Folien auf dem eigenen Gerät live mitverfolgen

1. Sie benötigen die App **Microsoft Teams** auf Ihrem Gerät.
2. QR-Code scannen oder unter www.microsoft.com/de-de/microsoft-teams/join-a-meeting Besprechungs-ID und Passcode eingeben.
3. Am **Online-Meeting** teilnehmen und die Folien von der Leinwand sehen.

Besprechungs-ID: 311 480 324 450

Passcode: tFsuYB



1. Begrüßung
- 2. Rückblick und Aktuelles**
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
4. Ausblick
5. Vertiefung in Gruppen

Verabschiedung des Protokolls

– 11. Dialogforum, 04. Oktober 2023



11. Dialogforum Protokollentwurf

PDF 249,0 KB 04.10.2023



<https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops>

Aus dem Selbstverständnis:

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

Neue Mitgliedsanfragen:

- Pro-Bahn-Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz
- BUND Kreisgruppe Rhein-Pfalz-Kreis

Gibt es Anmerkungen zur Aufnahme?

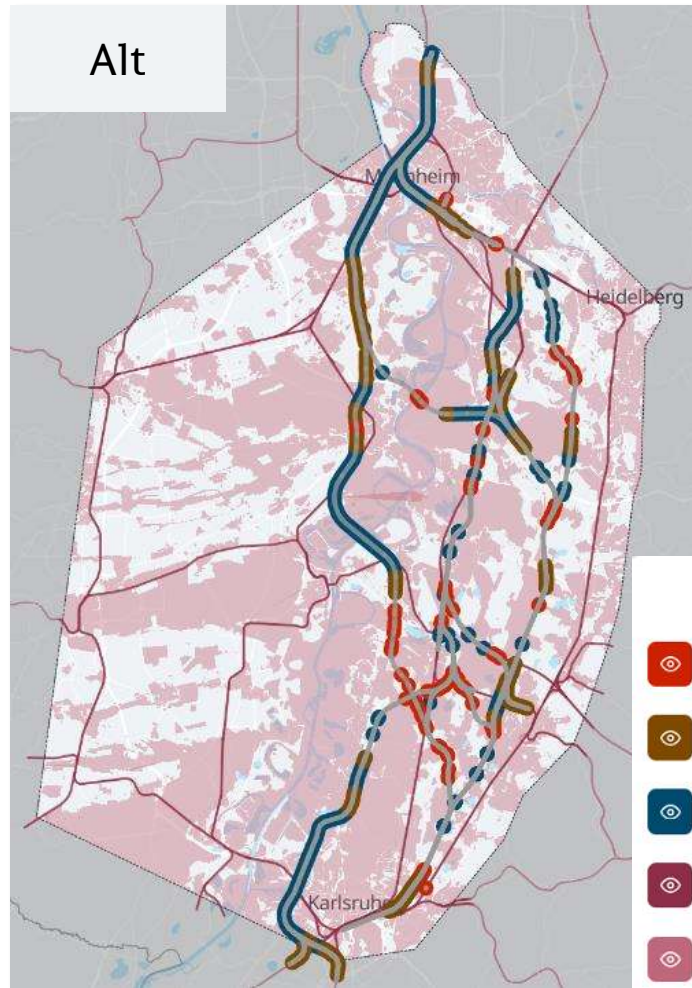


Wo und inwiefern waren wir seit dem 11. Dialogforum am 4. Oktober 2023 aktiv

Rückblick

Datum/Zeitraum	Aktivitäten
- Oktober 2023 bis heute	8 Termine für vertiefte Fragestellungen mit Mitgliedern des Dialogforums zum Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe
- 23. November 2023	Online-Infoabend für die interessierte Öffentlichkeit mit über 500 Teilnehmern
- Oktober 2023 bis heute	Bürgerdialog: 12 Sprechstundentermine angeboten, davon 3 Termine wahrgenommen
- Bis heute	Aktualisierung der interaktiven Karte Erläuterung im Folgenden

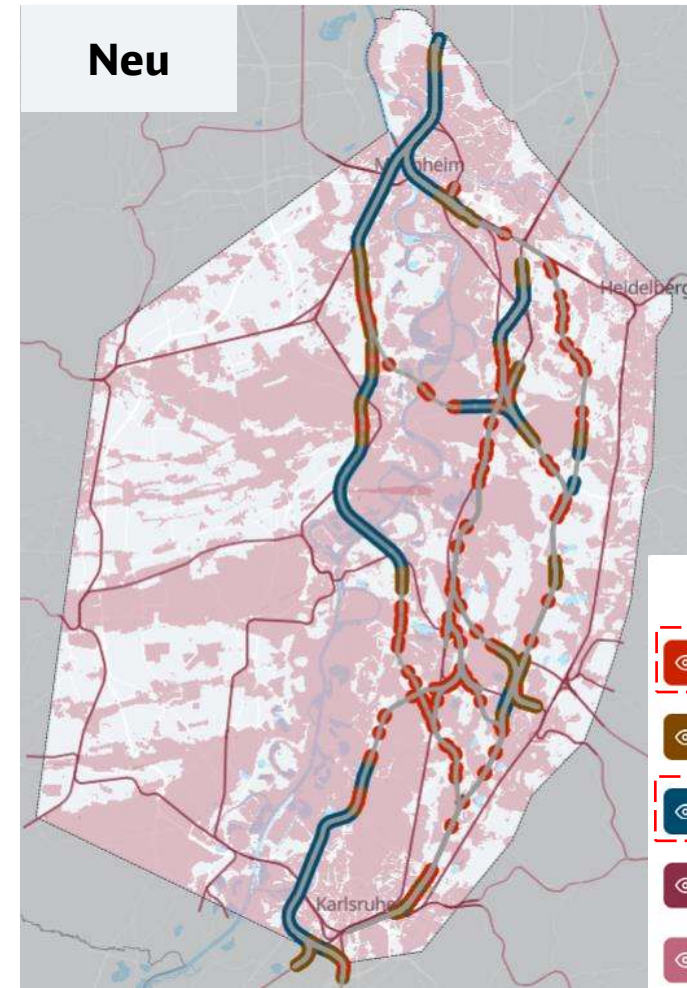
In der interaktiven Karte wurde insbesondere die Darstellung von Tunneln und Brücken/Kreuzungsbauwerken angepasst



- **Brücken und Eisenbahnüberführungen** wurden zusammen dargestellt.
- **Tunnel und Straßenüberführungen** wurden zusammen dargestellt.

Ebenen

- Brücken/Eisenbahnüberführungen
- Trogbauwerke
- Tunnel/Straßenüberführungen
- Bestandsstrecken
- Raumwiderstandsklassen IV-V



- **Straßen- und Eisenbahnüberführungen** sind nun als **Brücken/Kreuzungsbauwerke** dargestellt.
- **Tunnel** werden separat dargestellt.

Ebenen

- Brücken/Kreuzungsbauwerke
- Trogbauwerke
- Tunnel¹
- Bestandsstrecken
- Raumwiderstandsklassen IV-V

Ebenen, in denen Änderungen vorgenommen wurden 1 Als Tunnel gelten unterirdische Bauwerke ab einer geschlossenen Länge von 250 Metern.

Keine Änderung im Vergleich zum letzten Dialogforum: Schematische Darstellung der Linienvarianten

Stand 04|2024
Änderungen
vorbehalten

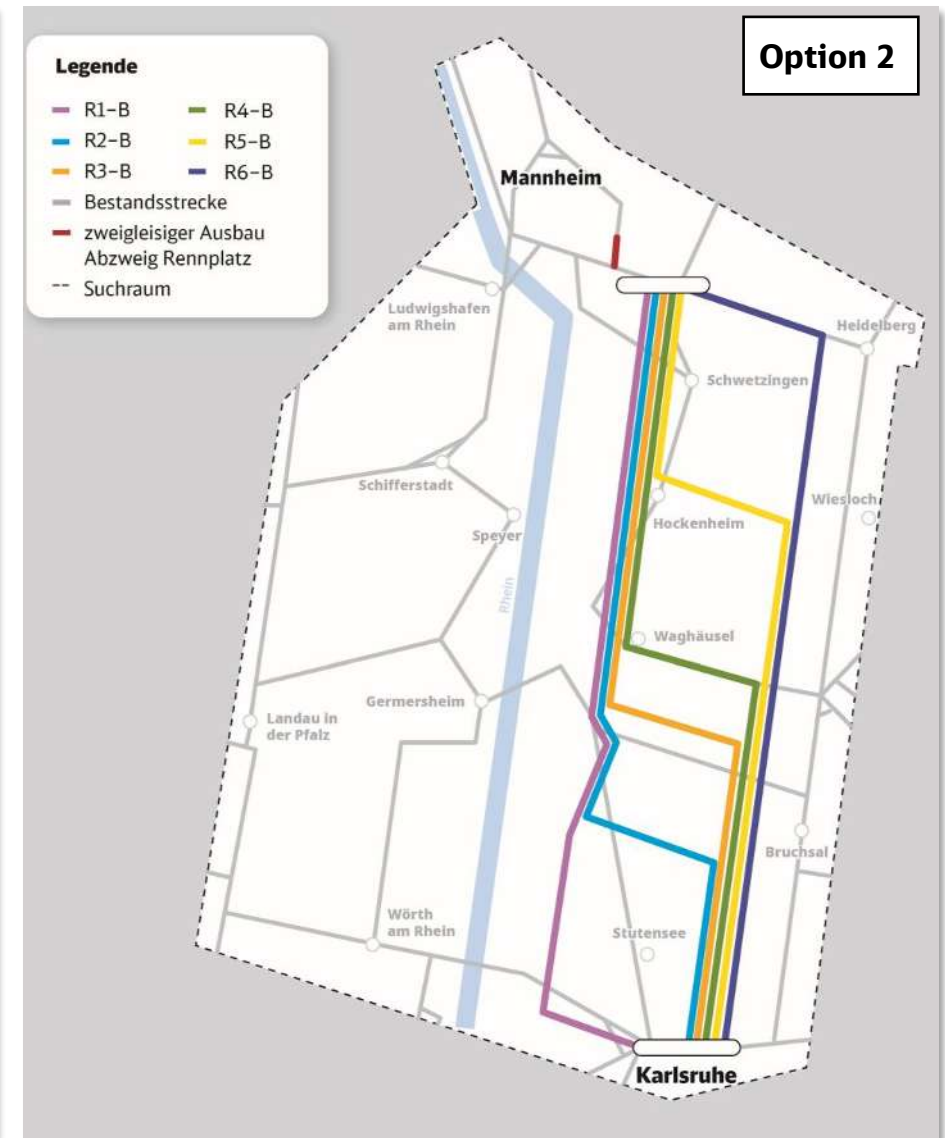
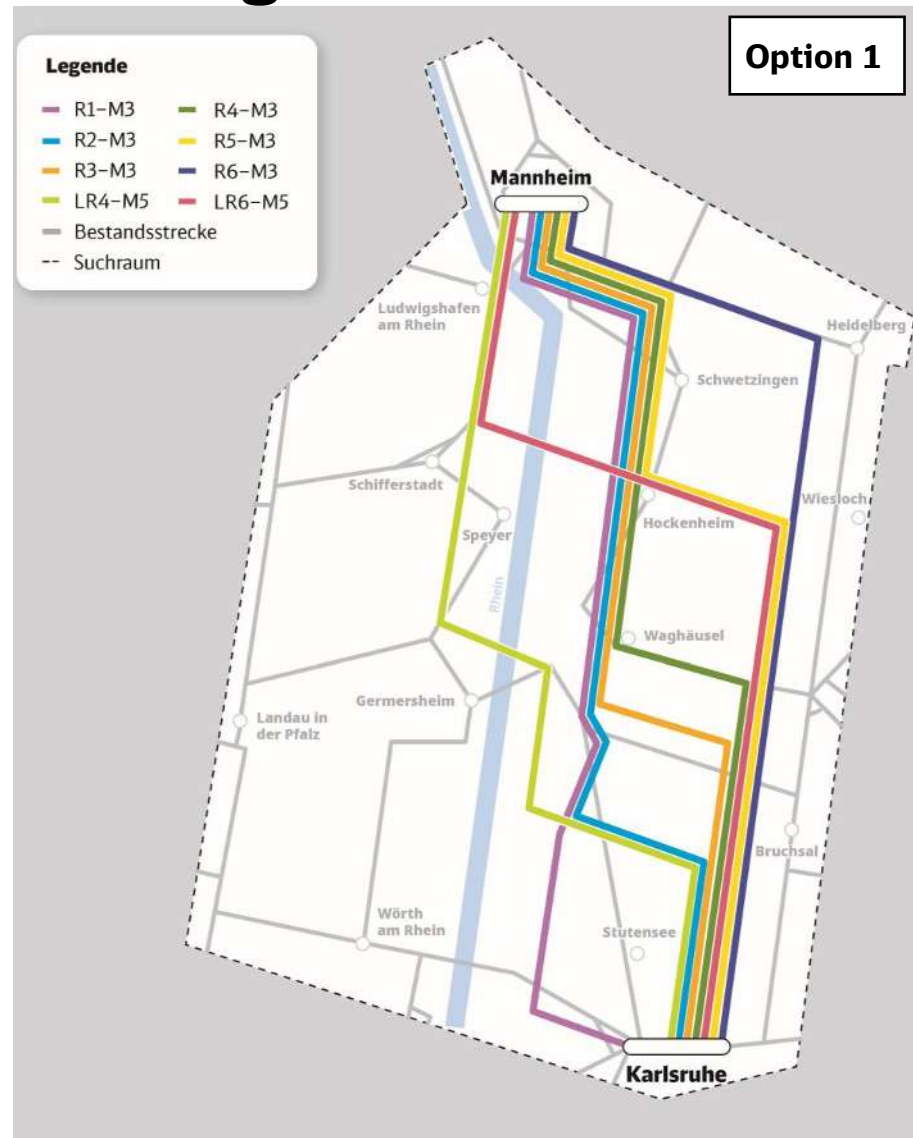


Option 1

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

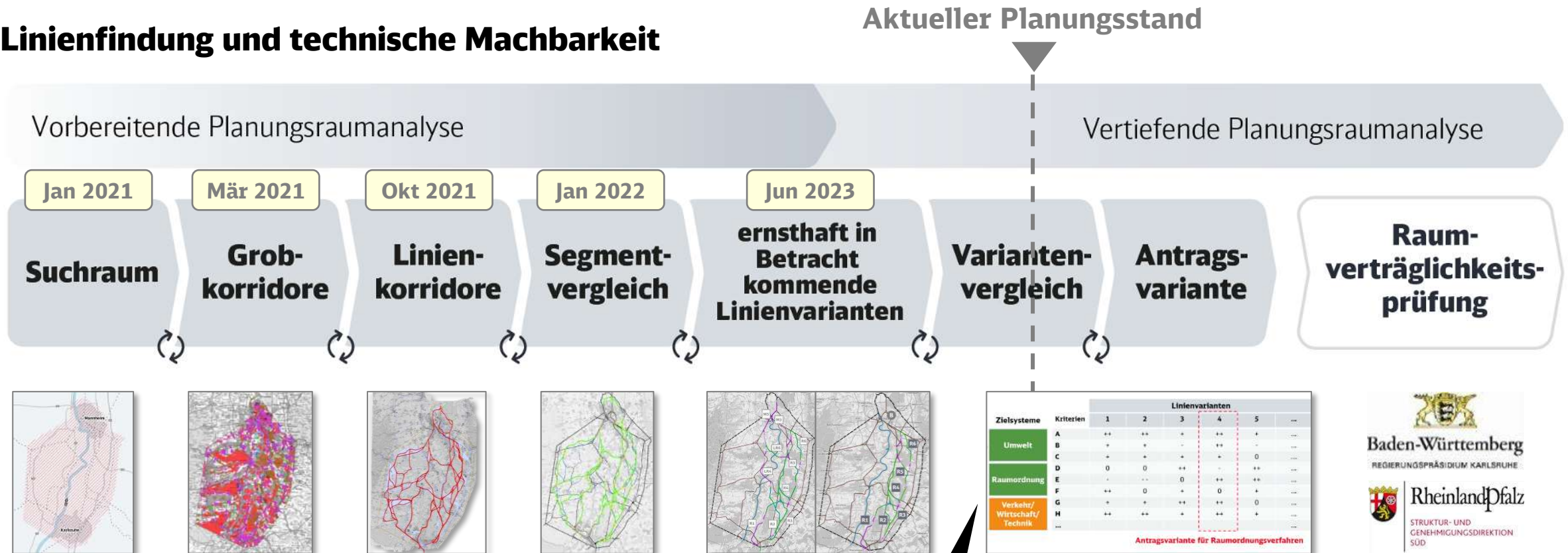
Option 2

- Es werden **in Mannheim keine zusätzlichen Gleise** benötigt.
- **Kleinere Ausbaumaßnahmen** der Bestandsinfrastruktur wären **ausreichend**.
- Für diese Option werden **sechs Linienvarianten** vertiefend untersucht und miteinander verglichen.



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

Linienfindung und technische Machbarkeit



Legende

Iterationsschleifen möglich

Monat Jahr Vorstellung in Dialogforum

Aktuell laufende Arbeiten:

- Bewertung der Varianten gemäß den Kriterien aus den drei Zielsystemen
- Auf Basis der **Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt: Nutzen-Kosten-Bewertung, Schalluntersuchungen, Kapazitätsuntersuchungen**
- **Punktueller technische Überarbeitung/Detaillierung**

Fokus im Folgenden

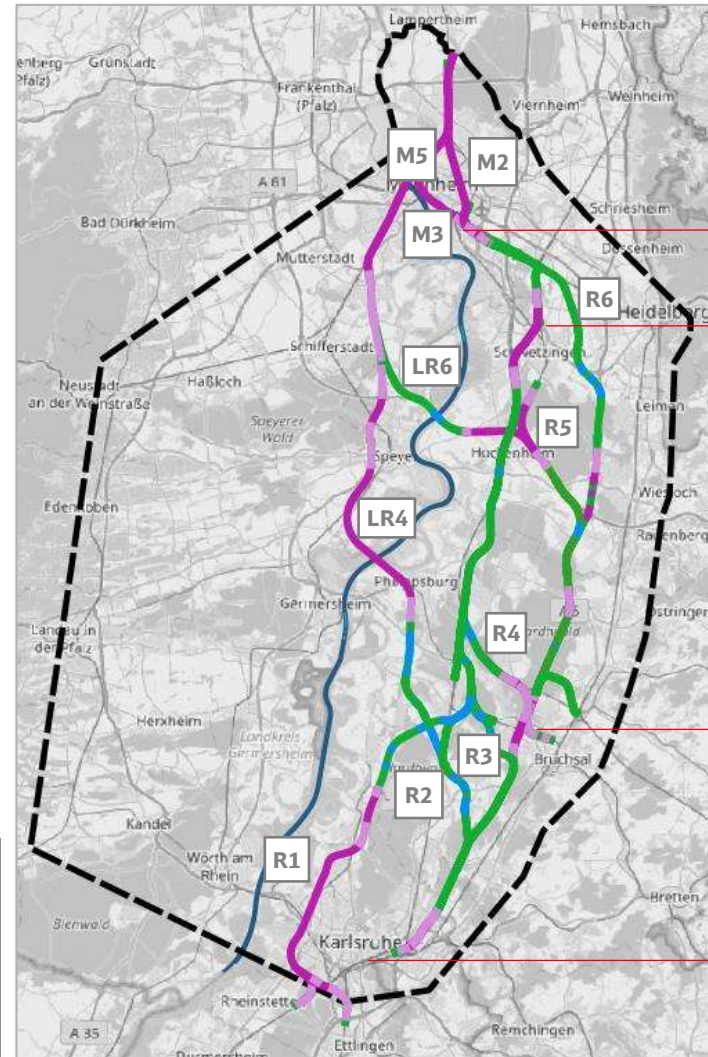
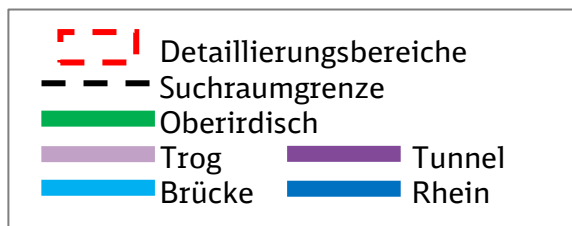
1. Begrüßung
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten**
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
4. Ausblick
5. Vertiefung in Gruppen

Weitere punktuelle technische Detaillierung bzw. Anpassung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten

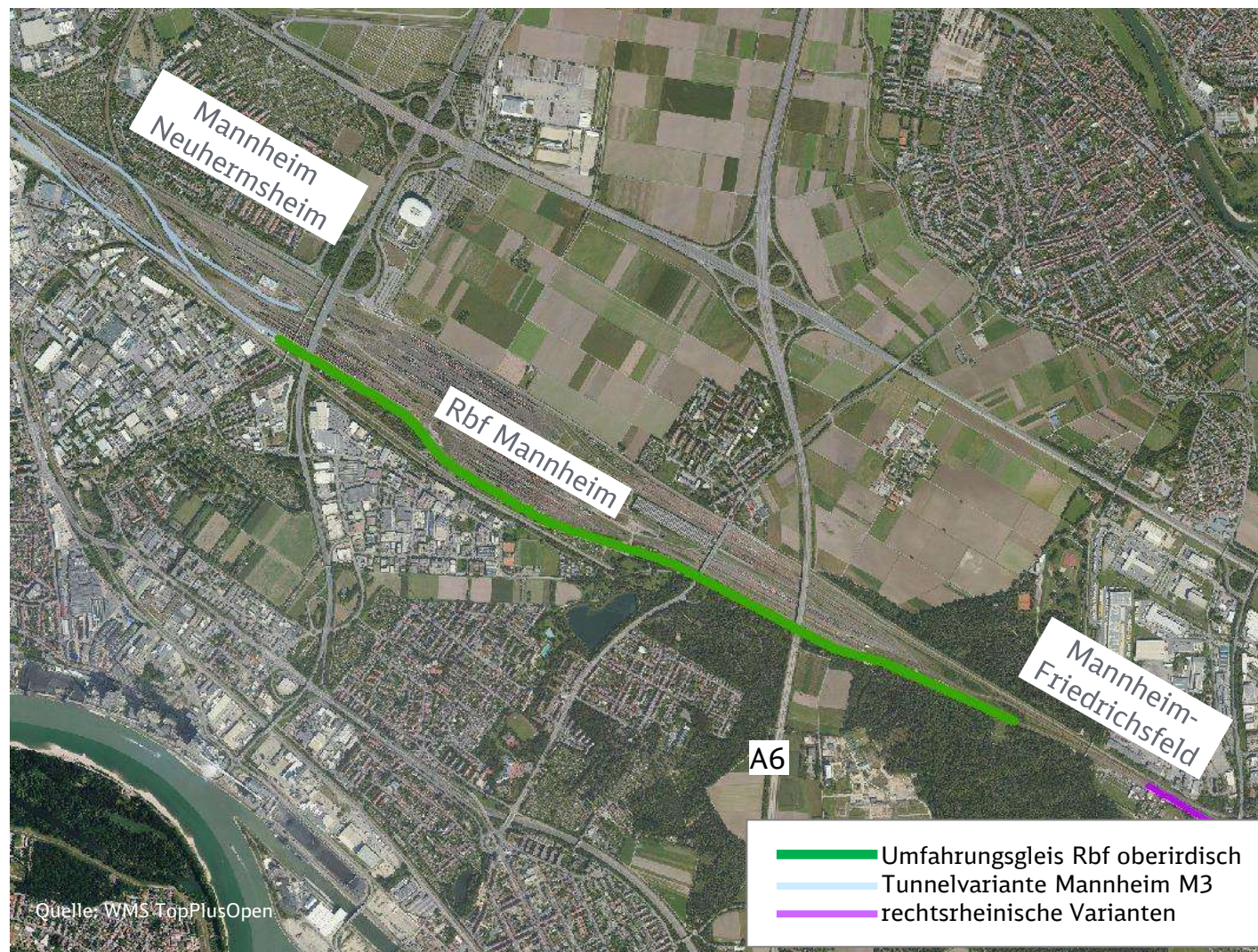
Auszug der Detaillierungsbereiche für die technische Planung:

- 1 Rangierbahnhof (Rbf) Mannheim
- 2 Abzweig Mannheim Ziehbrunnen
- 3 Anbindung der Variante R4 an die Strecke 4132 bei Forst
- 4 Güterbahnhof (Gbf) Karlsruhe

Aus **Genehmigungsgründen** und **verkehrlichen Anforderungen** sind **punktuelle technische Detaillierungen** und **Anpassungen überprüft** worden



Aufgrund verkehrlicher und umweltfachlicher Anforderungen wurde die Trassierung durch Rbf Mannheim weiter detailliert



Sachverhalt:

- **Machbarkeitsuntersuchungen** zur **Durchbindung** des **Rbf Mannheim** haben ergeben, dass **Optimierungen** der **Trassierung** **notwendig** sind.

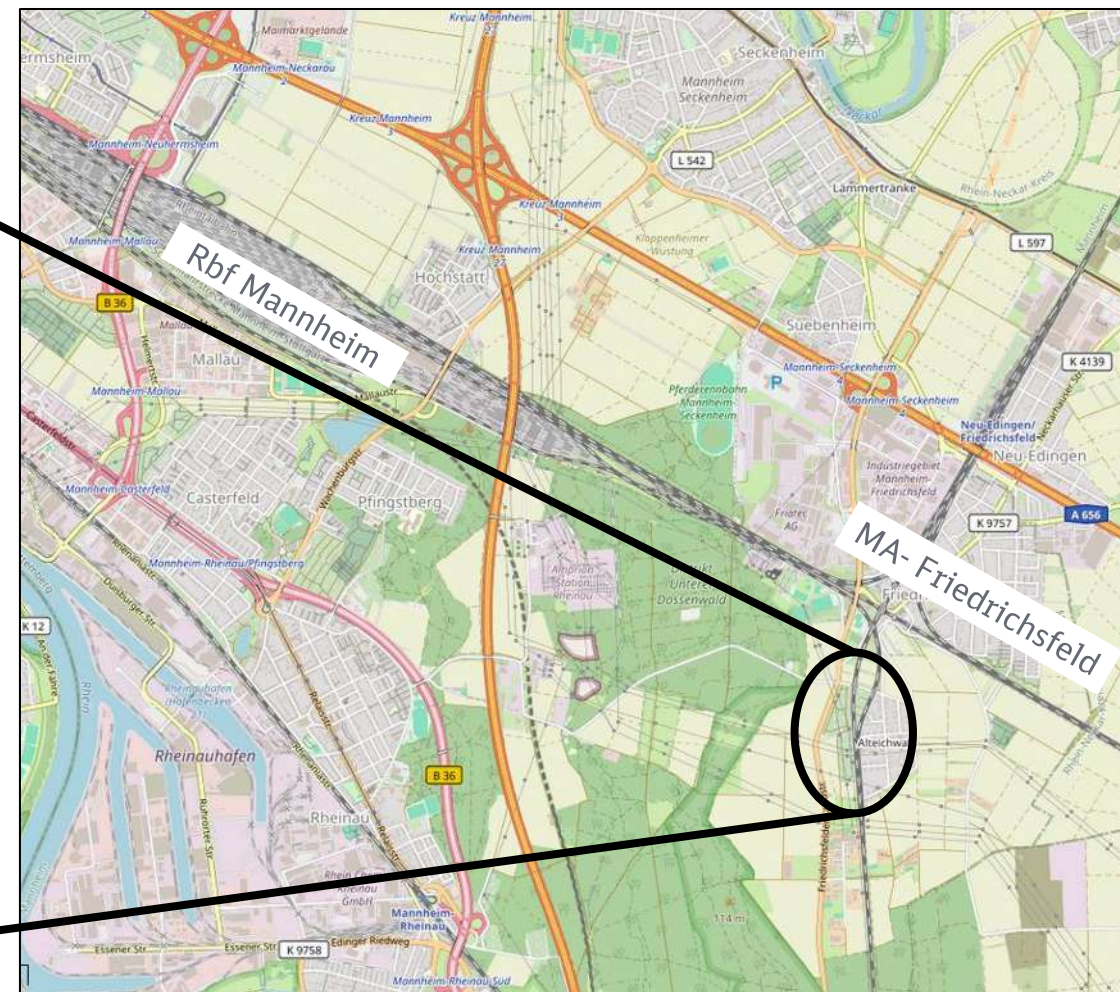
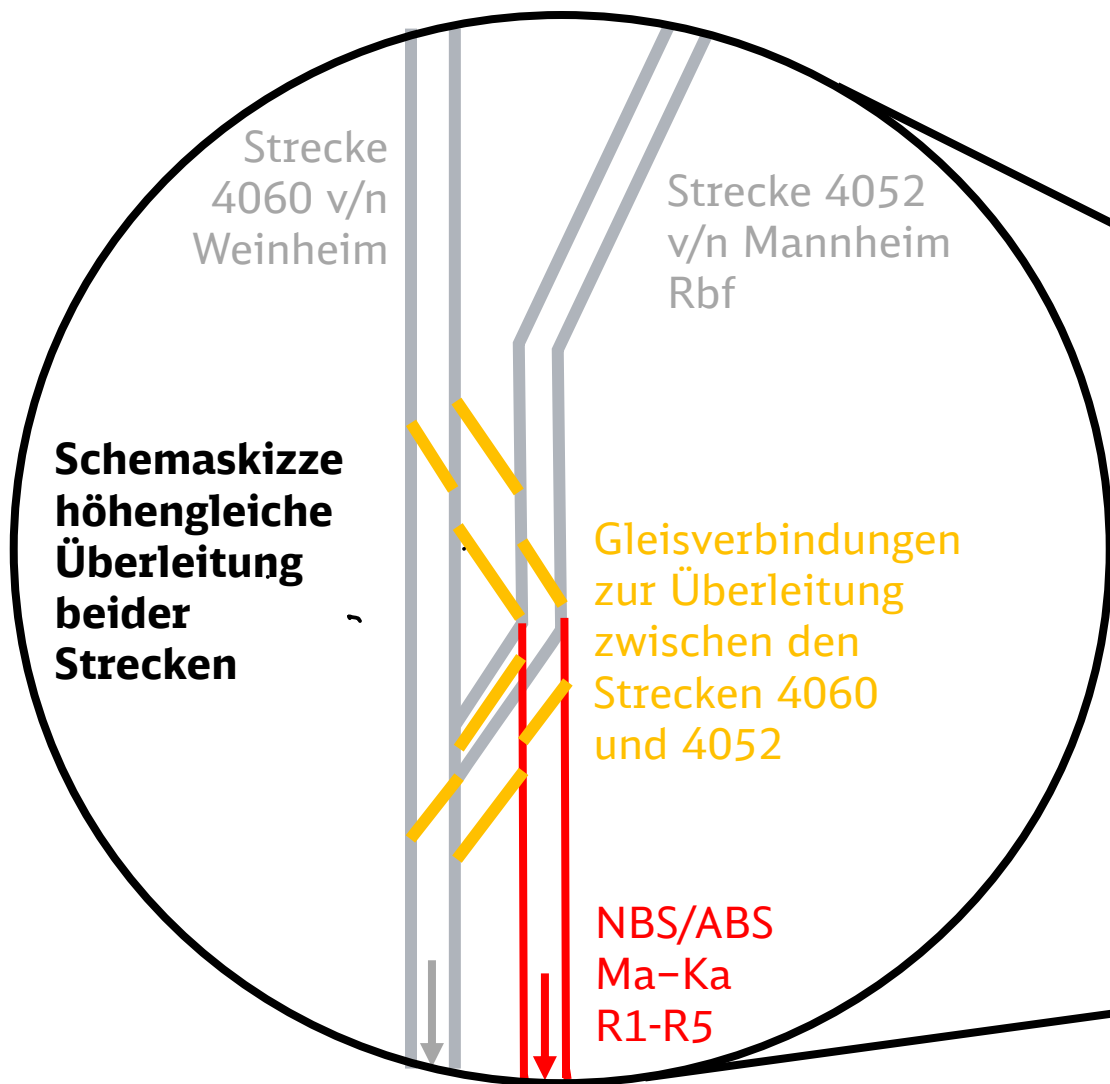
Weitere Detaillierung der Trassierung:

- Aufgrund der im Rbf vorhandenen **Magerrasen-biotope** mit Vorkommen der vom Aussterben bedrohten Pflanzenart **Sand-Silberscharte** wurde eine **eingriffsarme Gleislage** ganz am **Südrand des Rbf** untersucht und **trassierungstechnisch machbar** nachgewiesen.

Ergebnis:

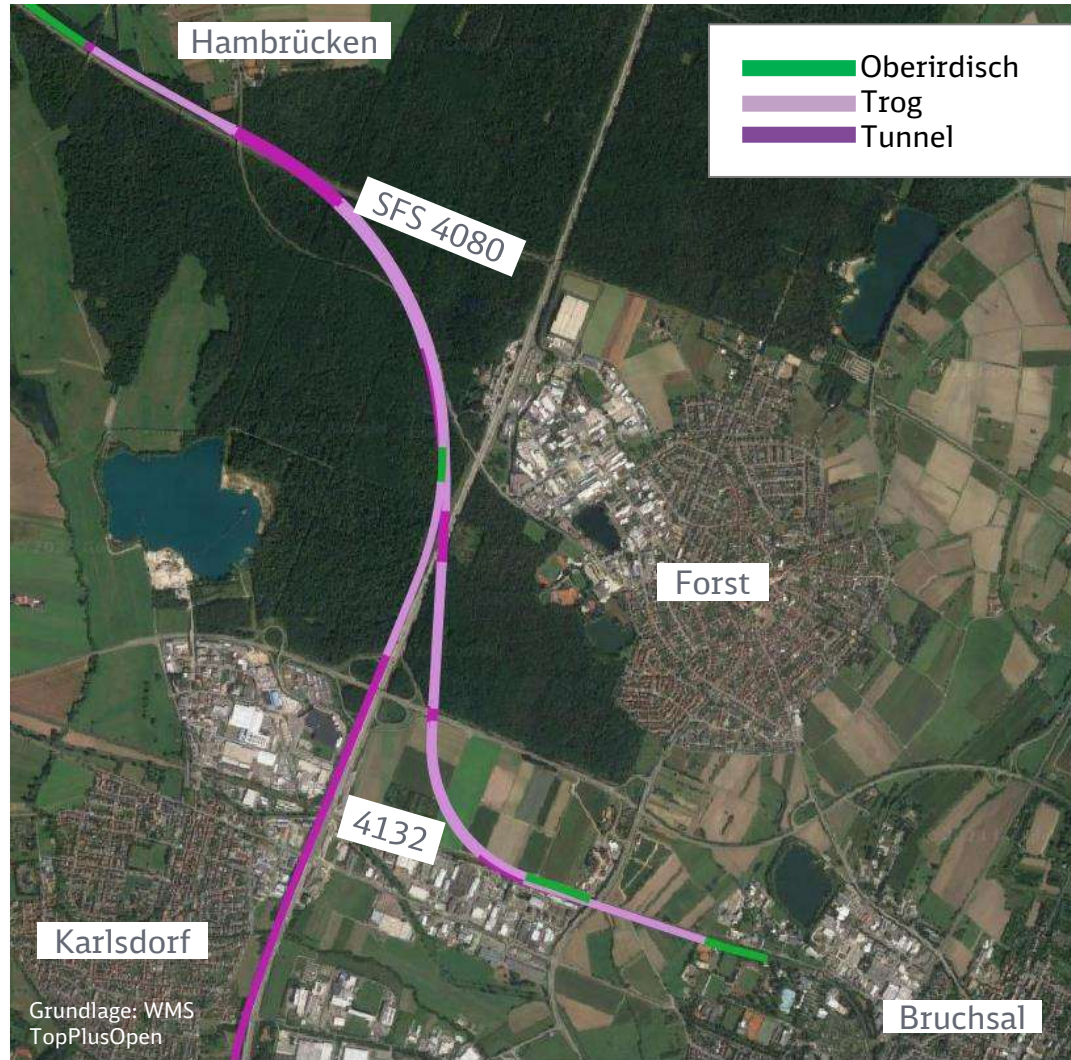
- Das **Umfahrungsgleis** im Mannheimer Rbf wird **bei** den **rechtsrheinischen Varianten R1-R6** mit in den **Variantenvergleich** aufgenommen.
- Es ergeben sich **zusätzliche umweltfachliche** und **raumordnerische Betroffenheiten** im **östlichen Bereich des Rbf** (Dossenwald: FFH-Gebiet, geschützte Biotope, Wasserschutzgebiet, Regionaler Grünzug, Vorranggebiet Naturschutz u. Landschaftspflege u.a.)

Aus verkehrlicher Sicht ist eine Anbindung der Strecke 4060 an die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe erforderlich



Quelle: <https://www.openstreetmap.de/karte/>; abgerufen am 16.04.2024, 11:22 Uhr

Aus verkehrlicher Sicht ist eine zweigleisige Anbindung der Variante R4 von und nach Stuttgart erforderlich



Sachverhalt:

- Bisher fehlt eine zweigleisige **Anbindung der Variante R4 an die Strecke 4132** (Bruchsal – Graben-Neudorf – Germersheim) zur **Überleitung der Schienengüterverkehre v/n Stuttgart**.

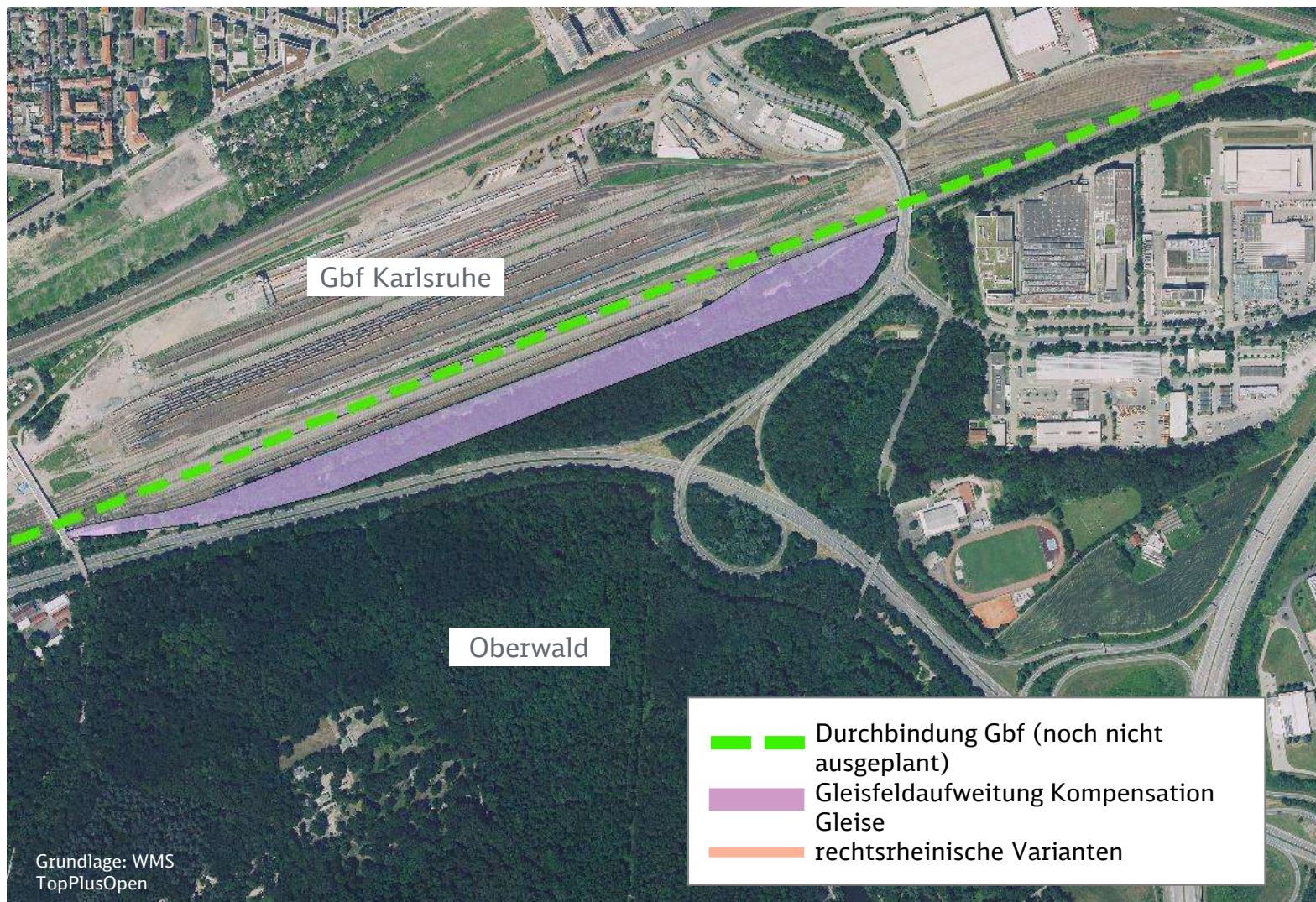
Detaillierung der Trassierung:

- Für die Variante **R4** wurde die zweigleisige **Anbindung an die Bestandsstrecke 4132** untersucht.

Ergebnis:

- Damit eine **höhenfreie, zweigleisige Anbindung** an die **Strecke 4132** bei Bruchsal trassierungstechnisch machbar ist, muss die Gradiente der bisherigen Variante R4 im **Bereich Hambrücken in Tieflage** gebracht werden. Ansonsten wurde die Lage der Variante R4 nicht verändert.
- Die **Ausfädelung der höhenfreien Anbindungskurven** sind bereits nördlich der SFS 4080 notwendig.
- Die **dargestellte Anbindung** an die Strecke 4132 wird bei Variante R4 **in den Variantenvergleich mit aufgenommen**.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen im Karlsruher Gbf erforderlich



Sachverhalt:

- Zur **Durchbindung** von **zwei zusätzlichen Gleisen** im **Gbf Karlsruhe** müssen Teile des Gleisfelds überplant werden.
- Dadurch wird die **Verlagerung** von **Bestandsgleisen inklusive Gleisfeldaufweitung** (Kompensation Gleise) **notwendig**.

Detaillierung der Trassierung:

- Die **verdrängten Bestandsgleise** können **südlich des Gbf neu angeordnet** werden (Gleisfeldaufweitung).
- Dadurch kommt es zu einem **zusätzlichen randlichen Eingriff** in den nördlichen Teil des Waldgebiets Oberwald.

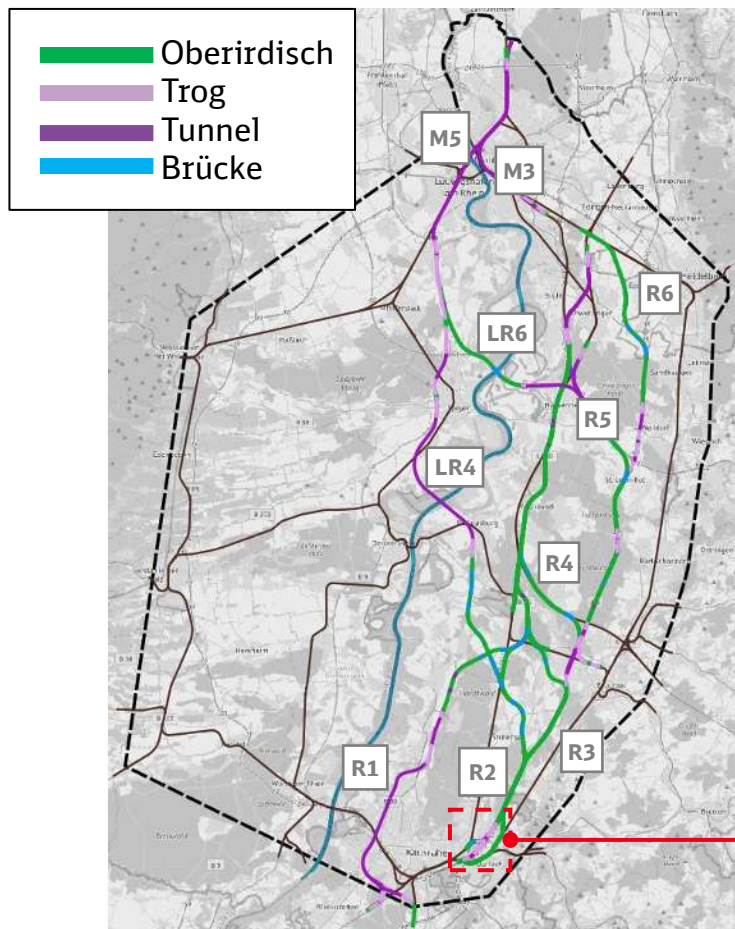
Ergebnis:

- Die **Gleisfeldaufweitung** im **Gbf Karlsruhe** wird bei den **Varianten R2-R6 sowie LR4 und LR6** in den **Variantenvergleich aufgenommen**.
- Es ergeben sich **zusätzliche umweltfachliche Betroffenheiten** im Oberwald (Wasser- und Landschaftsschutzgebiet)

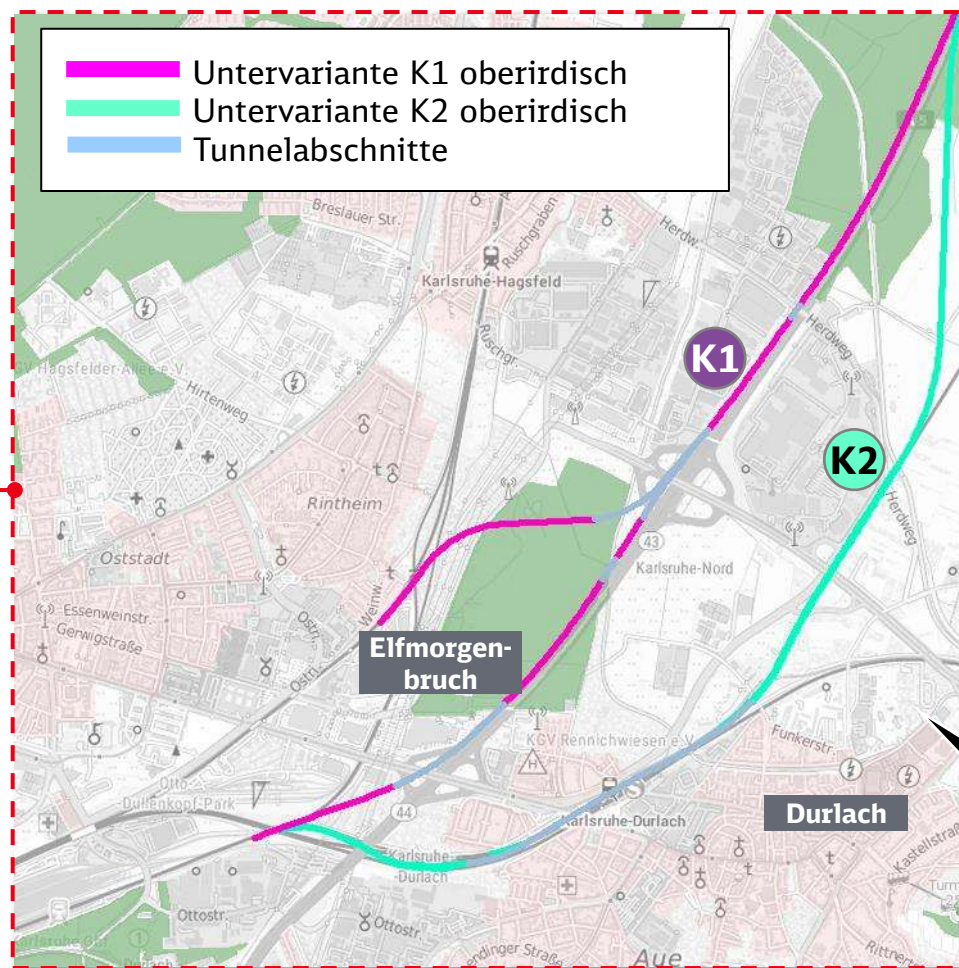
1. Begrüßung
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe**
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
4. Ausblick
5. Vertiefung in Gruppen

Für die Einbindung nach Karlsruhe von Norden wurden bisher zwei Untervarianten K1 und K2 betrachtet

Übersicht Linienvarianten der Option „Mannheim mit 2 zusätzlichen Gleisen“



Detailansicht zur Einbindung von Norden in den Knoten Karlsruhe



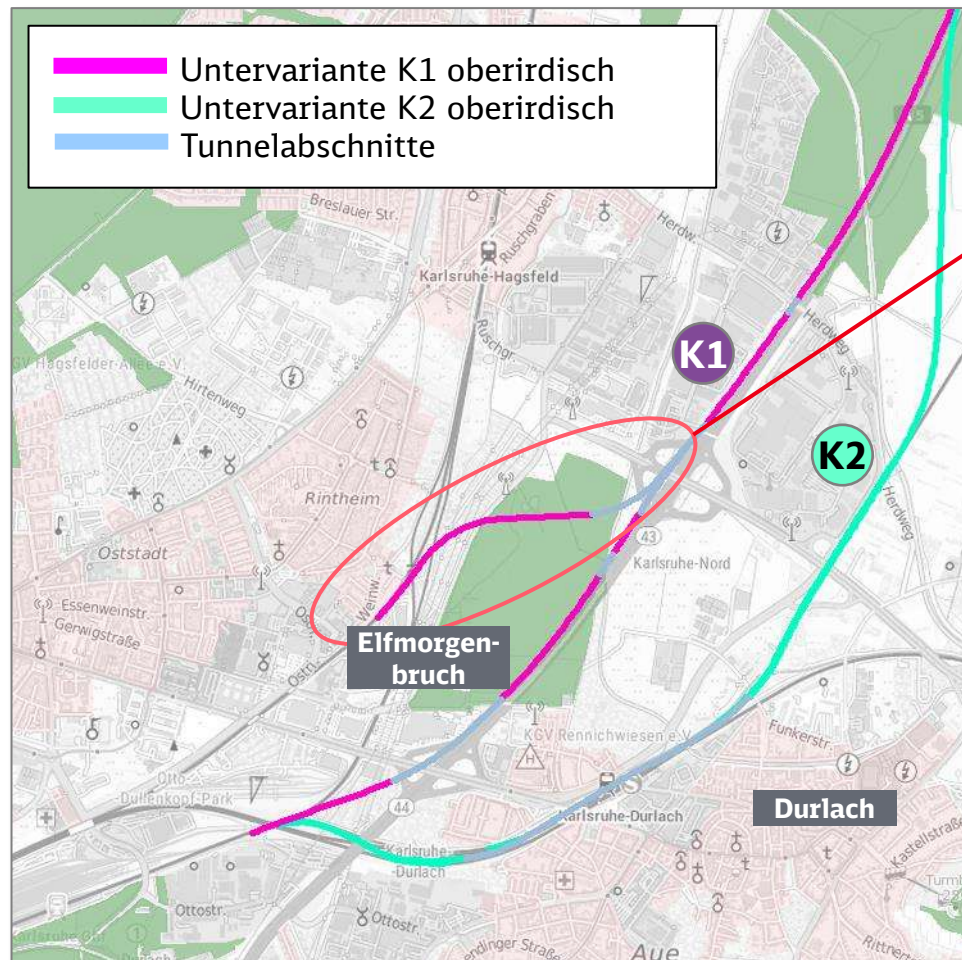
Offene Fragen

- 1) Ist für die **Untervariante K1** eine optionale **Anbindung von Karlsruhe Hbf** erforderlich?
- 2) Soll die **Untervariante K1 oder K2** im **Variantenvergleich** weiterverfolgt werden?

K1 und K2 sind Untervarianten der Hauptvarianten R2-R6 und LR4 und LR6

Die optionale Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe über den Eilmorgenbruch wird zurückgestellt.

Detailansicht zur Einbindung von Norden in den Knoten Karlsruhe



1) Ist für die Untervariante K1 eine optionale Anbindung von Karlsruhe Hbf erforderlich?

Die **Anbindung** der **Untervariante K1** an den **Karlsruher Hauptbahnhof (Hbf)** mit einer **Querspange** zwischen der NBS/ABS und der Bestandsstrecke 4020 (durch das Waldgebiet Eilmorgenbruch) ist **möglich**.

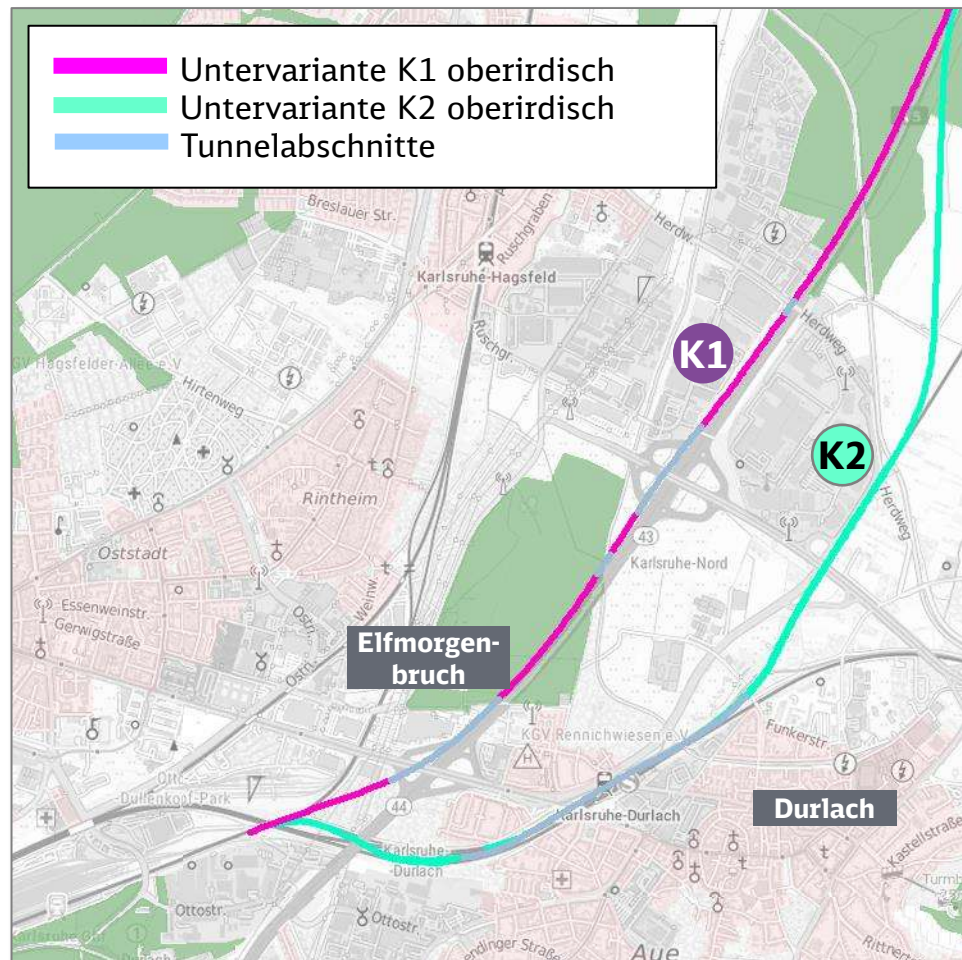
Vorläufiges Ergebnis der Prüfung:

- In Bezug auf die **aktuell gültige Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt** wurde **kein Bedarf** für eine **Anbindung** an den **Hbf Karlsruhe** festgestellt.
→ **Daher wird die optionale Anbindung zurückgestellt.**
- Sollte sich aus der **Zugzahlenprognose 2040** die **Anforderung** für eine **Anbindung** des **Hbf Karlsruhe** ergeben, werden wir diese in Abstimmung mit dem BMDV **ggf. in der Planung** für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe **berücksichtigen.**

Es ist zu klären, welche Untervariante K1 oder K2 im Variantenvergleich weiterverfolgt werden soll.

Detailansicht zur Einbindung von Norden in den Knoten Karlsruhe

2) Soll die Untervariante K1 oder K2 im Variantenvergleich weiterverfolgt werden?



Erläuterung der beiden Untervarianten:

- K1** Einbindung in den **Karlsruher Gbf** verläuft in **westlicher Bündelung** mit der **A5** überwiegend in Tieflage (offene Bauweise)
- K2** Einbindung in den **Gbf** über **Karlsruhe Durlach** als „**Huckepack-Lösung**“ im Bereich des Bahnhofs Durlach (zwei Gleise übereinander)

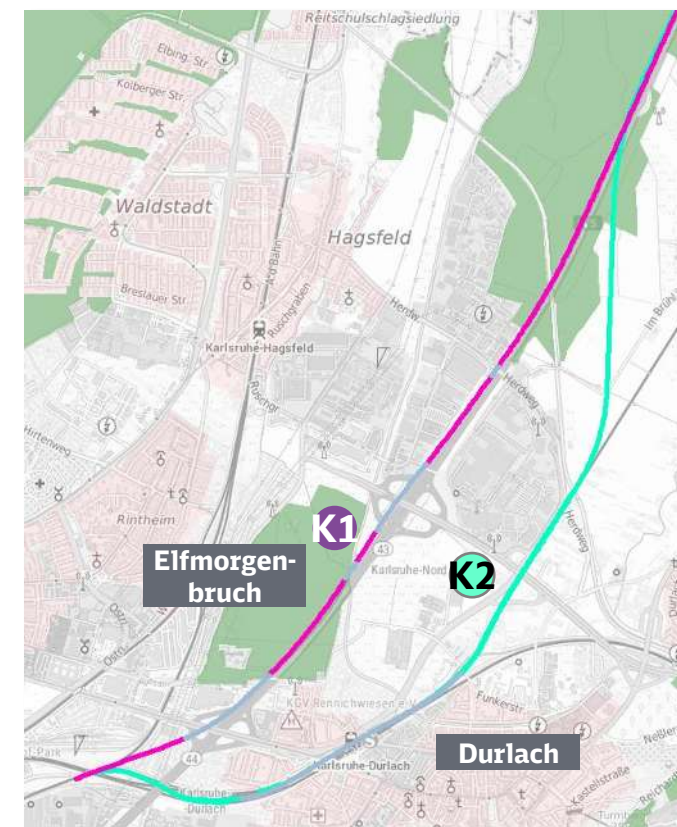
Die **nachfolgenden Folien** gehen genauer auf einen **kleinräumigen Vergleich** der beiden **Untervarianten** ein

Im Vergleichsbereich Karlsruhe weist die Untervariante K1 Vorteile im Zielsystemen Technik/Wirtschaftlichkeit auf

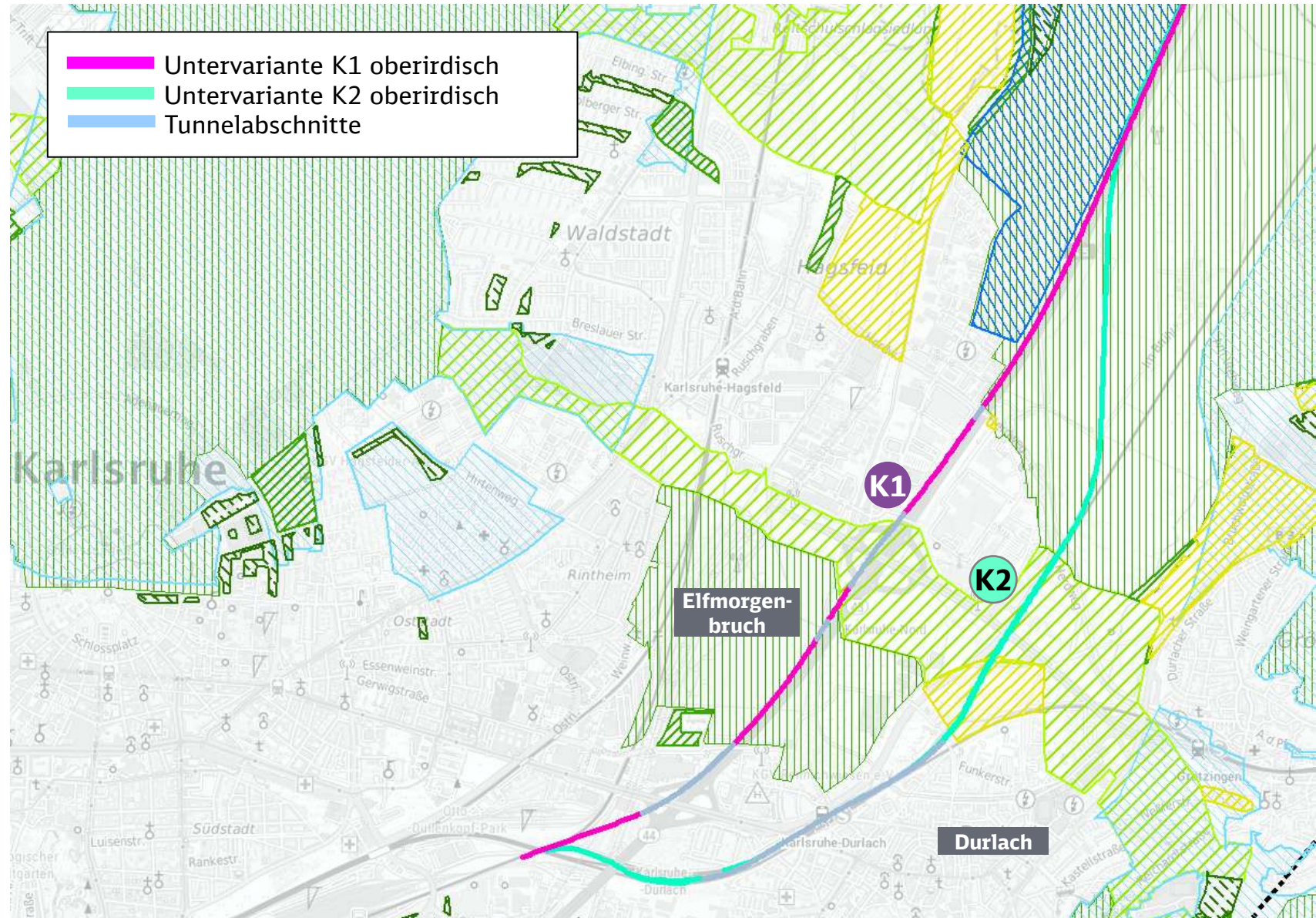
Kleinräumiger Vergleich nach technischen/wirtschaftlichen Kriterien

Kriterien	Untervariante K1 (Bündelungsvariante A5)	Untervariante K2 (Durlach)
Komplexe Ingenieurbauwerke (erkannte Zwangspunkte/Hindernisse)	In beiden Varianten treten bauliche Zwangspunkte/Hindernisse auf. Eine technische Realisierung wird als machbar eingestuft.	
Kostendifferenz	Aktuell eine Differenz der Grobkosten von konservativ geschätzten 250 Mio. € (Untervariante 2 über Durlach teurer als Untervariante 1 bei Bündelung mit A5)	

Hinweis: Eine Kapazitätsuntersuchung in Form einer Eisenbahn-betriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) ist für den Vergleichsbereich Karlsruhe nicht durchgeführt worden.



Kleinräumiger Vergleich Raumordnung



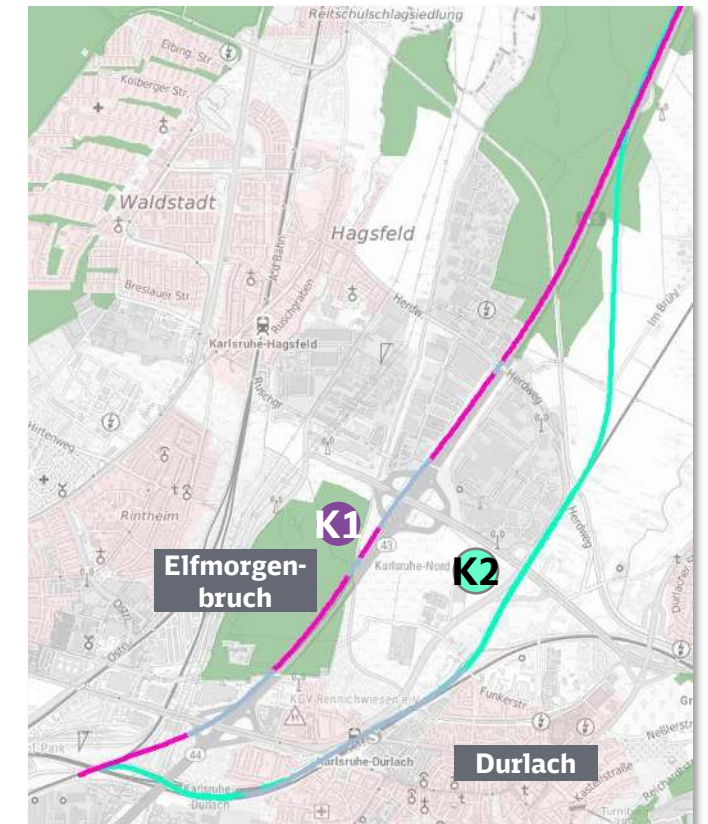
Raumordnung: Darstellung der Vorranggebiete

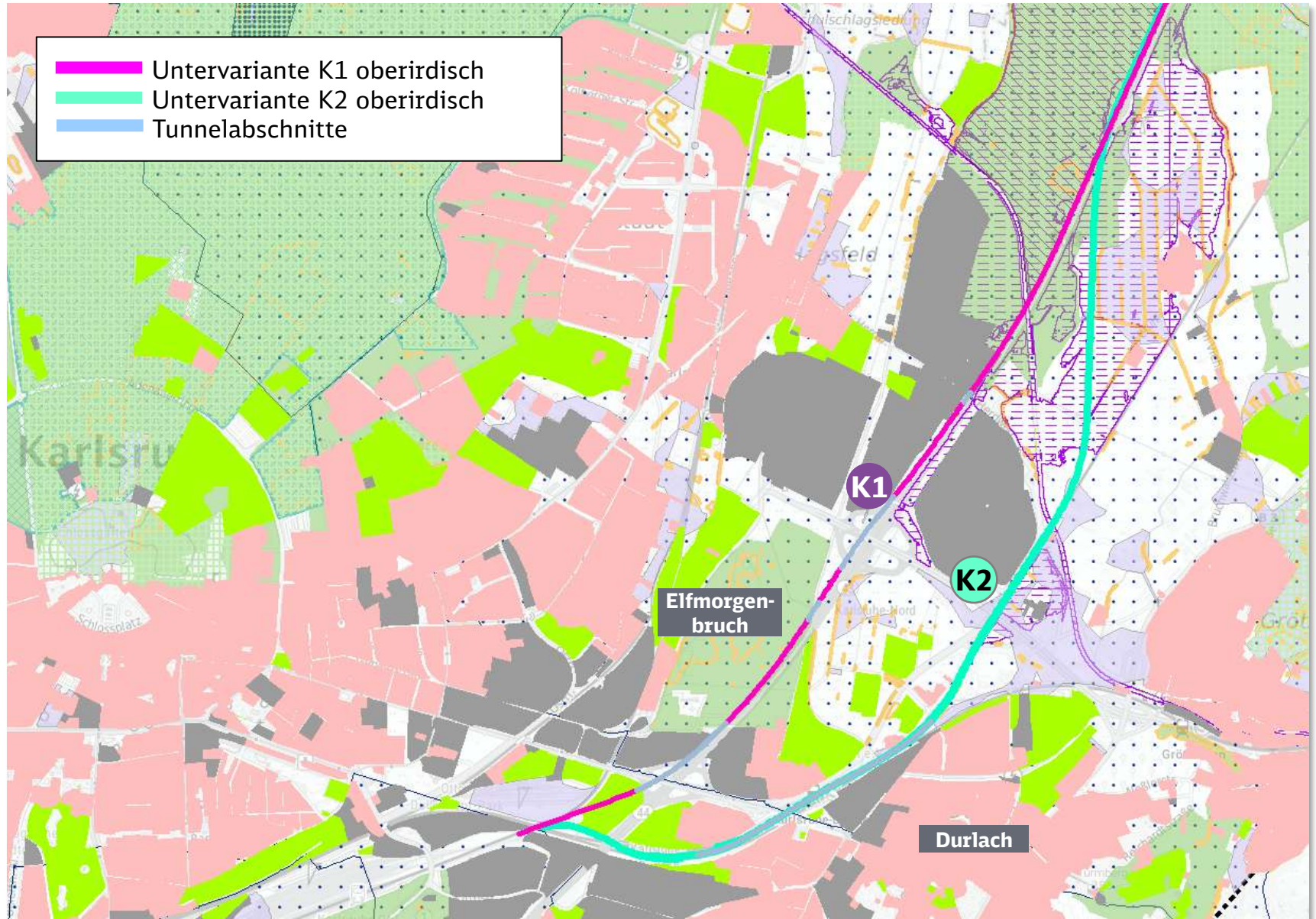
- Regionaler Grünzug
- Grünzäsur
- VRG Landwirtschaft
- VRG vorbeugender
- Hochwasserschutz
- VRG Grundwasserschutz

Im Vergleichsbereich Karlsruhe weist die Untervariante K1 Vorteile im Zielsystemen Raumordnung auf

Kleinräumiger Vergleich nach raumordnerischen Kriterien

Kriterien	Untervariante K1 (Bündelungsvariante A5)	Untervariante K2 (Durlach)
Regionale Siedlungsstruktur gesamt	-	+
RF ¹ Natur und Landschaft gesamt	+	-
RF ¹ Wasserwirtschaft gesamt	+	-
RF ¹ Land- u. Fortwirtschaft gesamt	+	-
RF ¹ Rohstoffsicherung gesamt	Keine Betroffenheit	
RF ¹ Regionale Infrastrukturen gesamt	Keine Betroffenheit	
1 Regionale Freiraumstruktur	Legende: Im Relativvergleich - ungünstiger + günstiger	





Umwelt: Darstellung wesentlicher Kriterien

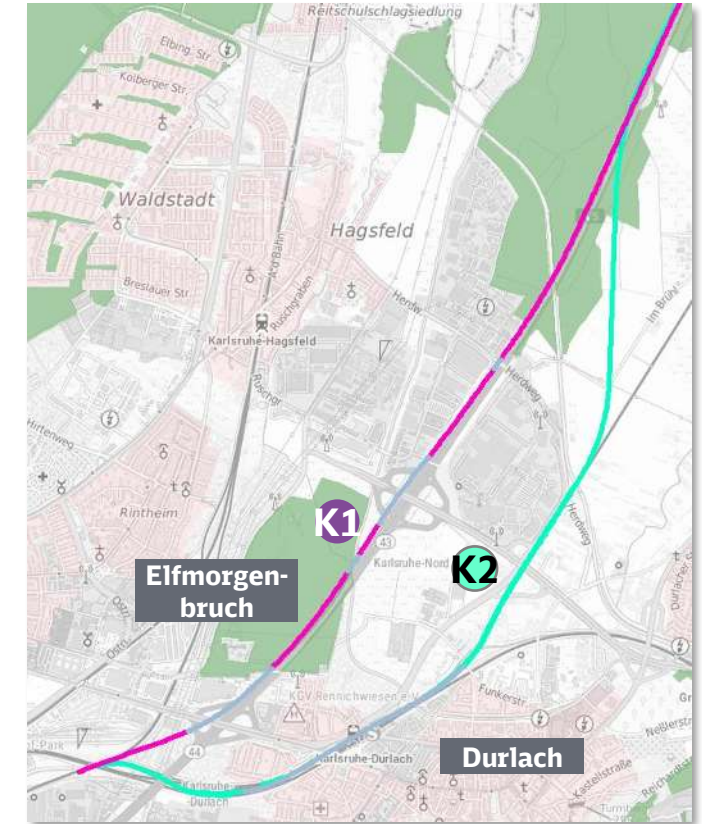
- Wohnsiedlungsfläche
- Industrie und Gewerbe
- Grünflächen und Parkanlagen
- Wald
- FFH-Gebiete
- Gesetzlich geschützte Biotope
- Biotopverbund Kernflächen
- Trinkwasserschutzgebiete Zone III
- Retentionsräume - Polder
- Überschwemmungsgebiete

Im Vergleichsbereich Karlsruhe weist die Untervariante K1 ebenfalls Vorteile im Zielsystem Umwelt auf

Kleinräumiger Vergleich nach Schutzgütern Umwelt

Schutzgüter (gesamt)	Untervariante K1 (Bündelungsvariante A5)	Untervariante K2 (Durlach)
Menschen	+	-
Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	=	=
Fläche und Boden	+	-
Wasser	+	-
Luft und Klima	=	=
Landschaft	+	-
Kulturelles Erbe u. Sachgüter	-	+

Legende: Im Relativvergleich - ungünstiger = gleich + günstiger



Fazit: Die **Untervariante K1** weist **in allen Zielsystemen** (Technik/Wirtschaftlichkeit¹, Raumordnung und Umwelt) **Vorteile gegenüber** der **K2** auf. Aufgrund der eindeutigen Tendenz wird die **K2 zurückgestellt** und die **K1** im Rahmen des Variantenvergleichs **weiterverfolgt**.

¹ Eine EBWU ist für den Vergleichsbereich Karlsruhe nicht durchgeführt worden.
DB InfraGO AG | NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe | 12. Dialogforum | 23. April 2024

1. Begrüßung
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit**
4. Ausblick
5. Vertiefung in Gruppen

Vorschlag aus der Öffentlichkeit für eine alternative Linienführung: nördlicher Bereich Biblis/Worms - Schifferstadt






- 1 Güterverkehrs-Routing südlich Groß Rohrheim von der Strecke 4010 in Richtung 3570 über Rheinbrücke nach Worms Hbf – keine Infrastrukturmaßnahmen vorgeschlagen

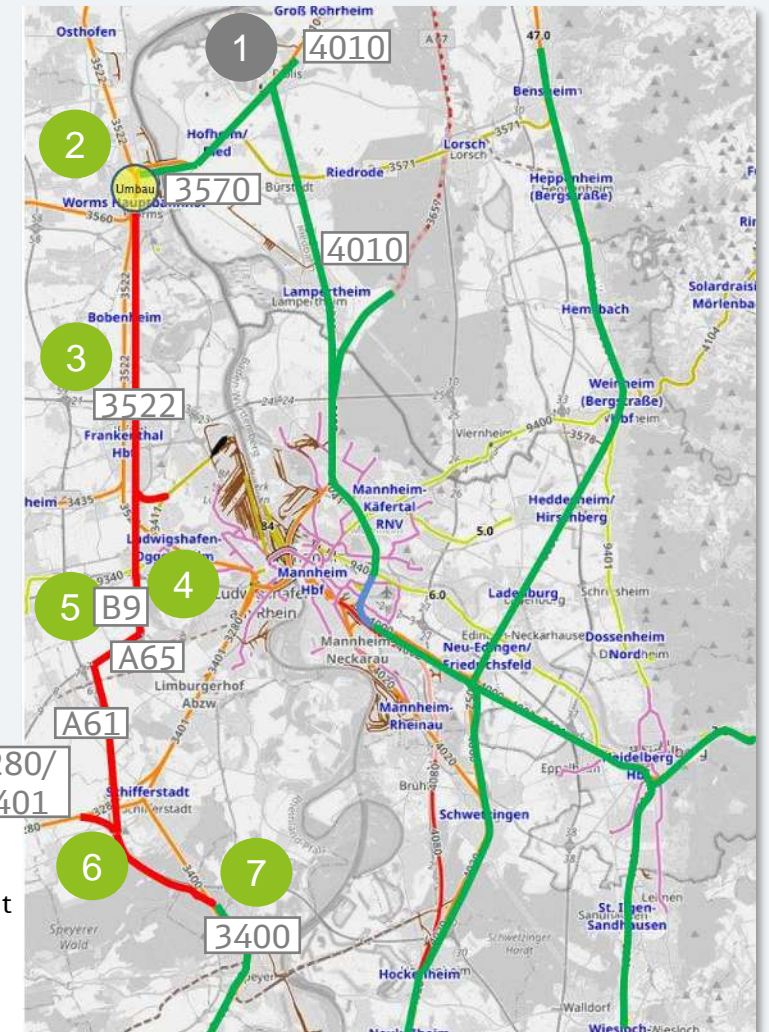
Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen:

- 2 Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen im Bereich Worms.
- 3 ABS zur Strecke 3522 (südlich Worms) für zwei zusätzliche Gleise zwischen Worms Süd und Ludwigshafen-Oggersheim
- 4 NBS zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Autobahndreieck Ludwigshafen Süd gebündelt mit der B9 (vgl. L2 und L4), inkl. Anbindung Studernheimer Kurve
- 5 NBS in Bündelung¹ mit der A65 (Dreieck LU-Süd bis Autobahn-Kreuz Mutterstadt)
- 6 NBS in Bündelung¹ mit der A61 (Kreuz Mutterstadt bis Strecke 3400) inkl. Anbindung 3280/3401
- 7 NBS mit Einbindung in die Strecke 3400

1 Im übermittelten Vorschlag wird bei Bündelung mit der Autobahn keine Vorgabe gemacht, welche Seite der Autobahn anzusetzen ist.

Legende:

-  Neu- bzw. Ausbau
-  Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
-  Ausreichende Kapazität auf vorhandenen Strecken
-  Überlasteter Korridor
-  Umbau Bf. Worms



Bildquelle: Vorschlag aus der Öffentlichkeit; Nummerierungen durch DB InfraGO AG ergänzt

Vorschlag aus der Öffentlichkeit für eine alternative Linienführung: südlicher Bereich Schifferstadt – Rheinstetten






Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen:

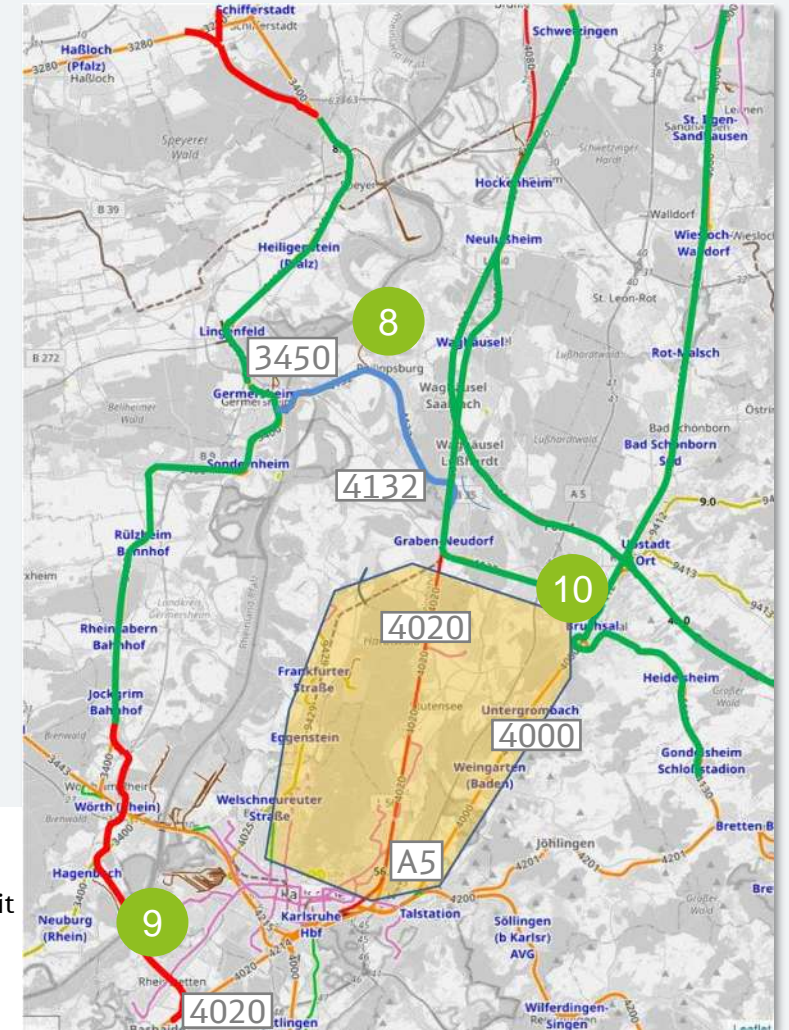
- 8 Wiederherstellung der **Zweigleisigkeit** der **Strecke Germersheim – Graben-Neudorf** (Strecke 3450 & 4132)
- 9 **Umfahrung Wörth** mit **Anbindung** an die **Strecke 4020** südlich Karlsruhe
- 10 **Ausbau** zwischen **Graben-Neudorf** und **Karlsruhe**
 - a **Teilabschnitt** der **Varianten R1-R4** (Bündelung A5 mit Einbindung Rbf)

Alternativ:

- b **Gleichzeitiger Ausbau Strecke 4020** und **Strecke 4000** um **je ein Gleis** zur richtungsgebundenen Abfuhr der Verkehre im Engpassbereich (vgl. Einbahnstraßen)

Legende:

-  Neu- bzw. Ausbau
-  Wiederherstellung der Zweigleisigkeit
-  Ausreichende Kapazität auf vorhandenen Strecken
-  Überlasteter Korridor
-  Umbau Bf. Worms



Bildquelle: Vorschlag aus der Öffentlichkeit; Nummerierungen durch DB InfraGO AG ergänzt

Technische Bewertung

A thick red horizontal line underlining the title.

Hinweis: eine verkehrliche Untersuchung wurde nicht durchgeführt

Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen im Bereich Worms

Vorgeschlagene Maßnahme ist nicht machbar

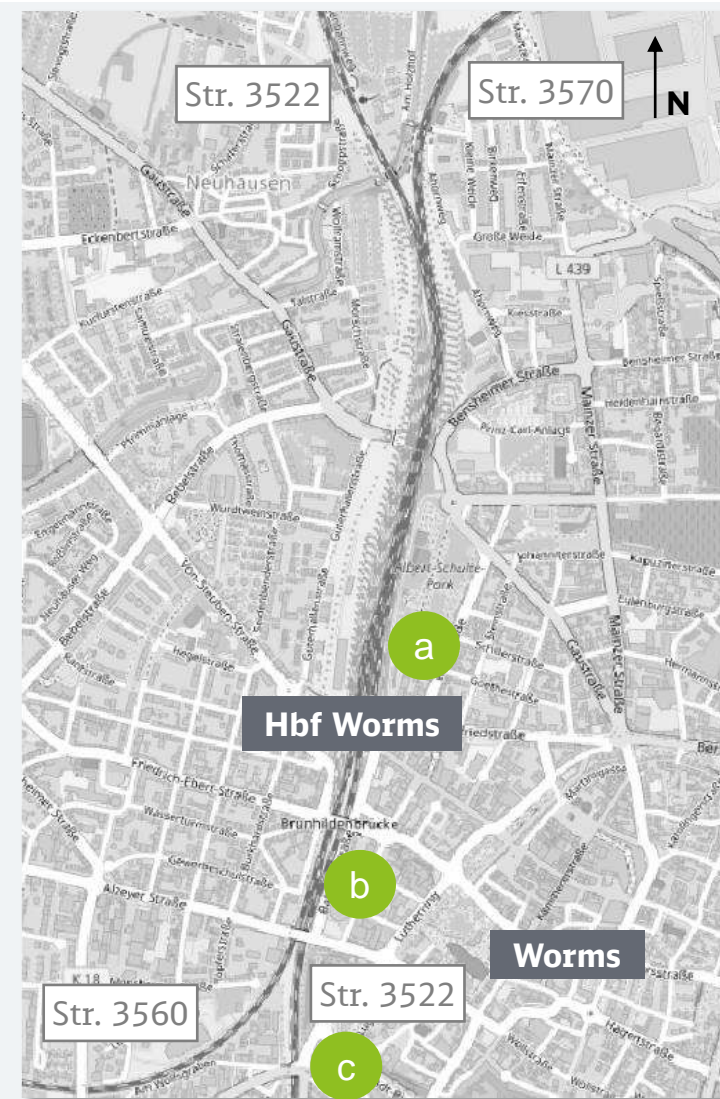
Umsetzungsvorschlag:

- a Strecke 3570 aus Norden von Biblis kommend endet im Hbf Worms
- b Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen ab Hbf Worms bis Worms Süd
- c Ausfädelung der NBS/ABS aus der Strecke 3522 südlich von Worms

Hinweis: Ob eine Ausfädelung aus der Strecke 3522 kapazitativ ausreichend und sinnvoll ist, ist offen.

Bewertung:

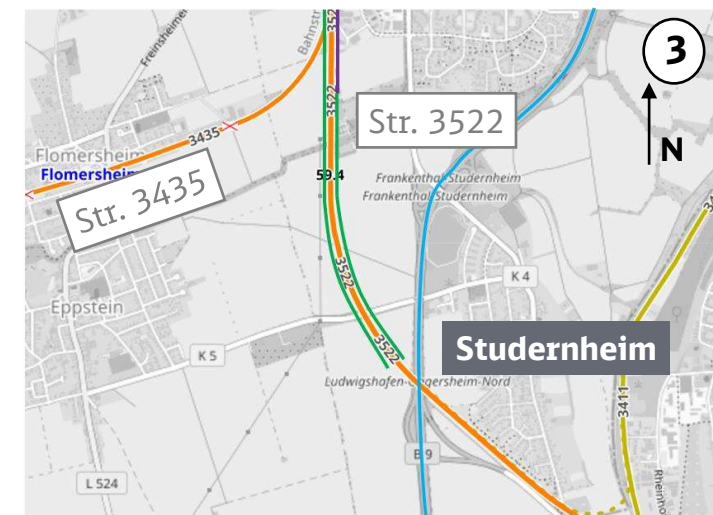
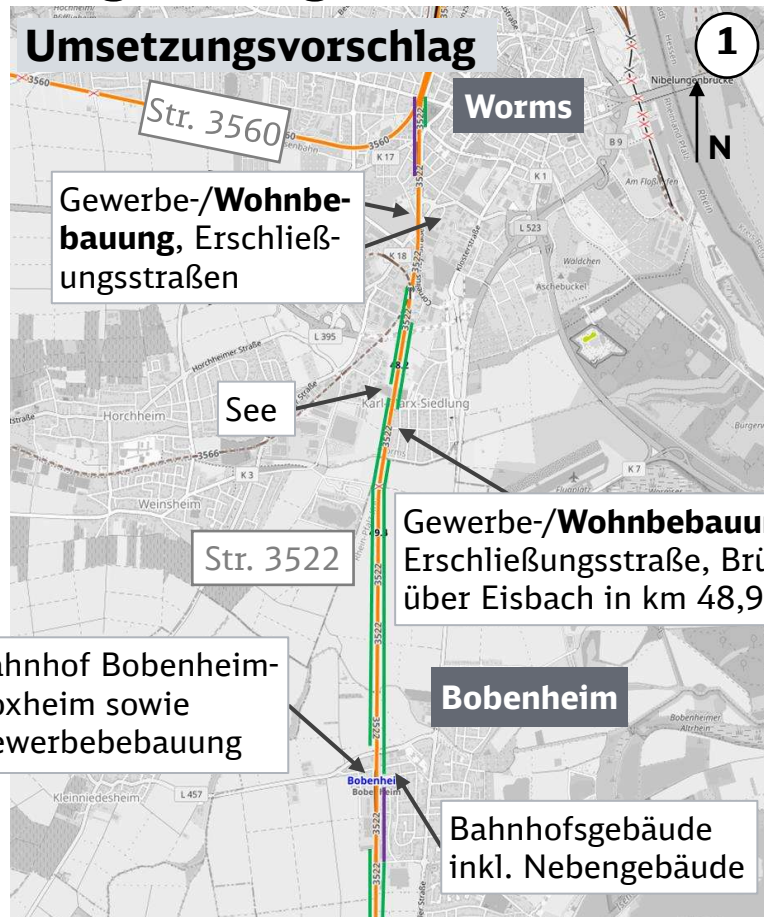
- Eine **Durchbindung** von **zwei zusätzlichen Gleisen** ab **Hbf Worms** bis **Worms Süd** ist aufgrund der vorhandenen Bebauung **nicht möglich**.
- Eine **Ausfädelung der NBS/ABS** aus der Strecke 3522 **südlich von Worms** ist trassierungstechnisch **machbar**.



Bildquelle: OpenStreetMap

ABS zur Strecke 3522 (südlich Worms) für zwei zusätzliche Gleise zwischen Worms Süd und Ludwigshafen-Oggersheim

Vorgeschlagene Maßnahme ist nicht machbar – Tunnel als Alternative



	1 Gleis
	2 Gleise
	Bestandsstrecken B 9
	B 9

Bewertung: Aufgrund von Wohn- und Gewerbebebauung, insbesondere in den Siedlungsbereichen, ist **kein durchgängiger zweigleisiger Ausbau möglich**. Die Maßnahme ist daher **nicht wie vorgeschlagen machbar**.

Alternative: In diesen Bereichen wurde ein **Tunnel** angesetzt, um den **Vorschlag weiter betrachten zu können**.

NBS zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Autobahndreieck Ludwigshafen Süd gebündelt mit der B9.

Übergang von ABS in Strecke 3522 ist trassierungstechnisch machbar



Umsetzungsvorschlag:

- **Übergang** von **ABS** zur **Strecke 3522** auf **NBS** zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Autobahndreieck Ludwigshafen Süd in **Bündelung** mit **B9**.

Bewertung:

- **Übergang** von ABS zur Strecke 3522 in **Bündelung** mit **B9** trassierungstechnisch **machbar**.

Hinweise:

- **Engstelle** bei **Oggersheim** (siehe nachfolgende Folie):
 - westlich Gewerbebebauung
 - östlich Wohnbebauung bis B9
- **Unterquerung im Trog denkbar**



Quelle: <https://www.frankfurt-mannheim.de/weiterstadt-pfungstadt.html>

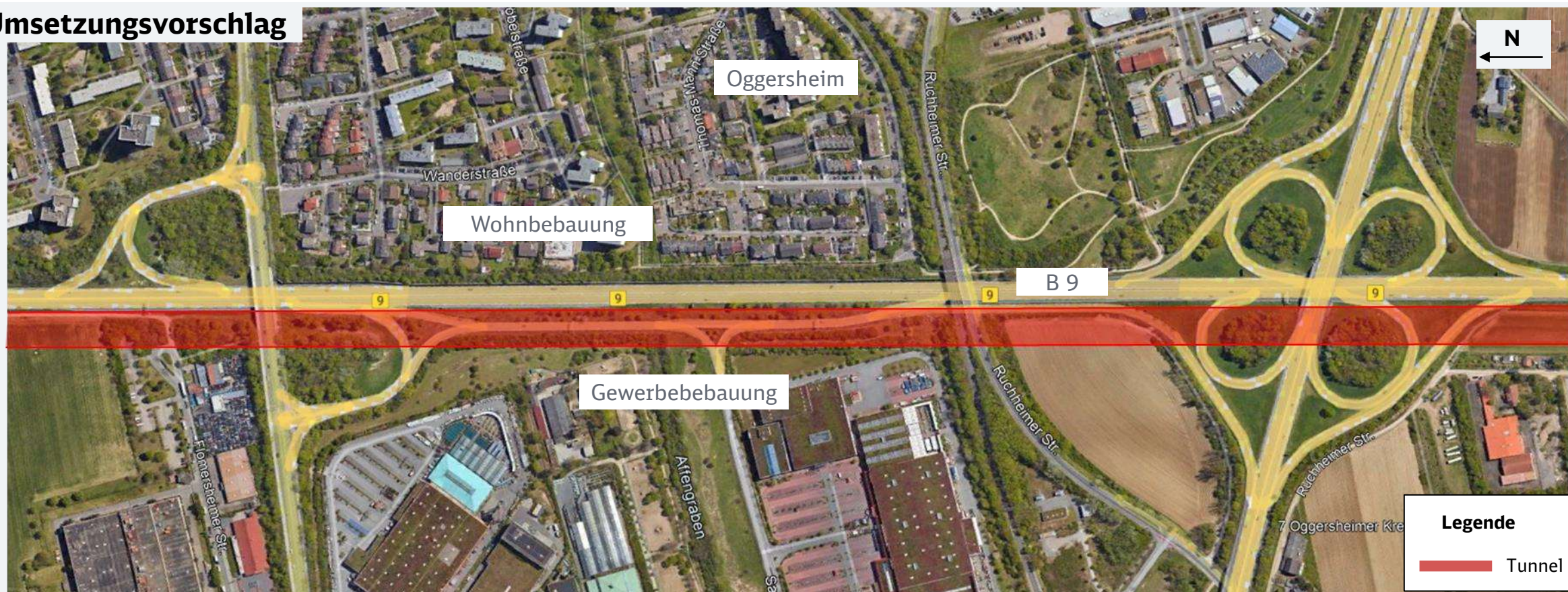


Quelle: Google Earth

NBS zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Autobahndreieck Ludwigshafen Süd gebündelt mit der B9 – Engstelle Oggersheim

Bündelung in Tieflage ist trassierungstechnisch machbar

Umsetzungsvorschlag



Quelle: Google Earth

Bewertung:

- Enge **Bündelung** in **Tieflage** mit bauzeitiger Verschwenkung der Anschlussstellenbereiche der B9 **trassierungstechnisch denkbar** (ca. 30m breiter Korridor).

NBS zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Autobahndreieck Ludwigshafen Süd gebündelt mit der B9 – Studernheimer Kurve

Vorgeschlagene Anbindung ist trassierungstechnisch nicht machbar

Umsetzungsvorschlag:

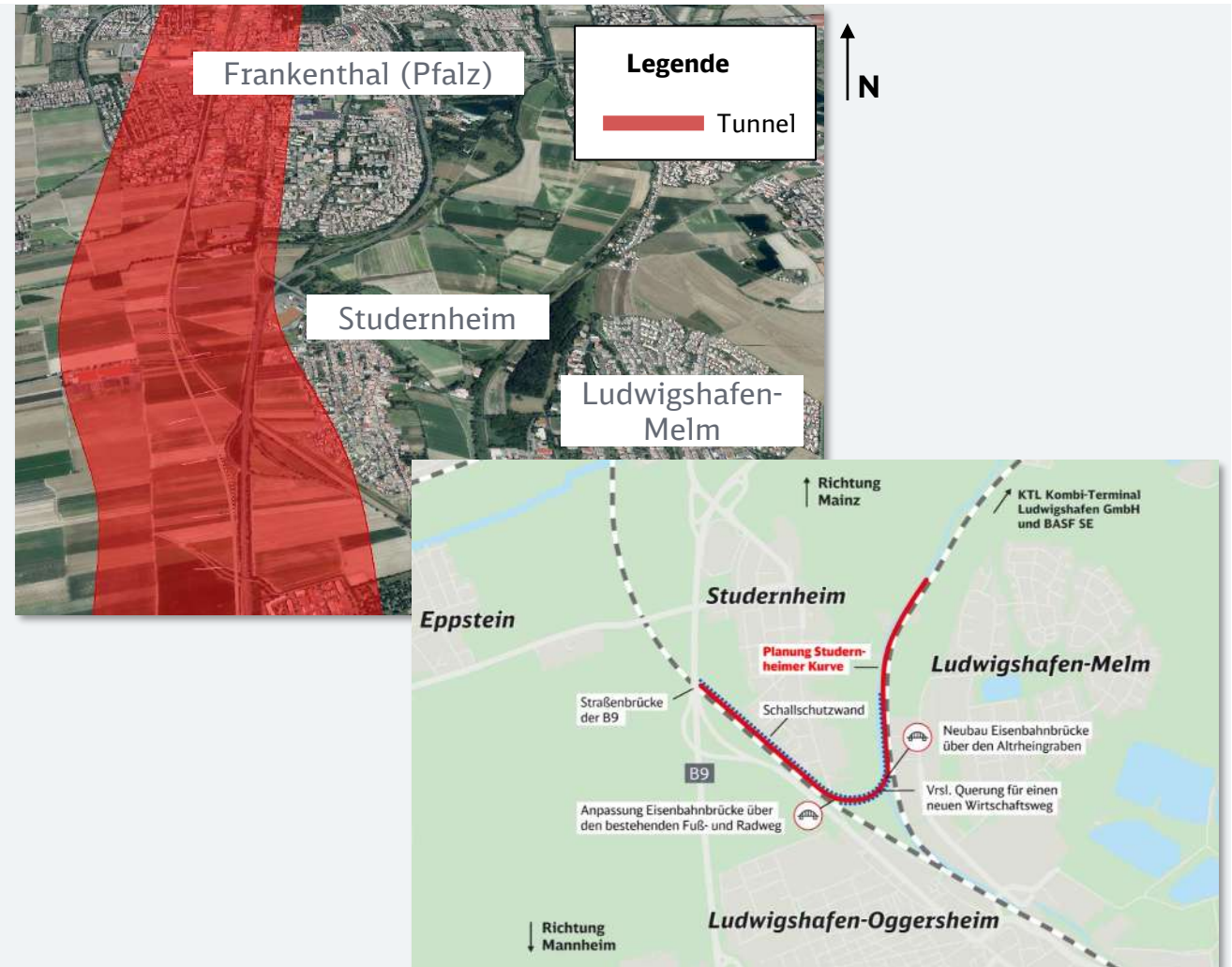
- **Anbindung** der **Studernheimer Kurve**, bei östlicher Bündelung der ABS mit der Strecke 3522 ohne Überwerfung im Bahnhof Worms sowie ohne Abkreuzen über die Strecke 3522.

Hinweis:

- Trassierung **Abschnitt Worms-Ludwigshafen** ergibt **Tunnel** im Bereich von Frankenthal (Tunnel) und Oggersheim (Trog).
- **Kein Auftauchen** zwischen Frankenthal und Oggersheim **möglich**.

Bewertung:

- **Aufgrund** der **Tieflage** ist die **Anbindung** der **Studernheimer Kurve** trassierungstechnisch **nicht machbar**.
- Maßnahme ist **nicht wie vorgeschlagen machbar**.



NBS in Bündelung mit der A65 (Dreieck LU-Süd bis AB-Kreuz Mutterstadt)

Vorgeschlagene Maßnahme ist trassierungstechnisch machbar

Umsetzungsvorschlag:

- **Bündelung** der **NBS** mit der **A65** am Dreieck Ludwigshafen-Süd und Autobahnkreuz Mutterstadt.

Hinweise:

- **Eingriff** in **Scheller Weiher**
- Vereinzelte **Aussiedlerhöhe** in direkter Nähe
- Straßenüberführung **L524**
- Eisenbahnüberführung **Neugraben**
- Straßenüberführung / Eisenbahnüberführung **A65**

Bewertung:

- Vorgeschlagene Maßnahme **ist trassierungstechnisch machbar.**



Quelle: Google Earth

NBS in Bündelung mit der A61 (Kreuz Mutterstadt bis Strecke 3400) inkl. Anbindung 3280/3401

Vorgeschlagene Maßnahme ist trassierungstechnisch machbar

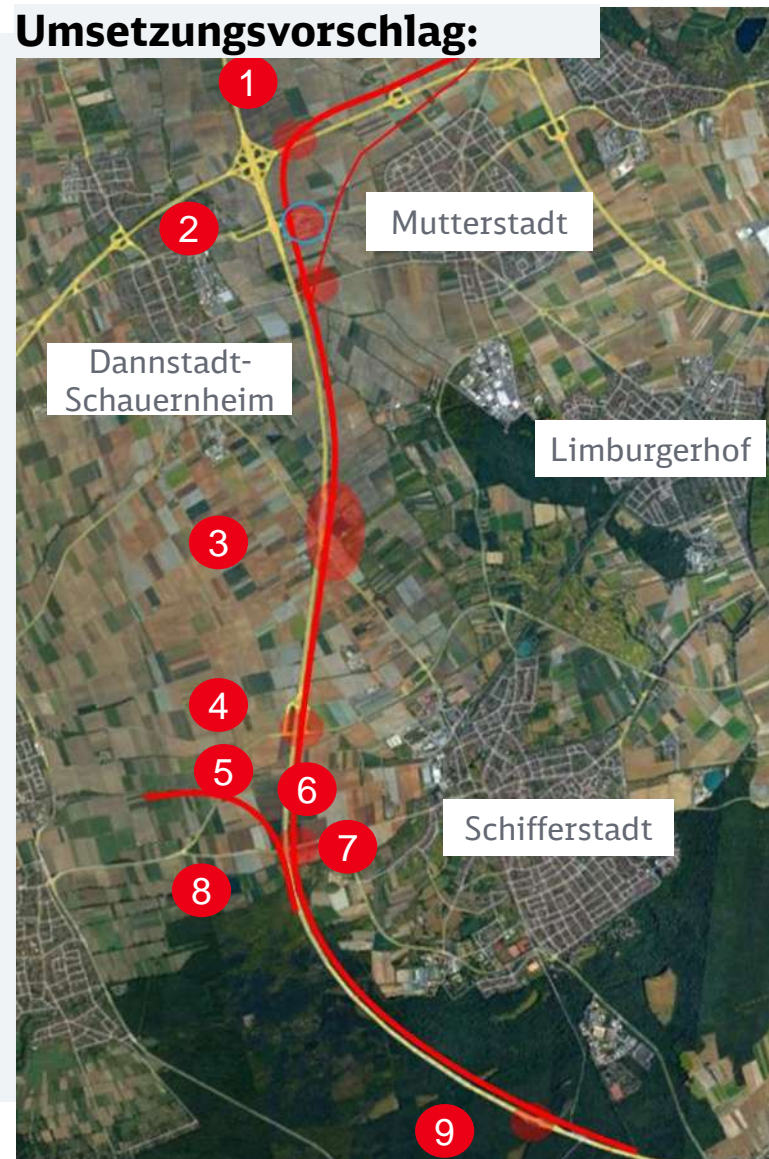
Hinweis: Konflikte mit...

- 1 Ggf. **Querung** der Autobahn **A61** (Wechsel der Bündelungsseite)
- 2 **Gemüsehof** (RWK V) und Straßenüberführung Neustadter Str.
Anmerkung: durch kleinräumige Umfahrung lösbar
- 3 **Raststätte** Dannstadt Ost und Weier
- 4 **Anschlussstelle** Schifferstadt
- 5 **Strecke 3280** in km 92,6
- 6 **Strecke 3401** in km 92,5
- 7 **Muldergraben / Neugraben**
- 8 Landstraße **L454**
- 9 Parkplatz **Nachtweide**
 - Wirtschaftsweg Brücke (3x)

Bewertung:

- Vorgeschlagene Maßnahme **ist trassierungstechnisch machbar.**

Umsetzungsvorschlag:



Verbindungskurve von der Strecke 3401/3280 in die NBS

Vorgeschlagene Maßnahme ist trassierungstechnisch machbar

Umsetzungsvorschlag:

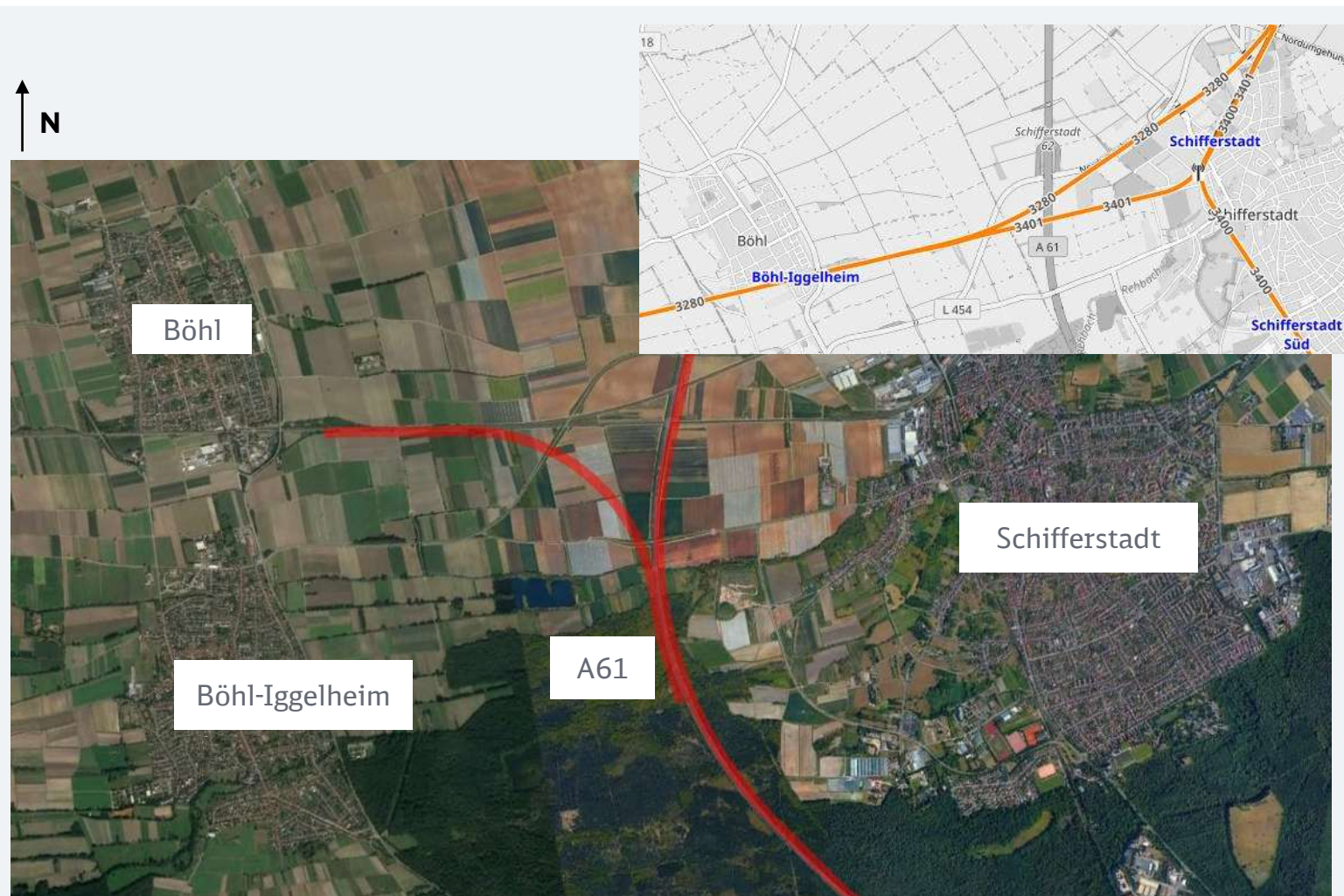
- Südlich Schifferstadt **eingleisige Verbindungskurve** von der **Strecke 3401/3280** (von Westen kommend) in die **NBS nach Süden** (verkehrliche Entlastung der Rheinbrücke LU-MA).

Hinweis:

- **Geschwindigkeit** (v) = **160 km/h** (Strecke 3280 mit einer Maximalgeschwindigkeit (V_{max}) von 200 km/h).
- **Ggf.** ist bei westlicher Bündelung eine **Unterführung** der **A61** **notwendig**.

Bewertung:

- Eingleisige Verbindungskurve **ist trassierungstechnisch machbar**.



Quelle: Google Earth

NBS mit Einbindung in die Strecke 3400.

Vorgeschlagene Maßnahme ist trassierungstechnisch machbar.

Umsetzungsvorschlag:

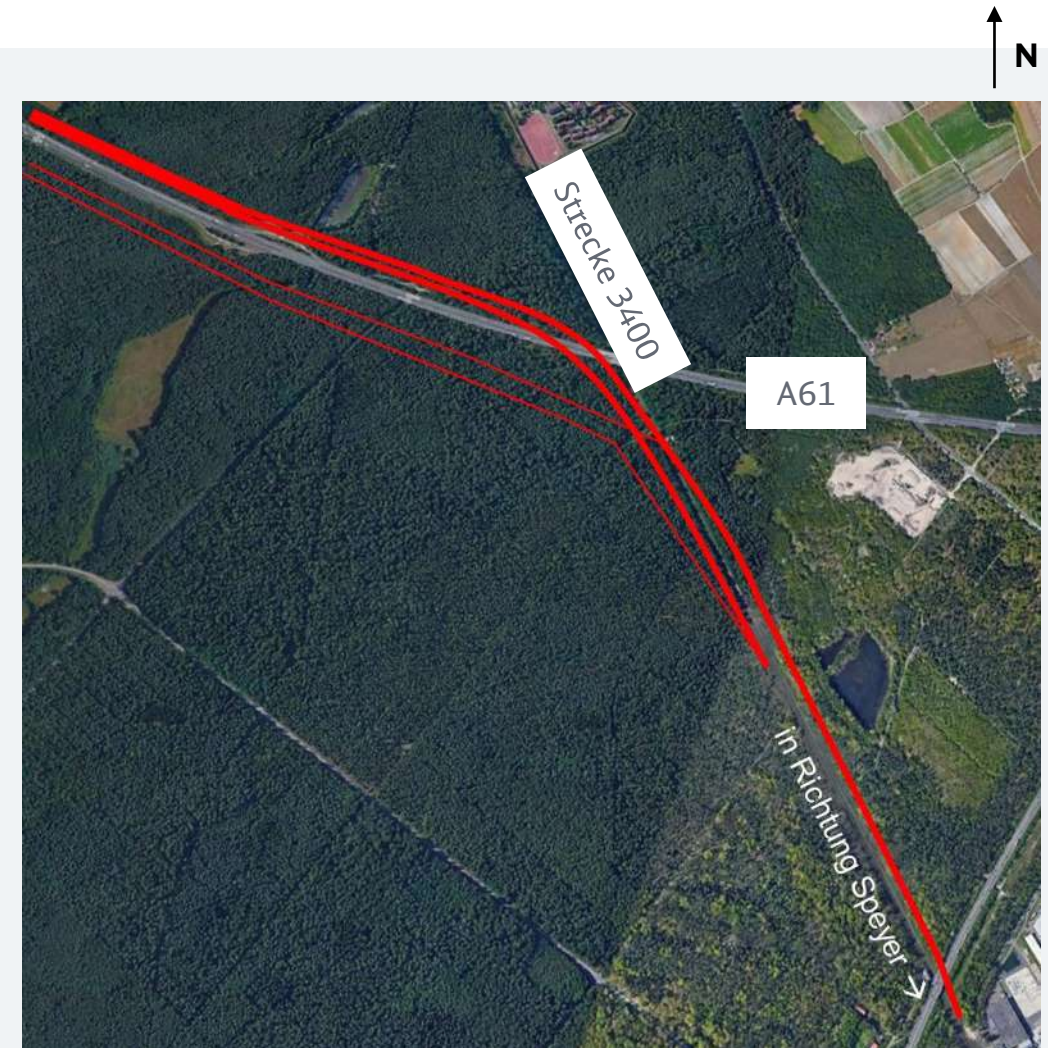
- **Einbindung** der **NBS** in die **Strecke 3400**.

Hinweis:

- Eine **höhenfreie Anbindung** in die **Strecke 3400** ist **trassierungstechnisch denkbar**.
- **Entwurfsgeschwindigkeit** (ve) liegt bei **200 km/h**.
- **Richtungsgleis** (Richtung Süden): **Unterquerung A61** **geländegleich**.
- **Gegenrichtungsgleis** (Richtung Norden): **Unterquerung Bestandsstrecke 3400** und **A61** in **Tieflage**.
- **Alternativ** ist auch bei **westlicher Bündelung** mit **A61** der Anschluss an die Strecke 3400 trassierungstechnisch denkbar.

Bewertung:

- Vorgeschlagene Maßnahme **ist trassierungstechnisch machbar**.



Quelle: Google Earth

Zwischenfazit:

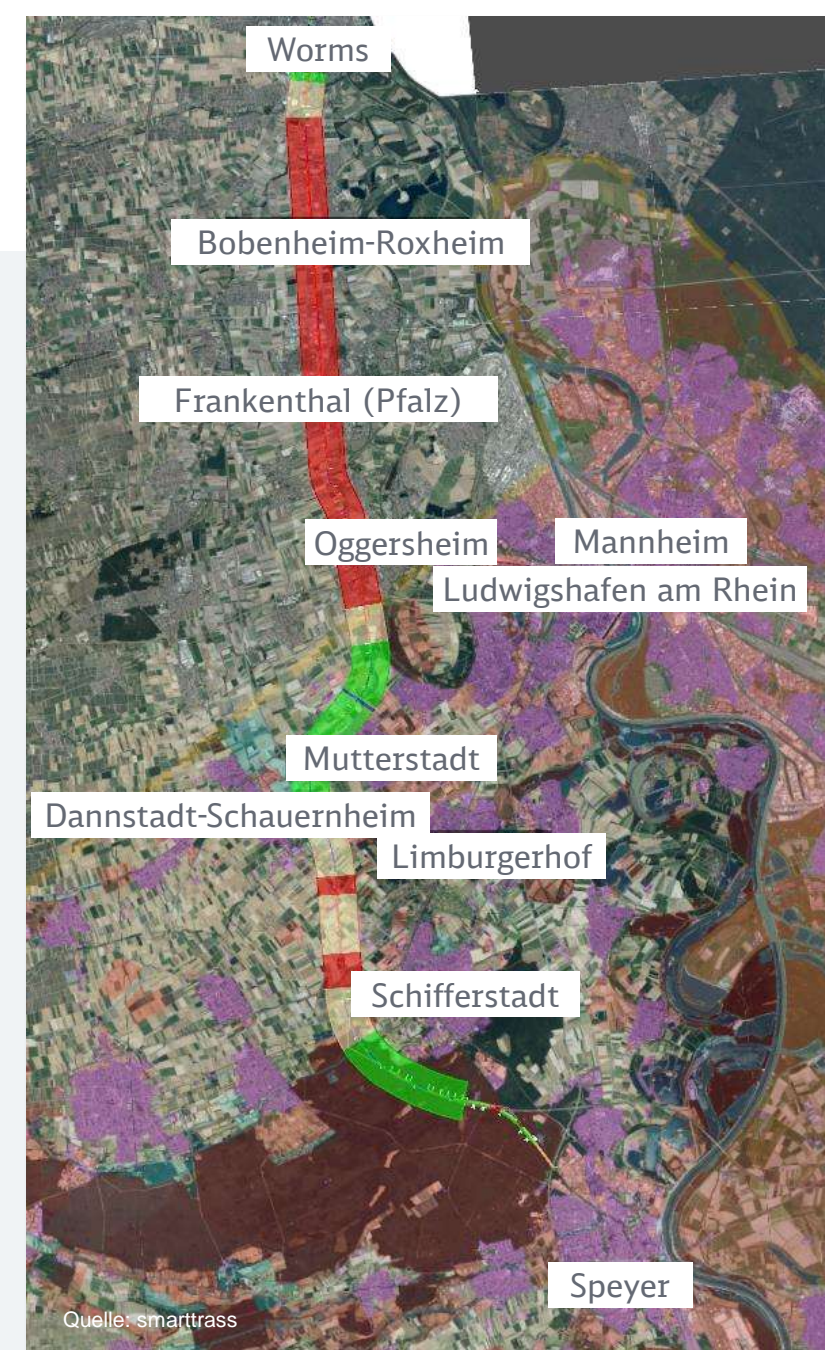
Mögliche Trassierung von Worms nach Speyer.

Daten:

Entwurfsgeschwindigkeit (ve)	200 km/h
Laufweg-Länge	Ca. 31,4 km
Geländegleiche Länge	10,8 km
Brücken	0,1 km
Trog	9,4 km
Tunnel (offene Bauweise)	12,5 km
Tunnel (geschlossene Bauweise)	3,9 km
Höhenfreie Anbindung an Strecke 3400	

Legende

	Oberirdisch
	Tunnel
	Trog
	Brücke
	Überschwemmungsgebiete
	RWK IV
	RWK V
	Suchraum



Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke Germersheim – Graben - Neudorf (Strecke 4132 & 3450)

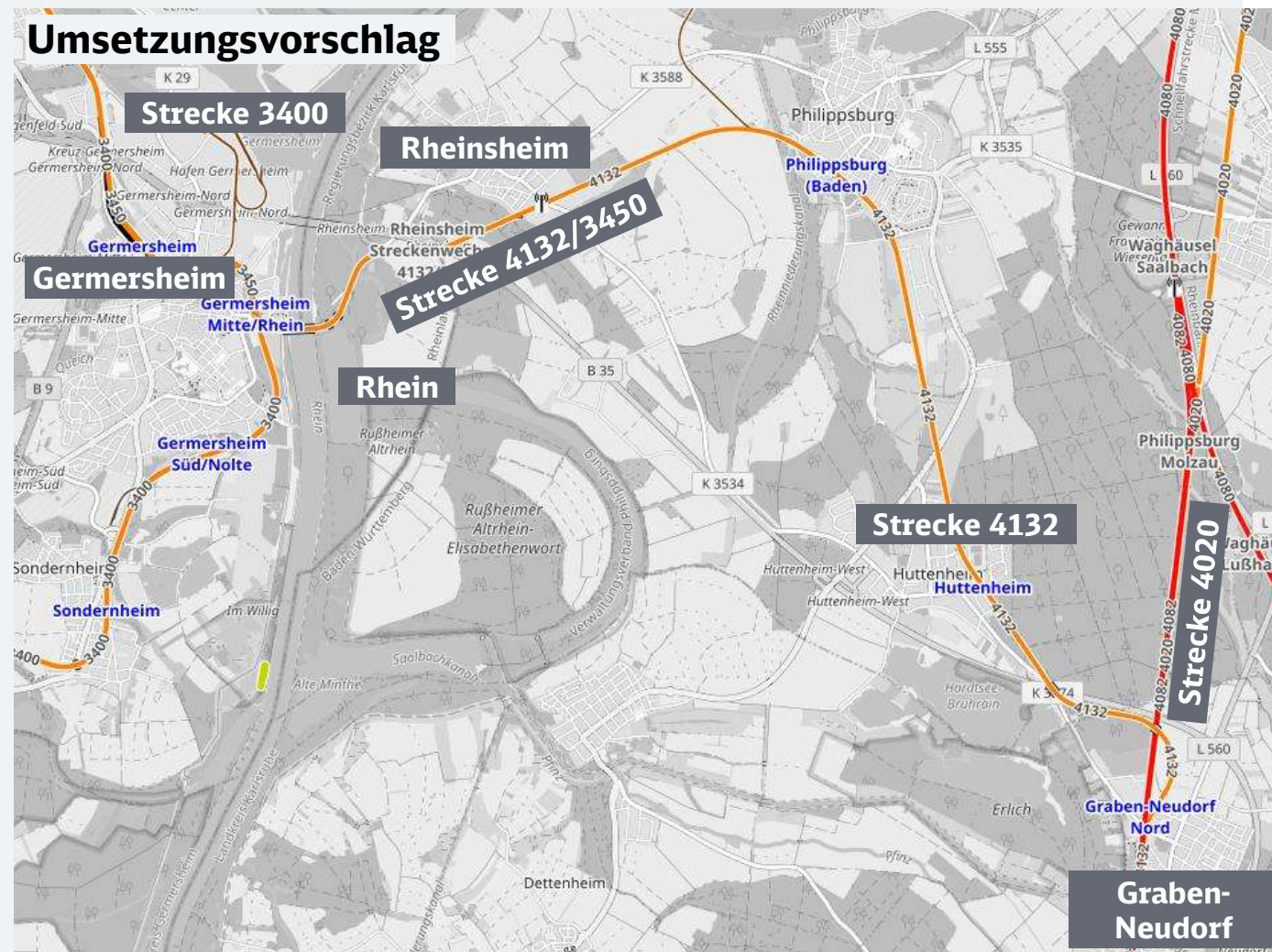
Missachtung der Planungsprämisse (120 km/h) ist unvermeidbar

Hinweise:

- **Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke 4132/3450** trassierungstechnisch teilweise nur mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h möglich. (ca. 14,6 km)
- **Wahrscheinlich** müsste die heutige **Rheinbrücke** für eine zweigleisige Reaktivierung **ersetzt** werden (abhängig von Gleisabstand und Bauwerkszustand).
- **Höhengleiche Ausfädelung** in Germersheim (3400) und **Einfädelung** in **Graben-Neudorf** (4020) möglich.
- Ersatzneubau **Haltepunkt Germersheim Mitte**.
- Ggf. müssen **kreuzende Bauwerke** auf Basis des zweigleisigen Lichtraumprofils erneuert werden (8 Eisenbahnüberführungen, 3 Straßenüberführungen und 2 Bahnübergänge)
- Optionaler Neubau **Außenbahnsteig Rheinsheim** und **Graben-Neudorf-Nord**.

Bewertung:

- Vorgeschlagene Maßnahme **ist trassierungstechnisch machbar**, allerdings nur unter **Missachtung der Planungsprämissen** (120 km/h)



Quelle: Google Earth

Umfahrung Würth mit Anbindung an die Strecke 4020 südlich Karlsruhe (1/3)

Vorschlag bündelt an die B9 bis zum Würther Kreuz

Umsetzungsvorschlag:

- **Umfahrung** von **Würth am Rhein**.
- **Südlich** von **Jockgrim** an die B9 schwenken und **B9** bis zum Würther Kreuz **bündeln**.
- **Rückführung** an die **Strecke 3400** Richtung Lauterbourg.
- **Südlich** von **Hagenbach** Querung des Rheins über eine **neue Brücke**, um danach in einen Tunnel im Hochgestade einzutauchen.
- **Anschluss** an die Strecken **4020 und 4280** (ABS/NBS Karlsruhe - Basel).

Hinweis:

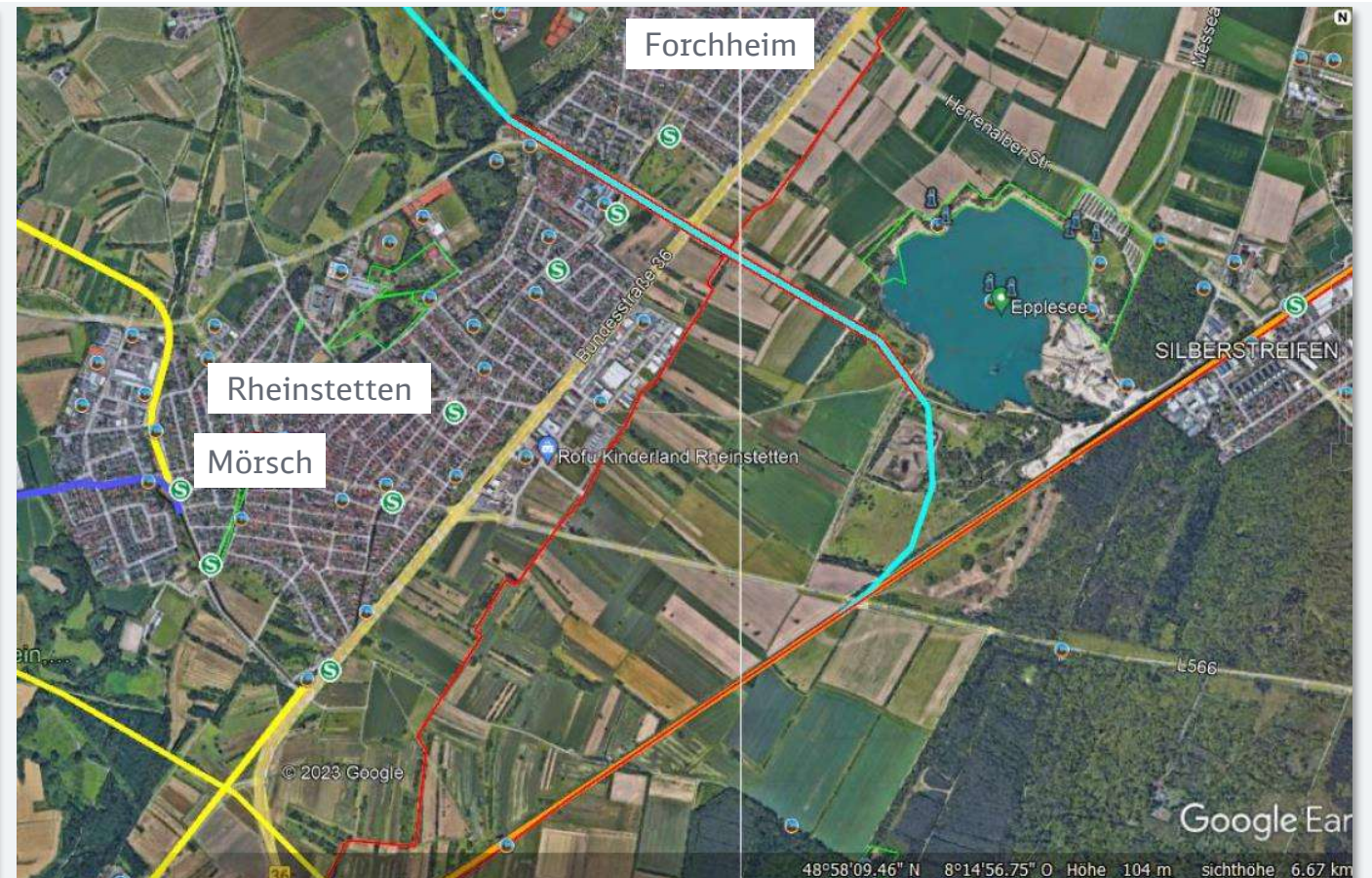
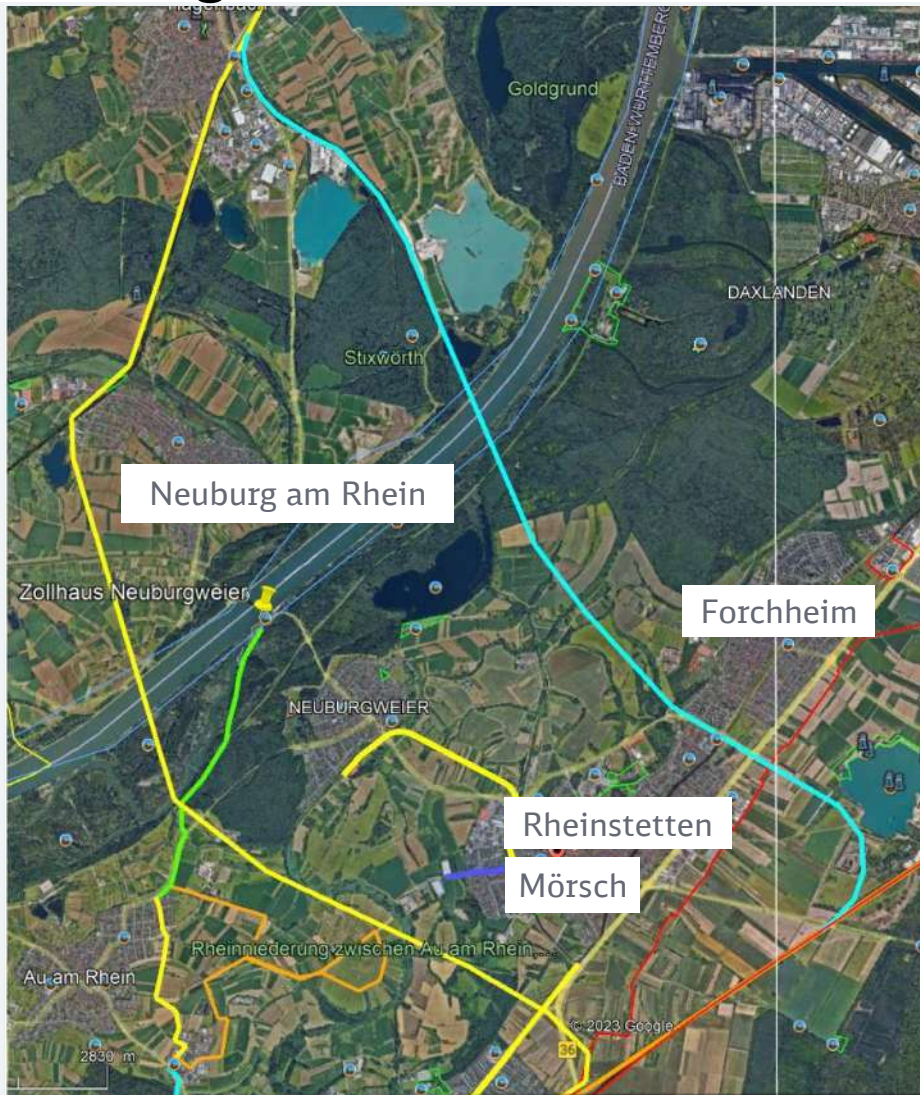
- Kleinster Radius (minR) = 600 m
- Niedrigste Höchstgeschwindigkeit (Vmin) = 100 km/h



Quelle: Vorschlag aus der Öffentlichkeit

Umfahrung Wörth mit Anbindung an die Strecke 4020 südlich Karlsruhe (2/3)

Gelb dargestellter Verlauf wird vorerst nicht weiter betrachtet.



Hinweis:

Gelb dargestellter Verlauf wird nicht weiter in Anlage 2 des Vorschlags beschrieben, daher erfolgt vorerst keine weitere Betrachtung.

Quelle; Google Earth und Vorschlag aus der Öffentlichkeit

Umfahrung Wörth mit Anbindung an die Strecke 4020 südlich Karlsruhe (3/3)

Missachtung der Planungsprämisse (120 km/h) ist unvermeidbar

Hinweise:

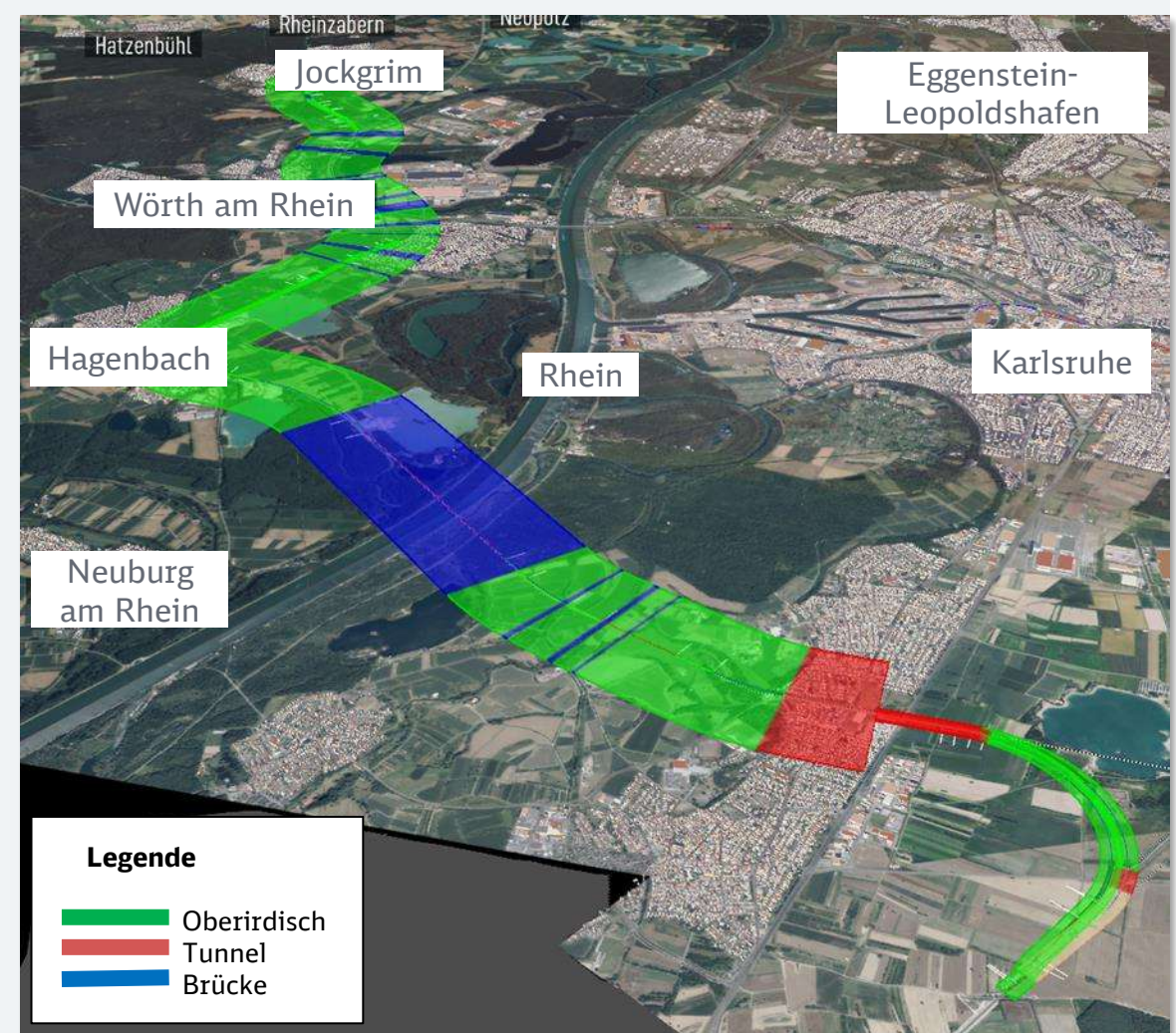
- **Umbau/Verschwenkung Strecke 3400** südlich Jockgrim notwendig.
- **Bündelung** mit **B9** auf Ostseite als Hochbrücke.
- **Kleinster Radius** (minR)=600 m bei **Hagenbach** (Vmax= 90 km/h)
- **Umbau Strecke 3400** zwischen Wörth und Hagenbach notwendig.
- **Querung Rhein** mit neu geplanter Rheinbrücke südlich Hagenbach.

Daten:

Laufweg-Länge	Ca. 18,5 km
Geländegleiche Länge	12,87 km
Brücken	3,65 km
Trog	0,79 km
Tunnel (offene Bauweise)	1,24 km

Bewertung:

- Vorgeschlagene Maßnahme ist **trassierungstechnisch machbar**, allerdings nur unter **Missachtung der Planungsprämisse** (120 km/h).
- **Höhenfreie Ausfädelung** aus der **Strecke 3400** südlich Jockgrim trassierungstechnisch möglich.



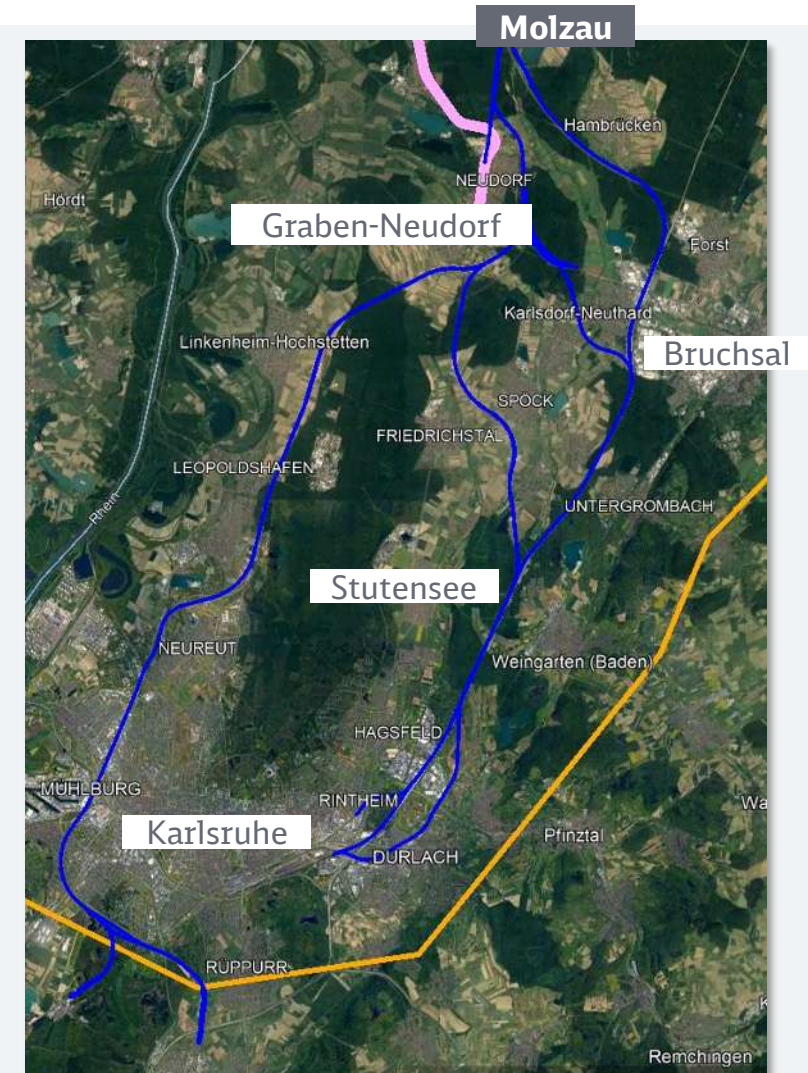
Quelle; smartrass

Ausbau zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe.

Vorgeschlagene Maßnahme ist trassierungstechnisch machbar.

- a** Teilabschnitt der Varianten R1-R4 als NBS/ABS zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe (wird derzeit im Variantenvergleich vertieft untersucht)
- Abschnitt der **Varianten R1-R4** (blau) zwischen Abzweig Molzau und Karlsruhe
 - **Ausfädelung** aus **Strecke 4020**
 - **Teillänge Graben-Neudorf-KA** = R1 39,5 km / R2 26,9 km / R3 27,6 km / R4 28,2 km
 - **Ausbau Gbf Karlsruhe** ca. 3,4 km
- b** Gleichzeitiger Ausbau Strecke 4020 und Strecke 4000 um je ein Gleis zur richtungsgebundenen Abfuhr der Verkehre im Engpassbereich (Vorschlag aus der Öffentlichkeit wurde 2022 schon einmal untersucht und zurückgestellt¹)
- **3. Gleis Ausfädelung Strecke 4020** aus Bf Graben-Neudorf, Einfädelung in Abzweig Strecke 4210
 - **3. Gleis Ausfädelung Strecke 4000** Bf Bruchsal, Einfädelung Bf KA-Durlach
 - **Konflikt** mit **Straßenbahntrasse** entlang der **Strecke 4020** (wird verdrängt)
 - Vorhandene 3. Gleis in Bahnhöfen müssen zu durchgängigem Gleis verlängert werden, **Haupt- und Abstellgleise entfallen** innerorts an Unterwegsbahnhöfen (Kompensation außerhalb)
 - Dreigleisiger Ausbau 15,5 km Strecke 4020, 16 km Strecke 4000

Bewertung: Alternative **a** ist **trassierungstechnisch machbar**. Alternative **b** ist **nur mit großen Konflikten (u.a. Eingriff in RWK V¹) trassierungstechnisch machbar**.



Quelle: Google Earth

Zusammenfassung der technischen Bewertung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit. (1/2)

Ein „moderater Ausbau“ ist nicht möglich.

Gesamtlänge Vorschlag

- 2-gleisige Durchbindung Strecke 3570 Worms Hbf (ohne vollständigen Umbau voraussichtlich nicht umsetzbar)	-2,5 km-
- NBS/ABS Worms-Ludwigshafen	31,4 km
- Anbindung Strecke 3280	3,3 km
- zweigleisiger Ausbau Strecke 3450 & 3142 Germersheim-Graben-Neudorf	16,4 km
- NBS/ABS Wörth-Karlsruhe-Basel	18,5 km
- Ausbau Graben-Neudorf Karlsruhe (R1 39,5 km / R2 26,9 km / R3 27,6 km / R4 28,2 km)	27,6 km – 39,5 km
- Ausbau Durchbindung Güterbahnhof Karlsruhe	<u>3,4 km</u>

101 - 113 km NBS/ABS

(Stimmt mit Angaben des Vorschlags überein)

Zusammenfassung der technischen Bewertung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit. (2/2)

Trassierungstechnisch teilweise nicht machbar.

Trassierungstechnisch machbar:

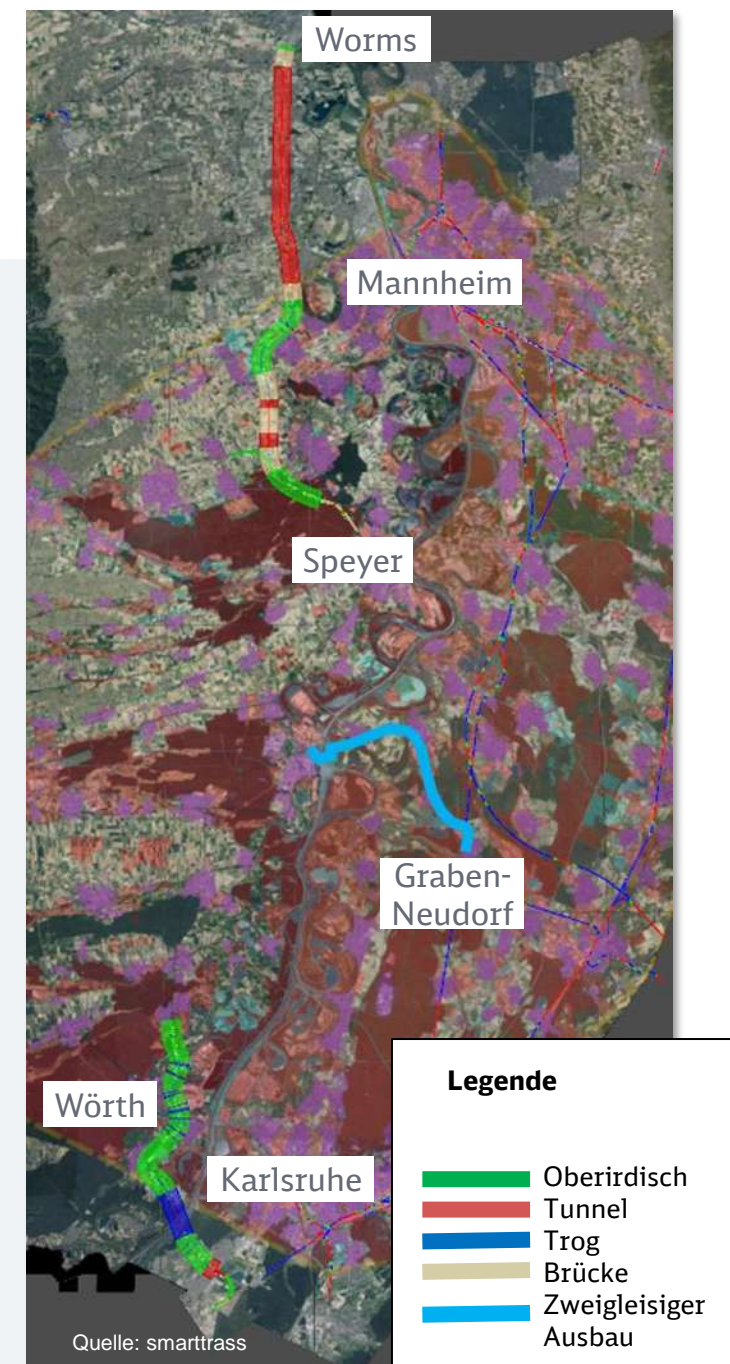
- 5 **NBS in Bündelung** mit der **A65** (Dreieck LU-Süd bis Autobahn-Kreuz Mutterstadt)
- 6 **NBS in Bündelung** mit der **A61** (Kreuz Mutterstadt bis Strecke 3400) inkl. Anbindung 3280/3401
- 7 **NBS mit Einbindung** in die **Strecke 3400**
- 10 **Ausbau** zwischen **Graben-Neudorf** und **Karlsruhe**

Trassierungstechnisch machbar, aber mit Einschränkungen verbunden:

- 3 **ABS zur Strecke 3522** (südlich Worms) für **zwei zusätzliche Gleise** zwischen **Worms Süd** und **Ludwigshafen-Oggersheim**: Tunnel notwendig
- 4 **NBS zwischen Ludwigshafen-Oggersheim** und **Autobahndreieck Ludwigshafen Süd gebündelt** mit der **B9**, inkl. Anbindung Studernheimer Kurve: Anbindung Studernheimer Kurve nicht möglich, zusätzlich Troglage
- 8 **Wiederherstellung der Zweigleisigkeit** der **Strecke Germersheim – Graben-Neudorf** (Strecke 3450 & 4132): Missachtung der Planungsprämissen
- 9 **Umfahrung Wörth** mit **Anbindung** an die **Strecke 4020 südlich Karlsruhe**
Missachtung der Planungsprämissen

Trassierungstechnisch nicht machbar:

- 2 **Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen** im Bereich **Worms**









Umweltfachliche Bewertung

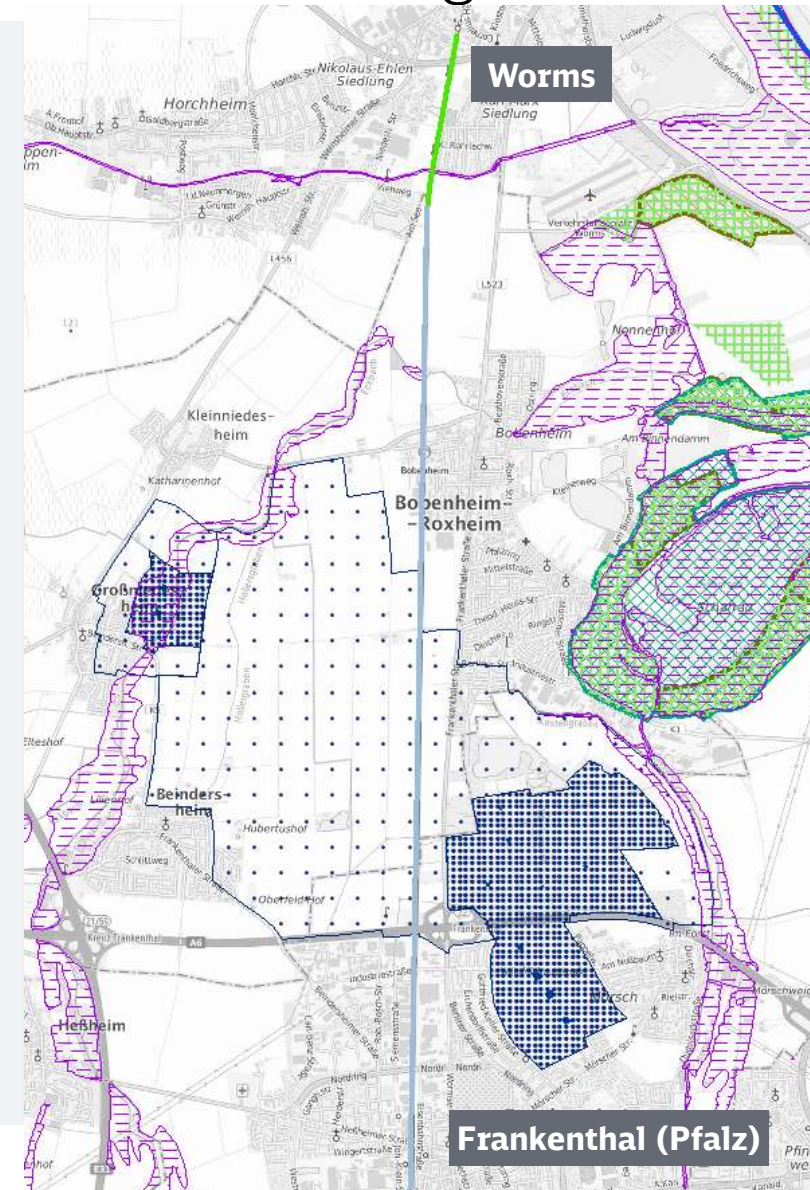
Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit

Massiver Eingriff in Siedlungsstrukturen zwischen Worms & Ludwigshafen

- Im **nördlichen Abschnitt** zwischen **Worms** und **Ludwigshafen** wäre ein **massiver Eingriff** in **Siedlungsstrukturen** (RWK V) erforderlich, daher ist **nur** eine **Tunnellösung denkbar** (Tunnellänge rd. 14 km).
- Mit einem **Tunnel** ist die **Konfliktlage** relativ **gering**, es wird nur ein **Wasserschutzgebiet** (WSG Zone III) **unterirdisch durchquert**.

Legende (Auszug):

-  oberirdische Abschnitte
-  Brücke
-  Tunnel
-  WSG Zone II
-  WSG Zone III
-  Überschwemmungsgebiete und HQ100-Bereiche



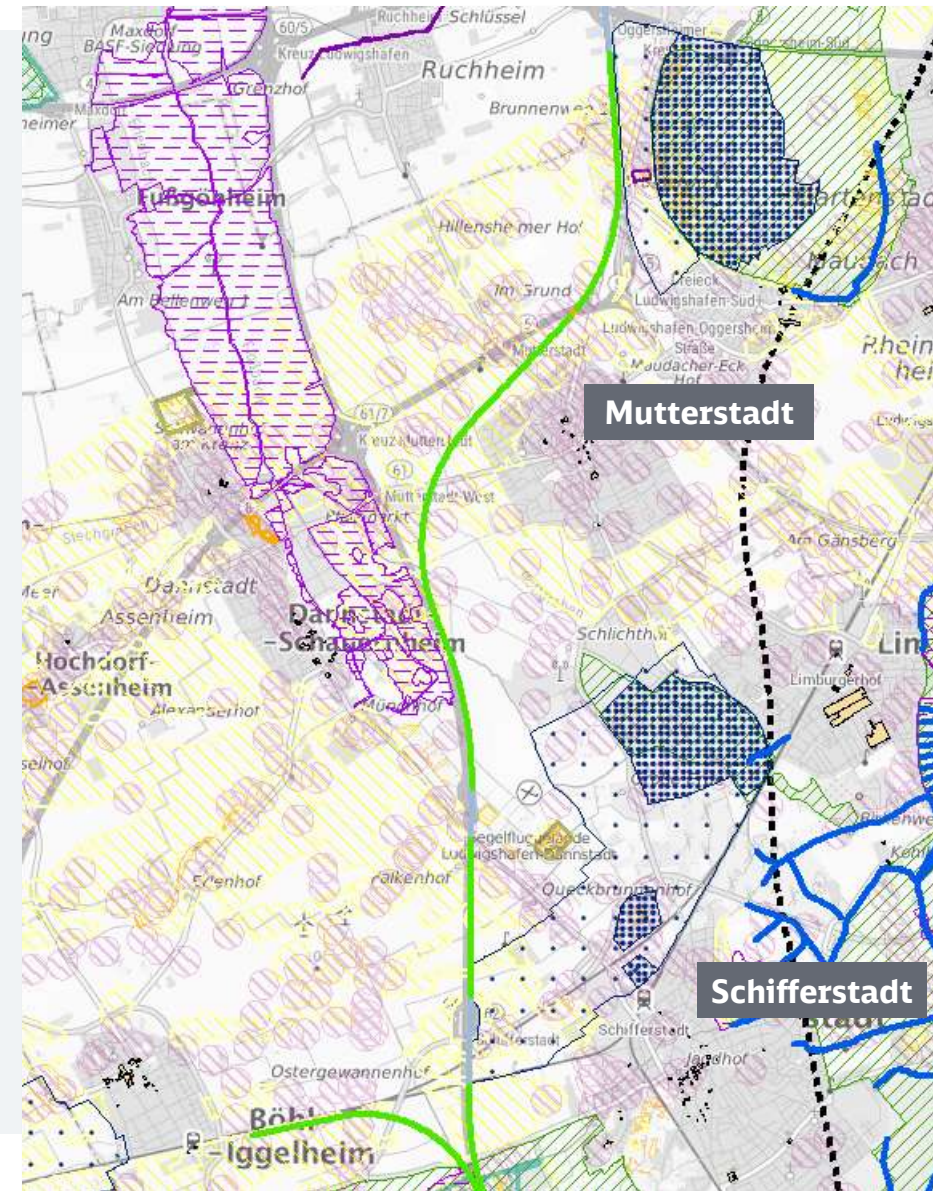
Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit

Relativ geringe Konfliktlage zwischen Mutterstadt & Schifferstadt

- **Oberirdischer Abschnitt** zwischen **Mutterstadt** und **Schifferstadt**: Hier liegt eine relativ **geringe Konfliktlage** vor. **Hauptkonflikte** sind schutzwürdige **Böden** und **Bodendenkmale**.
- **Teilweise** liegt eine **starke Annäherung** an **Wohnhäuser** im Außenbereich vor

Legende (Auszug):

- oberirdische Abschnitte
- Brücke
- Tunnel
- WSG Zone II
- WSG Zone III
- Überschwemmungsgebiete und HQ100-Bereiche
- schutzwürdige Böden
- Archäologische Verdachtsflächen



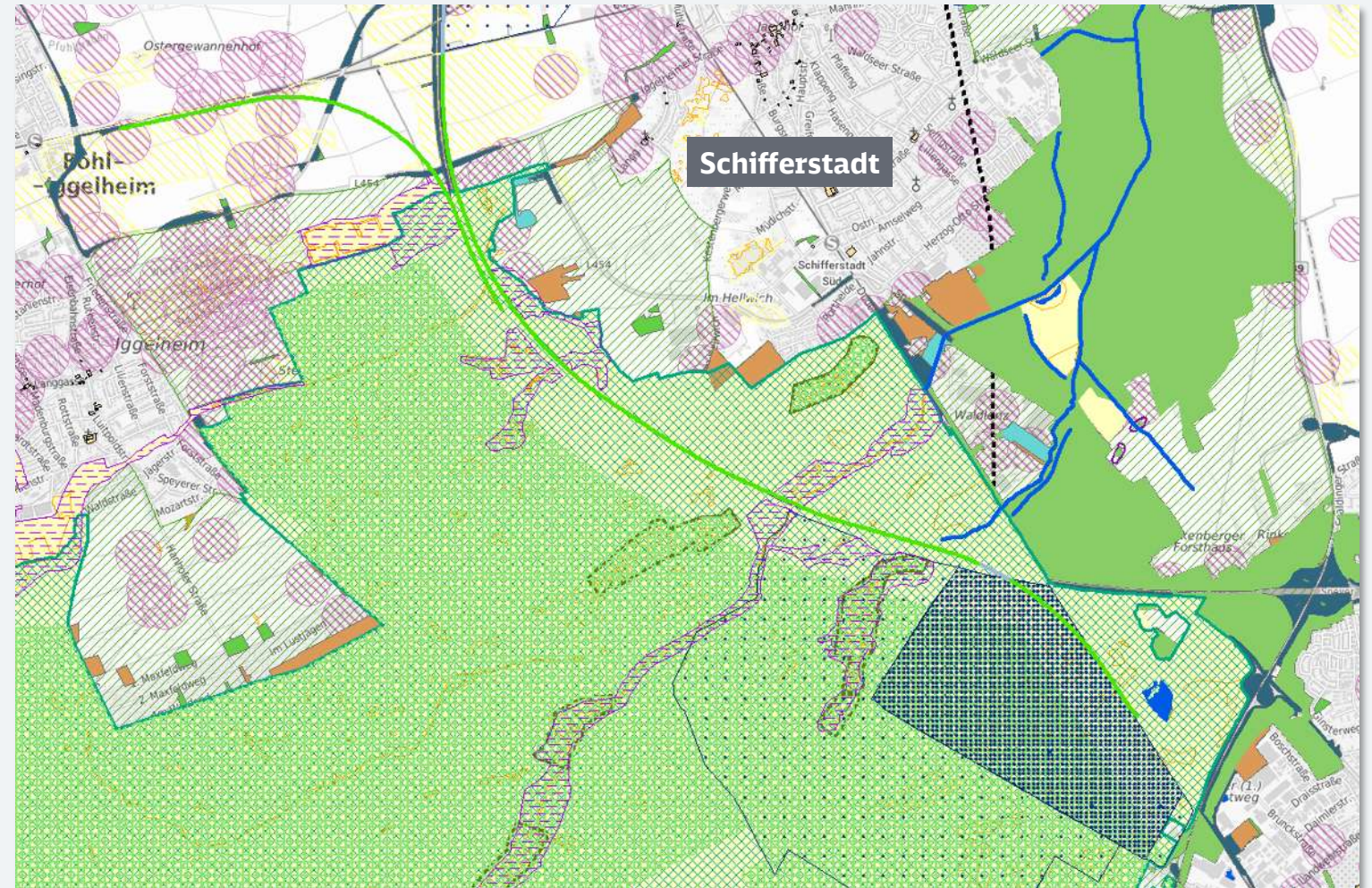
Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit

EU-Vogelschutzgebiet südlich von Schifferstadt

- **Oberirdischer Abschnitt** südlich von **Schifferstadt**: Durchquerung eines **EU-Vogelschutzgebiets** auf 6 km Länge, in Bündelung mit der A61
- **Randliche Durchquerung** eines **Wasserschutzgebiets (WSG Zone II)**

Legende (Auszug):

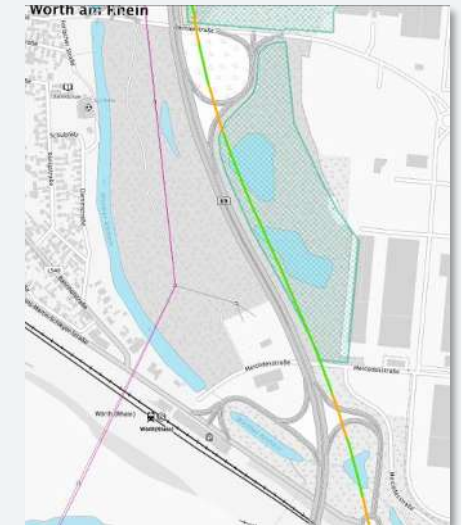
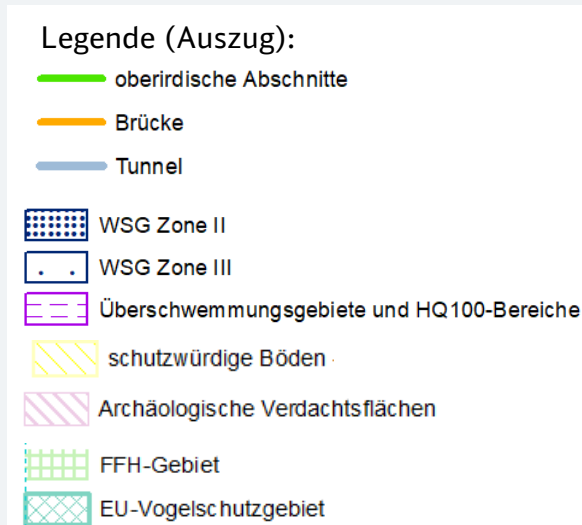
- oberirdische Abschnitte
- Brücke
- Tunnel
- WSG Zone II
- WSG Zone III
- Überschwemmungsgebiete und HQ100-Bereiche
- schutzwürdige Böden
- Archäologische Verdachtsflächen
- FFH-Gebiet
- EU-Vogelschutzgebiet



Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit

FFH- und EU-Vogelschutzgebiet bei Jockgrim & Wörth am Rhein

- **Oberirdischer Abschnitt bei Jockgrim:** Durchquerung eines **FFH- und EU-Vogelschutzgebiets** auf rd. 2 km Länge, nur teilweise in Bündelung mit der Bestandsstrecke 3400.
- **Oberirdischer Abschnitt bei Wörth am Rhein:** Durchquerung eines **FFH- und EU-Vogelschutzgebiets** auf knapp 2 km Länge, in Bündelung mit der B9.
- **Eingriff in mehrere Oberflächengewässer in Natura 2000-Gebieten.**



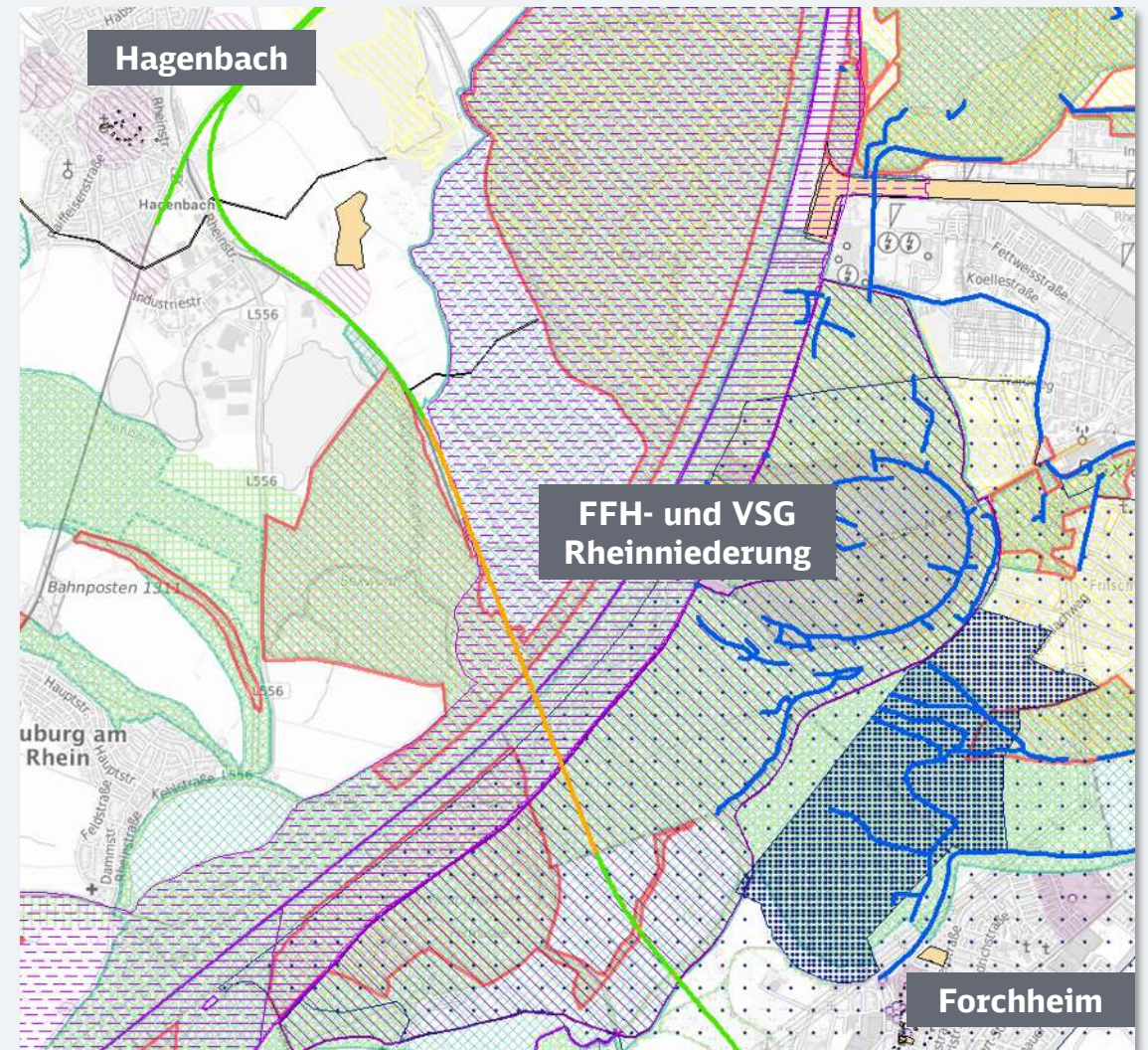
Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit.

Überschwemmungsgebiete zwischen Hagenbach und Forchheim.

- Rheinquerung zwischen **Hagenbach** und **Forchheim**: ungebündelte Durchquerung von **FFH- und EU-Vogelschutzgebieten** auf rd. 4 km Länge, teilweise **Naturschutz- und Ramsar-Gebiet**.
- Lange Durchquerung eines **Überschwemmungsgebiets**, größtenteils als Brückenbauwerk.

Legende (Auszug):

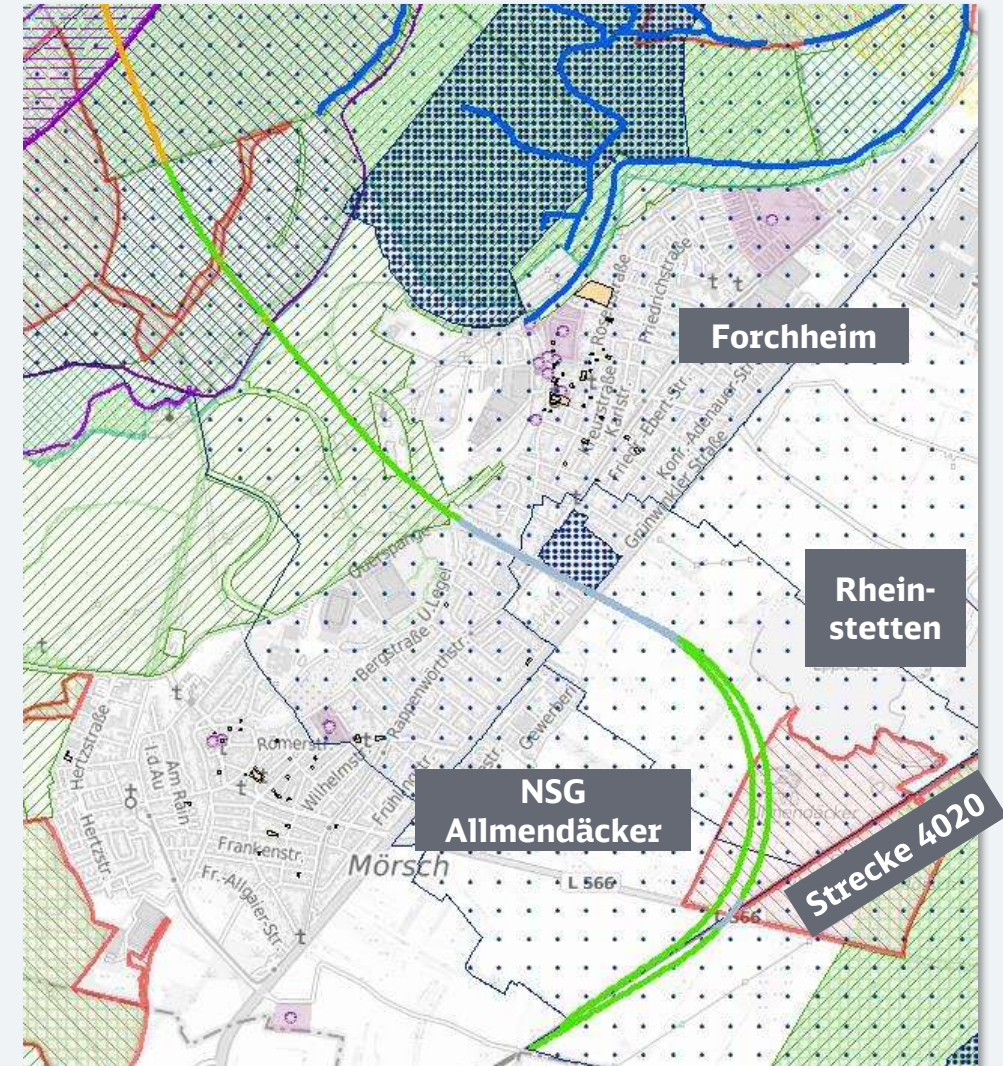
- oberirdische Abschnitte
- Brücke
- Tunnel
- WSG Zone II
- WSG Zone III
- Überschwemmungsgebiete und HQ100-Bereiche
- schutzwürdige Böden
- Archäologische Verdachtsflächen
- FFH-Gebiet
- EU-Vogelschutzgebiet
- NSG



Umweltfachliche Untersuchung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit

Einschleifung in Bestandsstrecke durch Naturschutzgebiet Allmendäcker

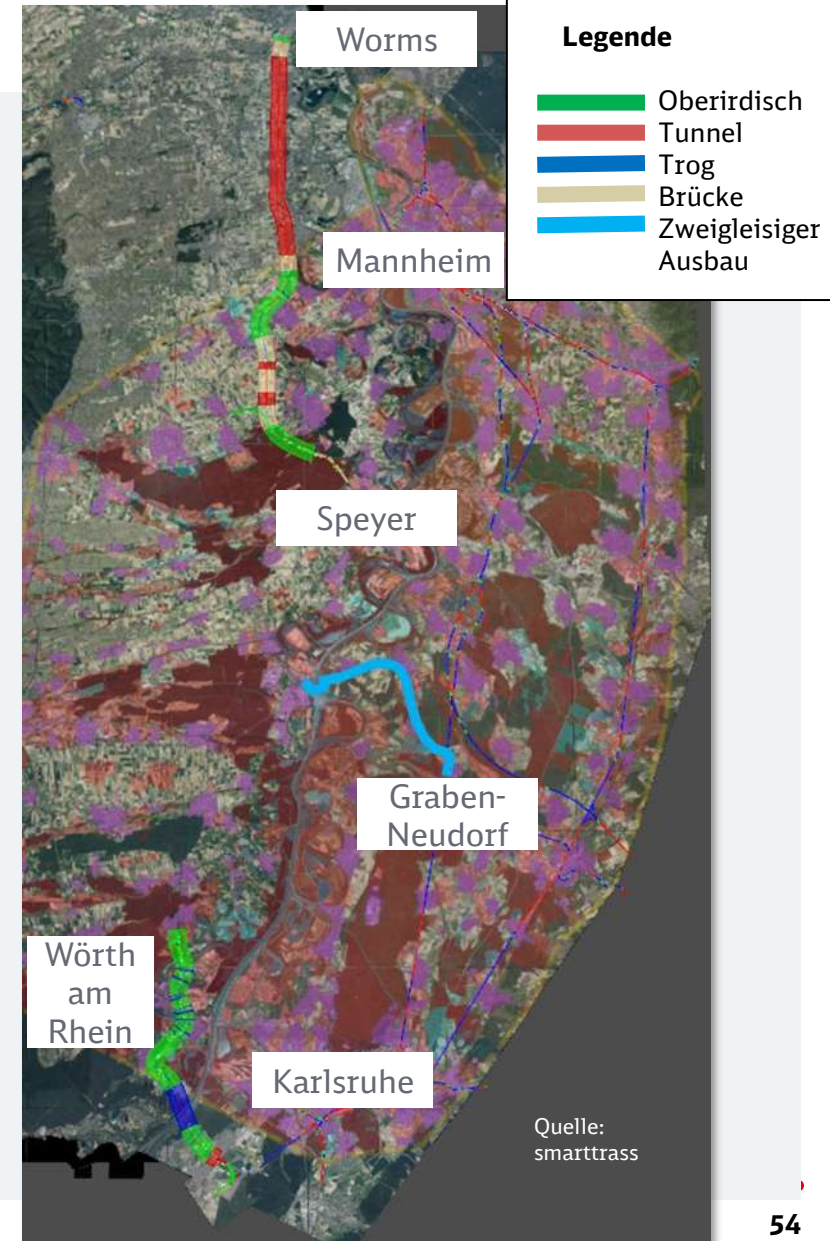
- **Einbindung in Bestandsstrecke 4020 bei Rheinstetten:**
 - ober- und unterirdische Durchquerung **Wasserschutzgebiet**, z. T. randlich in WSG Zone II als Tunnel
- Einschleifung in Bestandsstrecke mit zwei getrennten Gleisen durch **Naturschutzgebiet (NSG) Allmendäcker** mit Brutvorkommen des **Schwarzkehlchens**; zentraler Bestandteil des NSG (Feuchtgebiet) wird überbaut.



Zusammenfassung der umweltfachlichen Bewertung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit.

Tunnellösung zwischen Wörth und Rheinstetten denkbar

- Im **nördlichen Abschnitt geringere Konfliktlage** als bei den Varianten des Variantenvergleichs.
- Im **südlichen Abschnitt** zwischen Jockgrim und Rheinstetten sind **sehr hohe Konfliktlagen**:
 - **Neuzerschneidung** von mehreren **FFH-Gebieten** mit **Überbauung von Gewässern**
 - **umfangreiche Eingriffe in FFH-Lebensraumtypen**
 - **erhebliche Beeinträchtigungen** sind zu erwarten
- **Oberirdische Neuzerschneidung der Natura 2000-Gebiete** in der Rheinaue bei Hagenbach / Rheinstetten: **sehr hohe Eingriffe in FFH-Lebensraumtypen** werden erwartet.
- **Beeinträchtigung** einer **Wasserversorgung** bei Rheinstetten
- Bei **Einfädelerung** in **Bestandsstrecke** wäre ein **umfangreicher Eingriff** in ein **Naturschutzgebiet** nötig (bei keiner der anderen Varianten in vergleichbarem Umfang gegeben).
- Um die **sehr hohen Konflikte im Süden** zwischen **Wörth** und **Rheinstetten** zu vermeiden, wäre eine **Tunnellösung, analog** zur (vorab ausgeschiedenen) **Variante L4** unter dem Rhein, denkbar; dann jedoch würde sich die **Tunnellänge auf insgesamt 31 km** erhöhen.



Fazit der technischen und umweltfachlichen Bewertung

Alternativer Trassenvorschlag aus der Öffentlichkeit

Vorschlag aus der Öffentlichkeit wird zurückgestellt.

Fazit der technischen und umweltfachlichen Bewertung.





- **Trassierung:**
 - Zwischen **Worms Hbf** und **Worms Süd** ist eine **Durchbindung** von **zwei zusätzlichen Gleisen** aufgrund der Bebauung **nicht möglich**.
 - **Südlich von Worms** ist der Vorschlag **nur mit erheblichen Eingriffen** und **Einschränkungen umsetzbar**.
- Die **Genehmigungsfähigkeit ist zweifelhaft**, da günstigere Alternativen vorhanden sind: Alle ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten sind beispielsweise **ohne größere Neuzerschneidungen von Natura 2000-Gebieten umsetzbar**. Dies trifft auf den Vorschlag nicht zu.
- Ein „**moderater Ausbau**“ ist **nicht möglich**: Die **Länge** der **Neu- und Ausbaustrecke** ist **größer** als bei den acht Varianten des Variantenvergleichs. Umzusetzen wären rund 15 km Tunnel und 2,5 km Rheinbrücke.

Ergebnis: Der Vorschlag stellt **keine offenkundig vorteilhaftere Variante** dar. **Daher wird der Vorschlag nicht weiter vertiefend geprüft.**

1. Begrüßung
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
- 4. Ausblick**
5. Vertiefung in Gruppen

Das nächste Dialogforum für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist vsl. im 3. Quartal 2024 geplant.

Ausblick 2024/2025: Weg zur Antragsvariante

Veranstaltung	 16. Workshop	 13. Dialogforum	 14. Dialogforum	 15. Dialogforum
Datum	6. Mai 2024	16. September 2024	13. November 2024	Vsl. Q1 2025
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung 12. Dialogforum - Klärung spezifischer Fragen <div data-bbox="407 714 700 835" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> - Bei Bedarf </div>	<ul style="list-style-type: none"> - Vsl. Exkursion an eine Neubaustrecke - Autobahnparallele Bahntrasse - Lärmschutzwände - Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> - Blick in die Planungswerkstatt - Weiterer Prozess 	<ul style="list-style-type: none"> - Vsl. Antragsvariante für die Raumverträglichkeitsprüfung - Klärung spezifischer Fragen
	Online	Präsenz oder Online	Präsenz oder Online	Präsenz

- Für Dialogforen werden jeweils **weitere optionale Workshops** geplant.
- **Im Anschluss** an das **Dialogforum** zur **Vorstellung** der **Antragsvariante** wird ein **Behördeninformationsgespräch** und eine **öffentliche Informationsveranstaltung** organisiert.
- **Dialogforen werden** nach Verkündung der Antragsvariante **fortgesetzt**.

In Abhängigkeit vom Projektfortschritt können sich Inhalte und Termine einzelner Veranstaltungen nochmals ändern. Eine wichtige Prämisse für die Einhaltung des Terminplans ist das rechtzeitige Vorliegen der Zugzahlenprognose 2040.

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops.

Abstimmung der Workshops zur Verkündung der Antragsvariante (vor Ort)

Möglichkeit 1

Möglichkeit 2

Voraussetzung	Die Antragsvariante wird im Dialogforum verkündet.	
Themen der Workshops	Themen der drei Zielsysteme Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft/Technik	
Anzahl der Workshops	<ul style="list-style-type: none">- 3 separate Themenworkshops, je Zielsystem ein Workshop	<ul style="list-style-type: none">- ein einzelner Themenworkshop, der alle Themen der drei Zielsysteme bündelt
Zeitlicher Umfang	<ul style="list-style-type: none">- Innerhalb von zwei Wochen nach dem Dialogforum- jeweils (3x) ca. 3 Stunden- 14 – 17 Uhr	<ul style="list-style-type: none">- Innerhalb von einer Woche nach dem Dialogforum- einmalig ca. 7,5 Stunden- 9.30 – 17 Uhr, inkl. Mittagspause

Wie möchten Sie beteiligt werden?



Teilen Sie uns gerne Ihre Anregungen mit.



Im Anschluss können Sie Ihre Präferenz per Handzeichen signalisieren.

1. Begrüßung
2. Rückblick und Aktuelles
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - 3.1 Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten
 - 3.2 Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe
 - 3.3 Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit
4. Ausblick
- 5. Vertiefung in Gruppen**

An **drei Thementischen** haben Sie die Möglichkeit, Rückfragen an das Team und die Planungsbüros zu stellen.

1	2	3
Technik	Raumordnung und Umwelt	Weg zur Antragsvariante
Marius Kern (Krebs+Kiefer) Peter Prisslinger (DB InfraGO)	Martin Stolzenburg (Froelich & Sporbeck) Carlotta van den Boom (Froelich & Sporbeck) Dr. Christian Biernath (DB InfraGO)	Dr. Stefan Geweke (DB InfraGO) Daniel Mönius (DB InfraGO)

BAHNPROJEKT

Mannheim – Karlsruhe



Vielen
Dank