

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
Wortbeiträge aus der Antragskonferenz am 29.11.21						
1	Stadt Stutensee	Wann werden die Fortschreibungen der Raumordnungsplänen berücksichtigt?	Kapitel 1: Einführung	x		Bei der Erstellung der Raumordnungsunterlagen werden die Fortschreibungen entsprechend berücksichtigt.
2	Landesnaturerschuttsverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Ist in Bezug auf die Einbindung des Projektes in neue Konzepte wie den Deutschlandtakt explizit daran gedacht, sowohl was die verkehrliche als auch was die umweltfachliche Wirkung betrifft, die gegenseitige Wechselwirkung zu betrachten? Erfolgt eine Betrachtung der Auswirkungen dieses Projekts auf die Maßnahmen des Deutschlandtakts und umgekehrt eine Betrachtung der umweltfachlichen Auswirkungen der unterschiedlichen gesetzeten Maßnahmen des Vorhabens aus dem Deutschlandtakt? Ist das bilateral sowohl verkehrlich wie auch im Hinblick auf umweltfachliche Auswirkungen angedacht zu tun? Das wäre aus unserer Sicht sehr wichtig.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Der im September 2021 veröffentlichte Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt war der letzte Schritt in der Bundesverkehrswegeplanung 2030. Dort wurde der Deutschlandtakt positiv bewertet, sodass dieser grundsätzlich finanzierungsfähig ist. Für den Raum oder Korridor, der hier betrachtet wird, wurden verschiedene Maßnahmen identifiziert. Die DB Netz hat sich mit dem BMVI darauf verständigt, dass die Maßnahmen aus dem Deutschlandtakt, die sich auf die Nord-Süd-Durchbindung des Korridors beziehen, im Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe mitberücksichtigt werden. Wesentliche Anforderung ist, die Zugzahlen aus dem Deutschlandtakt für das Projekt mit zu berücksichtigen. Natürlich werden dann auch immer die umweltfachlichen Wechselwirkungen mit betrachtet.
3	Stadt Ettlingen	Es liegt eine deutliche Zunahme der Zugzahlen vor, bspw. der im Süden ankommenden Züge, die über die entsprechenden Strecken weitergeführt werden müssen. Werden sich die ganzen Untersuchungen (z.B. hinsichtlich Lärmschutzes) nur auf den Suchraum beziehen oder wird der Suchraum auch in diesem Aspekt bei Bestandsstrecken, wo keine Maßnahmen notwendig sein sollten, mit untersucht? Wird auch Ettlingen bei der Untersuchung der Auswirkungen mit betrachtet? Wir empfehlen, die Auswirkungen auch außerhalb des Suchraums mit in den Blick zu nehmen, um das einheitliche Schutzniveau, das auch in der Karlsruher Erklärung vom Regionalverband mit fixiert wurde, auch tatsächlich abzubilden.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Grundsätzlich kann über das Projekt nur die Infrastruktur finanziert werden, die auch tatsächlich zum Projektumfang gehört. Es gibt ggf. eine Fernwirkung, die dann mitbetrachtet wird, auch in Bezug auf den Schallschutz. Dieses Thema ist dann genauer anzuschauen, wenn die Vorzugsvariante identifiziert wurde. Ob Ettlingen dann noch der Fernwirkung ausgesetzt ist und entsprechend betrachtet werden muss, hängt davon ab, wo die Antragstrasse zum Liegen kommt.
4	Stadt Ettlingen	Es liegt eine erhebliche Steigerung des Nahverkehrs vor. Gerade auch für den Verdichtungsraum um Karlsruhe sind entsprechende Nahverkehrskapazitäten erforderlich. Wie sollen diese mit abgebildet werden?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Grundsätzlich werden für die Zugzahlenprognose des Bundes über die Länder auch immer die Nahverkehrszuwächse gemeldet, deren Bestellung beschlossen ist. Entsprechend sind die Nahverkehre dort auch enthalten. Ziel ist es, am Ende ein engpassfreies Netz zu erreichen. Daher sind die Nahverkehre grundsätzlich mitberücksichtigt.
5	Stadt Ettlingen	Sind die Prognosen des Bundes in der Form auch aktuell, oder sind sie mittlerweile schon wieder überholt?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens			Das ist ein rollierender Prozess. Im Prinzip gibt es grob alle fünf Jahre eine Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung. Vermutlich wird für die Planfeststellung des Vorhabens am Ende die Prognose 2040 relevant sein. Letztlich findet ein iterativer Prozess statt, der zu gegebenem Zeitpunkt eine Überprüfung der Rechtsgültigkeit der zugrunde liegenden Prognose erfordert
6	Stadt Karlsruhe	Können bei der Betrachtung der Betriebskonzepte in der Variantenprüfung auch andere Aspekte eine Rolle spielen als nur die technische Machbarkeit? Wenn man sich bspw. die Verbindung von Karlsruhe nach Stuttgart anschaut, dann ist es ja schon ein Stück weit auch so etwas wie eine Festlegung, ob man weiter diese Verkehre durchs Pfinztal, gleichermaßen wie über Bruchsal gestalten will oder ob man vielleicht doch verstärkt über Bruchsal fahren möchte, weil es einfach die schnellere Strecke ist. Dann würde diese im Moment durch Personen, Güter- und Regionalverkehr sowieso schon überlastete Strecke entlang des Kraichgaus nach Bruchsal noch stärker belastet werden. Das ist schon jetzt ein Kapazitätsengpass der Magistrale für Europa. Es bestehen Bedenken, dass wenn die Trasse Mannheim-Karlsruhe und die weiterführende Trasse als zwei unterschiedliche Trassenabschnitte betrachtet werden und diese vernünftig miteinander verbunden werden sollen, sich nicht genug mit einer Gesamtplanung beschäftigt wird. Hier wäre es im Hinblick auf die südliche Ausführung aus Karlsruhe extrem wichtig, dass man so etwas wie ein Gesamtbetriebskonzept kennt, das man dann wieder auf die einzelnen Trassenabschnitte anwenden kann, aber nicht einfach unterschiedlich plant und dann am Ende Betriebskonzepte hat, die zwar dann technisch möglich sind, die aber vielleicht auch in der Anbindung im Gesamttraum nicht alle optimalen Möglichkeiten nutzen.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Im Hinblick auf das Gesamtkonzept des Korridors stellt das übergeordnete Ziel des Bundesverkehrswegeplans eine engpassfreie Verbindung von Frankfurt über Karlsruhe bis nach Basel fest. Dieses Projekt sorgt damit für große Kapazitätswachse auf der Strecke. Natürlich wird in diesem Zusammenhang überprüft werden, welche Auswirkungen dies auf den Knoten in Karlsruhe, aber auch in Mannheim hat.
7	Stadt Karlsruhe	Der Stadt Karlsruhe stellt sich die Frage: „Wie sieht denn das zukünftige Betriebskonzept in Karlsruhe selbst aus?“ An wen muss ich mich bei der Bahn wenden, um den Gesamtkontext im Raum Karlsruhe zu betrachten? Bzw. wie kann man den Planungsprozess mit dem verknüpfen, was die Bahn auf dem Karlsruher Gelände um den Güterbahnhof herum dauerhaft sowieso für Planungen macht? Es ist nicht nachvollziehbar, dass man quasi am Rande oder eigentlich im Mittelpunkt letztlich dreier unterschiedlicher Betriebskonzepte agieren soll, die zunächst mal von ihrem Trassenabschnittsplanungsprozess nichts miteinander zu tun haben. Das kann so nicht akzeptiert werden.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Bzgl. der Diskussion der Gesamtkonzepte für Karlsruhe ist der Projektleiter der erste Ansprechpartner. Bei Bedarf werden auch noch andere Beteiligte der DB, z. B. Betrieb, Fahrplan, Konzernbevollmächtigter, eingebunden. Ein bilaterales Gespräch wird zugesagt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
8	Stadt Stutensee	Weshalb werden Betriebskonzepte erst wenn die Vorzugsvariante da ist und nicht parallel schon früher einbezogen, um dann auch über die Variante zu entscheiden?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens			Es liegen die verkehrlichen und betrieblichen Vorgaben vor, die angrenzenden Projekte mit einzubinden. Genauso liegen Prognosezugzahlen vor, die zu berücksichtigen sind und Quellen und Senken, die erreicht werden müssen. Ganz wichtig ist es auch, sich den Rangierbahnhof Mannheim und den Güterbahnhof Karlsruhe anzuschauen. Wenn es darum geht, auch Fernverkehre über die Strecke zu fahren, dann müssen auf jeden Fall auch die Hauptbahnhöfe angebunden werden. All diese Punkte stellen die aktuellen Rahmenbedingungen dar, auch für die der Grobkorridor- und Linienkorridorentwicklung. Um verkehrliche Überlegungen anstellen zu können, müssen zunächst durchgehende Linien ermittelt werden. Dann kann auch untersucht werden, welche welche Strecken für die Züge überhaupt möglich und gegebenenfalls zu präferieren sind. Es handelt sich folglich um einen parallel laufenden Prozess.
9	Stadt Stutensee	Wie werden die zunehmenden Lärmbelastungen auf den Bestandstrecken durch die Erhöhung des Fern- und Nahverkehrs in diesem Projekt mit einbezogen und betrachtet? Wird für Lärmschutz gesorgt, oder geschieht das gar nicht?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Bei der Variantenauswahl werden auf jeden Fall Schallbelastungen mitberücksichtigt. Wenn durchgehende Linienvarianten vorliegen, werden auch erste grobe Untersuchungen durchgeführt. Nur Leistungen des Projektumfangs können durch das Projekt finanziert werden. Hierunter fallen allerdings nicht Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Suchraum, sondern nur dort, wo die NBS/ABS verlaufen wird. Basierend auf konkreten Linienvarianten kann jedoch auch eine Fernwirkung berücksichtigt werden.
10	AKB (Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V.)	Im Rahmen des Dialogforums wurde die Frage gestellt, ob eine Zugzahlenerhöhung um 20 bis 30 % zwei neue Gleise nach sich ziehe? Die Antwort der Bahn konnte so interpretiert werden, dass da eigentlich weitere Prognosen zugrunde gelegt werden müssten oder werden, die in Zukunft kommen, dass also die aktuell zugrunde liegenden Zahlen es nicht befürworten, zwei neue Gleise zu legen. Damit sind eigentlich diese Zahlen zu euphemistisch.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens		x	Dies ist ein Missverständnis. – Ganz grundsätzlich ist die Auslastung der Infrastruktur in verschiedenen Bereichen des Suchraums unterschiedlich zu bewerten. Teilweise ist die Infrastruktur schon heute ausgelastet. Das heißt, teilweise gibt es schon heute eigentlich den Bedarf, mehr Kapazität zur Verfügung zu stellen. Deswegen wird es, wenn noch zusätzliche Zugzahlensteigerungen dazukommen, umso wichtiger und umso dringender, weiter auszubauen. Es wird im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung in den weiteren Planungsschritten überprüft, welche Infrastruktur in einzelnen Bereichen tatsächlich ausgebaut werden muss, um eine optimale Betriebsqualität zu erreichen. Grundsätzlich werden erst mal zwei neue Gleise gesucht. Damit wird der Lückenschluss zwischen den neuen Gleisen nördlich Mannheim und südlich Karlsruhe bewerkstelligt. Zukünftig ggf. erhöhte Zugzahlenprognosen werden in den weiteren Planungsschritten in jedem Fall berücksichtigt und gehen auch in die Kapazitätsuntersuchungen entsprechend ein.
11	AKB (Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V.)	Die Zugzahlen, die zugrunde gelegt werden bzw. die, die bei Inbetriebnahme fahren werden, sind sicher deutlich höher. Das kann man auch zu anderen Projekten im Süden und im Norden dieses Projekts lesen. Da wäre es als realistischer, von anderen Zugzahlen auszugehen.	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens		x	Es kann immer nur das zugrunde gelegt werden, was die aktuelle Rechtsgrundlage ist, aktuell die Zugzahlenprognosen 2030. Es liegen bis jetzt auch noch keine neuen Prognosezugzahlen vor. Deswegen ist man leider an diesen rollierenden Prozess gebunden. Das entspricht einfach dem Planungsprozess, wie er in Deutschland vorgegeben ist und die DB Netz AG als Vorhabenträgerin gebunden ist.
12	BUND/ NABU/ LNV	Sind Zwangspunkte nur der Übernahmepunkt von Frankfurt-Mannheim und der Übergabepunkt von Karlsruhe-Basel, oder gibt es doch Zwangspunkte wie den Güterbahnhof Karlsruhe, den Rangierbahnhof Mannheim, den Hauptbahnhof Mannheim oder den Hauptbahnhof Karlsruhe?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens			Es ist wichtig, dass der Rangierbahnhof in Mannheim engpassfrei angebunden wird. Wenn die Strecken als Mischverkehrsstrecken genutzt werden sollen, dann wird auch zwingend eine Anbindung an die Personenbahnhöfe benötigt. Zur Beurteilung von zwingenden Anbindepunkten laufen parallel zum Planungsprozess bereits Kapazitätsuntersuchungen mit. Sollten sich daraus Schlussfolgerungen zu zwingenden Anbindungen ergeben, könnten damit Varianten rausfallen, die diese Anforderungen nicht erfüllen. Ganz klar aber ist, dass das Vorhaben einen nördlichen und einen südlichen Endpunkt oder Übergabepunkt erreichen muss, und dass die DB grundsätzlich mit dem Projekt in Nord-Süd-Richtung eine Engpassfreiheit in dem Korridor erreichen muss.
13	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Sind die Stellungnahmen, die eingegangen sind, mit der Antwort von der DB erledigt, oder kommt vom Regierungspräsidium Karlsruhe dazu auch noch eine Aussage?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens			Im Anschluss an die Antragskonferenz wird die Raumordnungsbehörde den Untersuchungsrahmen festlegen. Dazu werden sowohl im Vorfeld schriftlich als auch i.R.d. Antragskonferenz mündlich eingegangene Beiträge berücksichtigt. Es ist vorgesehen ein zusammenfassendes Ergebnis zu formulieren, in dem enthalten ist, was über die Tischvorlage hinaus noch für den Untersuchungsrahmen wichtig ist. Es wird dann eine Zusammenstellung in einer Tabelle angehängt werden, wo alle Anregungen und der vorgesehene Umgang damit enthalten sind. Sie wird allen Beteiligten (auch im Internet) zur Verfügung gestellt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
14	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Bei den zugrunde liegenden Zugzahlen sollten Freiräume mitgedacht werden, weil zu erwarten ist, dass in zwei bis drei Jahren auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2040 nochmal geplant wird. Wie soll das vorstattgehen, dass man schon jetzt zusätzliche Freiräume mitdenkt? Wäre es des Weiteren möglich die Zugzahlen des Knoten Mannheim in dem Verfahren immer mit zu benennen und darzustellen, also nicht nur drei Querschnitte, sondern auch für Mannheim eine Zugzahlennennung im Zielnetz?	Kapitel 2: Beschreibung und Begründung des Vorhabens	x		Die DB Netz AG ist bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen an die Verwendung der aktuell gültigen Verkehrsprognose bzw. Prognosezahlen 2030 des BMVI gebunden. Sollten sich im Zuge der weiteren Planungsschritte die Vorgaben des BMVI ändern, werden diese entsprechend überprüft und ggf. berücksichtigt. Idealerweise ist noch ein Puffer drin. Die Zugzahlen für den Bereich Mannheim werden auf jeden Fall mit aufgenommen und auf der Homepage der DB mit dargestellt.
15	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Ist ein Tunnel tatsächlich eine Alternative, die im Raumordnungsverfahren ernsthaft geprüft wird?	Kapitel 3: Bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren	x		Auf der Raumordnungsebene wird grundsätzlich untersucht, wo aus topografischen Gründen ein Tunnel notwendig wird bzw. welche bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkfaktoren der mit sich bringt. Eine detaillierte technische Untersuchung folgt ggf. in weiteren Planungsphasen.
16	Stadt Stutensee	Es wurde erwähnt, dass Bauwerke und deren Wirtschaftlichkeit erst in der Planfeststellung in den Fokus rücken. Können Tunnel- oder Kreuzungsbauwerke bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit einbezogen werden und dann später, in der Planfeststellung, rausfallen? Würde die ganze Zeit in die Richtung weitergeprüft, wissend, dass Kreuzungsbauwerke erforderlich werden, aber deren Wirtschaftlichkeit erst in der Planfeststellung einbezogen?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Festgelegt wird zunächst eine raumordnerische Linie. Die konkrete Ausführung wird dann in der Planfeststellung festgelegt. Der technische Planer macht sich aber jetzt schon Gedanken, wie denn z. B. eine Kreuzung bestehender Infrastrukturen, insbesondere wenn es beispielsweise um die Kreuzung von Autobahnen geht, technisch realisierbar ist. Mit dem Planungstool smartrass bietet sich auch schon die Möglichkeit, alles in 3 D abzubilden und zu planen. Es wird in Form einer Tunnelvariante weiter geplant, sofern sich aus der oberirdischen Führung einer Linienvariante, aus planerischer Sicht, massive Eingriffe in die Bebauungsstrukturen ergeben würden. Das wird zwar eine gewisse Vorfestlegung sein, aber letztlich ist die Ausgestaltung und Definition der Ingenieurbauwerke erst Gegenstand in der Planfeststellung. Als Begründung zur Realisierung des Vorhabens erfolgt eine volkswirtschaftliche Bewertung. Es wird also ein Kosten-Nutzen Verhältnis größer 1 benötigt, damit eine Finanzierung aus Bundesmitteln erreicht werden kann. Bereits zum Abschluss der Vorplanung wird eine vorauslaufende Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Dabei werden auch konkrete Bauwerksvarianten, bspw. von Kreuzungsbauwerken berücksichtigt und auf ihre wirtschaftliche Vorzugswürdigkeit hin bewertet.
17	Stadt Karlsruhe	Ändert sich möglicherweise etwas am Bewertungskriterium der Kosten-Nutzen-Bewertung, bspw. durch Berücksichtigung von zusätzlichen Aspekten wie Klimaschutz und sollten solche Auswirkungen eine stärkere Rolle in der Bewertungsmethodik spielen? Welche Kriterien nutzt die Bahn?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Auf der Ebene der Verkehrsministerkonferenz der Verkehrsminister der Länder mit dem Bundesverkehrsministerium wird im Moment über die zusätzlichen Bewertungskriterien bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung diskutiert. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wird durch den Gutachter des Bundes berechnet. Es wird dann die Methodik zur Bewertung angewendet, welche zum Zeitpunkt der Bewertung gültig sein wird.
18	Stadt Karlsruhe	Gibt es Überlegungen, anstatt oberirdisch geschlängelten Strecken einfach ein Gesamtteil der Trasse direkt durch einen Tunnel zu legen? Wäre es möglich einen direkten Weg mit Tunnel zu finden, der auch unter einem großen Widerstand hindurchführen kann, anstatt zunächst um die großen Widerstände herumzufahren und am Ende dann doch mehrere Tunnelabschnitte zu benötigen?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung		x	Die Verkehrsinfrastruktur wird grundsätzlich aufgrund der flachen Topografie der Rheinebene oberirdisch geplant. Wenn Konflikte/ Hindernisse so hoch sind, dass man sie nicht oberirdisch überwinden kann, dann werden auch unterirdische Lösungen in Betracht gezogen und geprüft. Aus verkehrlich-betrieblichen Gründen werden, möglichst geradlinige Trassen präferiert. Das wird dann auch bei der betrieblichen oder verkehrlichen Bewertung eine Bedeutung spielen. Auch unter Klimagesichtspunkten ist es anzustreben, eine möglichst kurze Streckenverbindung zu suchen. Lange Streckenverbindungen bedeuten über Jahrzehnte, über die Betriebsdauer der Strecke, sehr lange Streckenlängen, die mit entsprechendem Energieaufwand gefahren werden müssen. Das wird letztlich bei der Betrachtung oder Bewertung auch unter Aspekten des Globalklimas mit in die Bewertung hineinspielen. Der Sachverhalt ist aber schwer quantifizierbar. Daher wird eine verbal-argumentativ Betrachtung durchgeführt.
19	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Vor dem Start des Raumordnungsverfahren wäre es interessant zu erfahren, in welcher Tiefe und mit welcher Methode das Kriterium der Landschaftszerschneidung berücksichtigt wird. Es ist letztlich nicht nur ein Kriterium, sondern ein sehr klarer gesetzlicher Auftrag, der auch im Naturschutzgesetz Baden-Württemberg –wie ein Optimierungsgebot – formuliert ist. Man könnte sich auch die Frage stellen, ob dieser gesetzlich niedergelegte Schutz unzerschnittener Landschaftsräume der Raumwiderstandsklasse III anstelle von II zugeordnet werden könnte.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Üblicherweise wird auf der Raumordnungsebene immer der Ansatz von 100 km ² für unzerschnittene Räume gewählt. Es wird aber auch geprüft, ob es sinnvoller wäre, auf kleinere unzerschnittene Räume zurückzugehen. Der Hinweis wird daher aufgenommen und bei der Ausarbeitung der konkreten Methodik für den Variantenvergleich berücksichtigt. Wenn die Planung nun in den Variantenvergleich übergeht, dann löst man sich von den Raumwiderstandsklassen, die für die Grobbeurteilung des Raums zugrunde gelegt wurden. Im Folgenden geht es um konkrete Bewertungskriterien, z. B. die Durchfahrungsängen durch solch großflächig unzerschnittenen, verkehrsarmen Landschaftsräume. Das wird gemessen, bewertet und vergleichend gegenübergestellt. Dabei geht es dann nicht mehr um diese Raumwiderstandsklassen, sondern um konkrete Bewertungskriterien.
20	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Wer hat die Planungsprämisse festgelegt, welche besagt, dass aufgrund der Topografie primär oberirdische Leitungen zu planen sind und wie lässt sich das rechtlich begründen, dass mögliche Alternativen einfach mit einer Prämisse ausgeschlossen werden?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Die Verkehrsinfrastruktur wird grundsätzlich aufgrund der flachen Topografie der Rheinebene oberirdisch geplant. Wenn Konflikte/ Hindernisse so hoch sind, dass man sie nicht oberirdisch überwinden kann, dann werden auch unterirdische Lösungen in Betracht gezogen und geprüft.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
21	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Wann sind oberirdische Konflikte so hoch, dass man sie nicht mehr überwinden kann und eine unterirdische Lösung in Betracht gezogen werden muss? Ggf. ist eine durchgängige unterirdische Streckenführung aufgrund ohnehin längerer notwendiger Tunnelstrecken sinnvoller, um jegliche Raumwiderstände zu vermeiden?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Wenn man im Prinzip keine oberirdischen Alternativen mehr findet und sozusagen durch die höchsten Raumwiderstandsklassen, insbesondere Raumwiderstandsklasse V, gegebenenfalls auch Raumwiderstandsklasse IV, muss, würde man eine unterirdische Umgehung prüfen. Es gibt bspw. Aspekte des Europäischen Gebietsschutzes, die FFH-Gebiete: Wenn dort eine erhebliche Beeinträchtigung festgestellt wird, dann ist zu prüfen, ob es Alternativen gibt, die ohne diese erhebliche Beeinträchtigung auskommen. Auch bei den Zielen der Raumordnung ist zu prüfen, ob Konflikte vermieden werden können, durch welche Maßnahmen auch immer, dazu zählen auch die Tunnellösungen. Dabei spielen aber auch Fragen von Zumutbarkeit und Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Wenn eine Lösung vorliegt, die unzumutbare wirtschaftliche Folgen zur Folge hat, dann wäre diese nicht mehr als zumutbar einzustufen.
22	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Bei Natura-2000-Gebieten kann davon ausgegangen werden, dass wenn durch diese eine Verkehrsstrasse gelegt oder am Rand vorbeigefahren wird, dort immer eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt. Heißt das, dass dort immer geprüft wird, ob eine Tunnellösung eine Alternative ist?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Es wird versucht, möglichst Linien zu finden, bei denen vielleicht nur sehr kurze oder randliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete erfolgen, oder dass es in Bündelung mit anderen Verkehrsträgern erfolgt. Dann wird im Einzelnen zu prüfen sein, ob eine Erheblichkeit zu erwarten ist oder nicht. Es hängt immer davon ab, wie groß die Flächeninanspruchnahme in Bezug auf die Gesamtfläche des Schutzgebiets ist, ob der die entsprechenden FFH-Lebensraumtypen in Anspruch genommen werden oder nicht, ob die Schutz- und Erhaltungsziele des Gebiets beeinträchtigt werden. Das wird auf der Ebene einer vertiefenden Vorprüfung durchgeführt. Die konkrete Verträglichkeitsprüfung erfolgt dann auf der nächsten Planungsebene, aber im Rahmen einer Vorprüfung wird das untersucht. Es ist richtig, dass dann geprüft werden muss, ob eine Tunnellösung zumutbar wäre und ob diese den Konflikt vermeiden könnte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zu untersuchen ist ob bergmännische Tunnel technisch möglich sind oder ob es Tunnel sind, die in offener Bauweise gebaut werden. Bei offenen Bauweisen kann die Beeinträchtigung nicht in allen Fällen vermieden werden. Wenn dort oberirdisch ein alter Buchenwald steht, dann wird dieser bei einer offenen Tunnelbauweise auch beseitigt: dort wäre dann nur eine bergmännische Lösung möglich, das ist aber im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit anders einzustufen. Dann steht wieder die Frage nach dem volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen im Vordergrund.
23	Kreisbauerverbände Karlsruhe und Rhein-Neckar	Es wurde bereits öfter von verschiedenen Teilnehmern eine vollständige Tunnelvariante angeregt, warum ist davon nichts mehr zu hören?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung		x	Ein wesentliches Kriterium, um das Projekt überhaupt umsetzen zu können, ist letztlich die Finanzierungsfähigkeit, die wiederum vom volkswirtschaftlichen Nutzen, der über 1 liegen muss, abhängt. Für einen Tunnel von Mannheim nach Karlsruhe müsste all das was auch oberirdisch zu planen wäre (Oberbau, Oberleitungsanlagen, Sicherungstechniken) auch bei einem Tunnel geplant und kostenmäßig angesetzt werden. Dazu käme dann praktisch noch das Bauwerk Tunnel über die ganze Länge. Dadurch sinkt der volkswirtschaftliche Nutzen und gefährdet das Vorhaben als Ganzes. Um ein Gefühl zu den Kostensteigerungen von Tunnellösungen zu geben, wird die DB im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung einen Vergleich zwischen oberirdischer und unterirdischer Streckenführung bezogen auf einen Kilometer Ausbau geben.
24	Gemeinde Plankstadt	Die Gemeinde Plankstadt ist bereits von drei Bundesverkehrswegen umgeben. Die Freiräume, die nach bewussten Planungsentscheidungen der letzten Jahrzehnte jetzt noch da sind, müssen der Gemeinde erhalten bleiben. Dort plant die Bahn nun einfach durch. Deswegen sollte hier, und zwar dringend, nachgesteuert werden. Die Gemeinde darf nicht von vier Seiten eingekesselt werden. Es existieren Parallelitätsgebote und das Verbot die Landschaft zu zerschneiden. Das muss ausdrücklich berücksichtigt werden.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Beim Schutzgut Mensch fließen sowohl Trennwirkungen als auch sogenannte Einschusswirkungen in die Betrachtung mit ein. Es wird also berücksichtigt, inwieweit bei bestehenden Ortslagen, die schon von einer Seite von Verkehrsinfrastrukturen umgeben sind und jetzt von der anderen Seite zusätzlich noch umgeben wären, eine Einschusswirkung entsteht. Bei der Planung wird es angestrebt, eine Variante zu finden, die mit möglichst geringen Eingriffen in den bestehenden Freiraum auskommt und möglichst wenig neue Zerschneidungswirkungen hervorruft. Letztlich wird man es nicht ganz vermeiden können, auch in Freiraum einzugreifen.
25	Landesbauernverband in Baden-Württemberg e.V. (LBV), Hauptgeschäftsstelle	Inwieweit sind sowohl die Kiesgewinnung als auch Freiflächenphotovoltaik räumlich so begrenzt, dass sie in die Raumwiderstandsklasse IV (sehr hoch) zugeordnet werden müssen? Sind nicht gerade Kiesgewinnung und erneuerbare Energien Bereiche, die in der Raumschaft eine Flexibilität aufweisen. Aus unserer Sicht sollte das noch mal kritisch in den Blick genommen werden, ob die Lösungen, die sich daraus ergeben, nicht eine Schiefe ergeben im Hinblick auf die doch eigentlich flexibel anzupassenden Nutzungen – Rohstoffe, Kies oder erneuerbare Windenergie.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Die textlichen Festsetzungen der Regionalpläne sind grundsätzlich ausschlaggebend. Darin ist die sogenannte Ausschusswirkung bei den Vorrangflächen für oberflächennahe Rohstoffe vorgesehen. Das heißt, es ist nicht zulässig, in diesen Bereichen zu bauen. Dies wird im Einzelnen noch mal beleuchtet, sofern solche Flächen betroffen sind oder einer Planung im Weg stehen. Dabei kommt es auch darauf an, ob solche Flächen mittig zerschnitten werden oder ob man am Rand im geringeren Umfang in solche Flächen eingreift. Dazu wird auch eine verbal-argumentative Bewertung erfolgen, auch im weiteren, gesamten Planungsprozess. Es handelt sich hierbei vermutlich um Vorrangflächen für Windenergie und nicht um Vorrangflächen für Freiflächenphotovoltaik.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
26	Gemeinde Eppelheim	Eppelheim hat eine ähnliche Betroffenheit wie Plankstadt. Auch die Gemeinde Eppelheim möchte nicht, dass sie von allen Seiten eingekesselt wird. Nur Richtung Plankstadt ist eine freie Beweglichkeit heute noch möglich; daran möchte die Stadt festhalten und bittet um Berücksichtigung.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Beim Schutzgut Mensch fließen sowohl Trennwirkungen als auch sogenannte Einschusswirkungen in die Betrachtung mit ein. Es wird also berücksichtigt, inwieweit bei bestehenden Ortslagen, die schon von einer Seite von Verkehrsinfrastrukturen umgeben sind und jetzt von der anderen Seite zusätzlich noch umgeben wären, eine Einschusswirkung entsteht. Bei der Planung wird es angestrebt, eine Variante zu finden, die mit möglichst geringen Eingriffen in den bestehenden Freiraum auskommt und möglichst wenig neue Zerschneidungswirkungen hervorruft. Letztlich wird man es nicht ganz vermeiden können, auch in Freiraum einzugreifen.
27	BUND/ NABU/ LNV	Bei den wirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Faktoren wurde noch nicht aufgeführt, wie diese verglichen werden. Gibt es vonseiten des Vorhabenträgers eine Zusage, dass das in weiteren Verfahrensschritten sehr transparent und nachvollziehbar einfließt, sodass alle, die im Dialogforum dabei sind, und die sonstigen Beteiligten nachvollziehen können, wie welche Segmente bewertet werden und welche Ausschlussgründe jeweils wirken?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Was die Wirtschaftlichkeit betrifft: Ein wesentlicher Faktor sind die Kosten, diese können erst dann abgeschätzt werden, wenn die durchgängigen Linienvarianten fertig sind und man weiß, welche Bauwerke zum Tragen kommen. Auch die verkehrlichen und betrieblichen Themen hängen im Wesentlichen von durchgängigen Linienvarianten ab. Erst dann kann bewertet werden, inwiefern eine Lösung verkehrlich funktioniert oder nicht funktioniert. Hierzu werden parallel Kapazitätsuntersuchungen durchgeführt. All dies wird transparent dargestellt und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.
28	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Beim Vergleich der ernsthaften Varianten werden im Vorfeld Varianten ausgeschlossen, die an Bündelungsstrecken technisch schon sehr detailliert geprüft wurden. Auf der anderen Seite lassen Sie Linienkorridore drin, die Sie in einem Maßstab von 1 : 50 000 prüfen. Aber ist erwartbar, dass – bei einer weiteren Reduzierung des Maßstabs – auch solche Linienkorridore technisch nicht möglich sein werden? Das führt zu einer Fehlbewertung, weil nicht mehr alle Linienkorridore in den Segmentvergleich und in den Variantenvergleich einfließen und dass nicht alle möglichen Varianten miteinander verglichen werden aufgrund der unterschiedlichen Untersuchungstiefe, die Sie nach freien Maßstäben wählen, die für uns bis dato nicht nachvollziehbar sind.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Grundsätzlich muss die Bewertung in der Tiefe entsprechend der Raumordnungsebene durchgeführt werden. Aber gerade, wenn es um die Bündelungen geht, kommt man damit nicht aus. Man kann nicht Linien planen, gerade Bündelungen mit der Bestandsstrecke durch Ortslagen hindurch, wo bei der weiteren Betrachtung festgestellt würde, dass diese massiven Eingriffe in die Bebauung oder die vorhandene Infrastruktur nach sich ziehen würden (Umbau, Verlegung, Abriss). Deswegen geht man in diesen speziellen Fällen auch schon tiefer in die Betrachtung und prüft, inwieweit dort Bausubstanz gefährdet würde, wenn dort eine Linie gelegt würde. Wenn schon früh erkennbar ist, dass eine Trassierung dort ohne solche massiven Eingriffe nicht möglich ist, dann wird sie auch nicht weiterverfolgt. Da wird einfach mit einem genaueren Maßstab hingeschaut. Ansonsten bewegt man sich auf der Ebene der Raumordnung und hier zunächst nach der Einstufung der Raumwiderstandsklassen. In der Variantenbetrachtung erfolgt dann eine tiefergehende Untersuchung. Dann werden weitere Daten, wie z. B. die Flächennutzungspläne oder Daten der artenschutzrechtlichen oder faunistischen Grobuntersuchungen herangezogen. Trotz vertiefter Untersuchung, bewegt man sich aber immer noch auf raumordnerischer Betrachtungsebene.
29	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Eine maßstäblich genauere Prüfung machen Sie ausschließlich an den Bündelungsstrecken – ausschließlich dort? Jetzt im konkreten Fall können Sie sich vorstellen: Wenn jetzt bei uns ein Feuerwehrhaus und Sportplätze und vielleicht eine Sporthalle abgerissen werden müssten, ist das ähnlich gewichtig und technisch problematisch, wie an einer Bündelungsstrecke. Ich bitte Sie, das zu definieren und zu Protokoll zu geben, dass Sie das bisher ausschließlich an Bündelungsstrecken machen.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Dies kann nicht ausschließend formuliert werden. Die Planung hat aber tatsächlich den Fokus auf die Bündelungsabschnitte geworfen, da die Eingriffe dort erst einmal deutlich umfangreicher erscheinen. Zunächst werden grobe Linien oder Linienkorridore entworfen. Diese sind noch variabel. Der Korridor ist 1 km breit. Es wird dargelegt, dass im nächsten Schritt, wenn die durchgehenden, ernsthaft in Betracht kommenden Varianten entwickelt sind, noch ein Optimierungsschritt durchgeführt wird, in dem diese Linien im Einzelnen noch einmal überprüft werden, wo tatsächlich konkrete Konflikte vorhanden sind. Das heißt, diese Linien werden noch mal überarbeitet und konkretisiert, und Konflikte werden nach Möglichkeit vermieden. In der weiteren vergleichenden Bewertung werden die Konflikte, die bei den Varianten weiterhin unumgänglich bleiben, vergleichend gegenübergestellt. Bei der Bewertung des Schutzgutes Mensch wird dann die Variante als günstig bewertet, die die geringsten Eingriffe aufweist. Das Gleiche wird dann auch bei den übrigen Schutzgütern durchgeführt. Vorzugsvariante wird dann diejenige, die – betrachtet über alle Schutzgüter und über alle Kriterien – in der Raumordnung die geringsten Konflikte aufweist. Diese wird dann die Empfehlung der Vorzugsvariante. In dem benannten konkreten Konfliktfall ist es ein Einzelgebäude, bei dem dann noch zu prüfen sein wird, ob man dieses durch Linienoptimierung umgehen kann. Wenn es nicht umgangen werden kann, dann verbleibt dort eben ein Konflikt, der in die Gesamtbewertung eingeführt wird. Aber im Moment werden Varianten nur ausgetrennt, wenn ein massiver, also ein erheblicher – über 100 m und mehr – sich erstreckender Eingriff in Wohnbebauungen zu erwarten ist. Dann werden Varianten nicht mehr weiterverfolgt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
30	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Im Raumordnungsverfahren ist dann später zu prüfen, ob nicht einseitig durch die Bahn, durch eine nicht nachvollziehbare Entscheidung, wann technisch detaillierter geprüft wurde und wann nicht, eine Fehlsteuerung im Verfahren passiert ist.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Die Raumordnungsbehörde wird Wert darauf legen, dass die Methodik nachvollziehbar dargestellt wird. Es ist auch so, dass die Bahn wirklich bemüht ist, im Dialogprozess Aspekte, die eben nicht klar sind, klarzustellen. Deswegen haben auch noch mal Workshops stattgefunden, in dem die Darstellung, wie sie im Workshop mit dem Schaubild erfolgt ist, einfach noch mal erklärend war. Die im Dialogforum vorgestellten Linienkorridore stellen ein Zwischenstand in einem noch lange währenden Planungsprozess dar, wo noch weitere Schritte folgen. Im nächsten Schritt, im Segmentvergleich, werden auch wieder die Raumbelange und Umweltbelange abgeprüft.
31	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Wo und wann müssen wir umfänglich, genau diese Aspekte (siehe Hinweis Nr. 28-30), die noch viel vielschichtiger sind, immer wieder im Raumordnungsverfahren schriftlich formulieren?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Im ersten Schritt geht es um den Untersuchungsumfang für die Raumverträglichkeits- und die Umweltverträglichkeitsprüfung. Da sind Informationen zum Raum wichtig. Das ist eine Bestandsaufnahme. Es wird im Raumordnungsverfahren dann - so ist es seitens der DB vorgesehen - eine Antragstrasse geben. Sofern betroffen werden entsprechende Träger öffentlicher Belange beteiligt, es wird auch eine öffentliche Auslegung der Unterlagen geben. Es hat jeder die Möglichkeit, seine Belange einzubringen.
32	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Die Raumwiderstandsklassen IV und V seien nur dann zu prüfen, wenn es tatsächlich unumgänglich und alternativlos sei, in diese Gebiete hineinzugehen. Wann und wie wird festgelegt, dass etwas „unumgänglich“ und „alternativlos“ ist? Das sind jetzt undefinierte Rechtsbegriffe auf der DB Folie. Diese sind für uns überhaupt nicht nachvollziehbar.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Im Raum gibt es Riegel und Engstellen, mit diesen sehr hohen und außerordentlich hohen Raumwiderständen. Es wird im Einzelnen geprüft, ob, wenn ein solcher Riegel gegeben ist, dieser links oder rechts umgangen werden kann, also ob es eine Lösungsmöglichkeit gibt, diesen Riegel zu umfahren. Wenn das nicht der Fall ist, dann wird die Stelle ausgesucht, wo die kürzeste Durchfahrung bzw. eine Durchfahrung in Bündelung mit einer Bestandsinfrastruktur möglich ist. Wenn das alles nicht gegeben ist, also wenn es keine Alternative gibt, dann wird eben diese Lösung weiterverfolgt und wird im Gesamialternativenvergleich mit eingebracht. Dieser Konflikt wird dann auch in die Gesamtbewertung einfließen. Gegebenenfalls wird das dann in der Gesamtbewertung eine schlechte Variante. Aber zunächst einmal: Wenn es keine oberirdische Umfahrung gibt, dann wird die Umfahrung an der kürzesten Stelle geprüft. Wenn das ein großflächiger Eingriff oder ein Eingriff beispielsweise, in FFH-Gebiete oder in vorhandene, großflächige Baustrukturen, also in Siedlungsbereiche, ist, dann wird auch geprüft, ob eine Untertunnelung eine Vermeidung des Konflikts bewirken würde. Das wäre die Unumgänglichkeit.
33	Gemeinde Forst	Man nehme an, man plane eine Strecke, bei der Raumwiderstandsklassen IV und V nicht betroffen werden, und zwar überregional, ganz egal, wie der Schienenverlauf danach aussieht. An zweiter Stelle führe man eine Musterberechnung einer kürzest möglichen Trasse durch, die Karlsruhe mit Mannheim verbindet und die ausschließlich im Tunnel geplant ist. Ist es überhaupt denkbar, dass eine dieser beiden Varianten wirtschaftlich in einem Bereich liegt, der guten Gewissens finanzierbar ist?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung		x	Bezüglich der durchgehenden Tunnelvariante wird geschaut, dass einmal beispielhaft die durchschnittlichen Kosten für eine oberirdische und unterirdische Variante ermittelt werden. Dann hat man eine Größenordnung, was ein Tunnel von Karlsruhe nach Mannheim kosten würde, dies kann man dann auch den Kostenschätzungen zu späteren durchgehenden Linienvarianten, gegenüberstellen. Eine Strecke, welche die Raumwiderstandsklassen IV und V nicht berührt, ist im Raum aufgrund der Dichte solcher Bereiche nicht erkennbar.
34	Gemeinde Linkenheim-Hochstetten	Wie kann man sich die Untersuchung von Tunnelvarianten vorstellen, gibt es da eine geologische Voruntersuchung oder Ähnliches? Aus Sicht der Gemeinde ist es sehr wichtig, dass auch eine planerische Vergleichbarkeit in der technischen und wirtschaftlichen Analyse der Varianten zueinander gegeben ist.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung			Zum jetzigen Zeitpunkt wurde die technische Machbarkeit erst auf die trassierungstechnischen Linien bezogen, wobei diese durch tunnelbautechnische Experten sowohl auf Planer- als auch Vorhabenträgerseite parallel begutachtet wird. Da man sich erst auf Ebene der Raumordnung befindet, findet in der Hinsicht noch keine vertiefte Planung statt. Es werden lediglich bestehende allgemeinzugängliche geologische Erhebungen zugrunde gelegt. Vertiefte technische Untersuchungen können erst im Rahmen der Vorplanung erfolgen.
35	Gemeinde Graben-Neudorf	Es wurde bereits darum gebeten, Textdokumente vorzulegen, die den Sprung von den Grobkorridoren zu den Linienkorridoren nachvollziehbar und vergleichbar darstellen. Diese Dokumente wurden bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgelegt, was deutlich zeigt, dass diese auch zum Zeitpunkt des Sprungs von den Grob- zu den Linienkorridoren, wahrscheinlich nicht existierten. Es liegt das Problem vor, dass die Erwägungen der DB nicht nachvollzogen werden können, des Weiteren ist der Anschein da, dass unterschiedliche Betrachtungstiefen in der technischen Machbarkeit vorgenommen wurden. Die Gemeinde Graben-Neudorf hat starke Bedenken bezüglich des Vorgehens der DB und wird dies auch wiederholt in der Antragskonferenz rügen und einfordern.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Dem Wunsch, die Methodik nochmals aufzubereiten, sodass diese relativ leicht verständlich nochmals vorgestellt werden kann, wird gerade nachgegangen und die Dokumentation auf jeden Fall, spätestens mit der Raumordnungsunterlage, zur Verfügung gestellt.
36	Gemeinde Graben-Neudorf	Es wurde nicht darum gebeten, dass die Methodik nochmals verständlich erklärt wird, sondern, dass textlich zusammengefasst wird, wie die einzelnen Segmente bewertet wurden, und zwar allumfassend und nicht nur in einer PowerPoint-Präsentation. Es wird gefordert, dass der Planungsschritt, wie die Segmente verglichen wurden, nachvollziehbar und transparent gemacht wird. Des Weiteren wurden Unterlagen gefordert, welche die Überführung der Gobkorridore hin zu Linienkorridoren erläutern. Ferner sollten sie nachweisen, dass hier eine Vergleichbarkeit gegeben ist und die mit der gleichen Methodik und Betrachtungstiefe vorgegangen wurde. Diese Unterlagen wurden uns zugesagt und nicht geliefert.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Die Segmentvergleiche, rechtsrheinisch und linksrheinisch, sind derzeit noch in Arbeit. Es wird dann Steckbriefe zu den einzelnen Segmenten geben, welche, wenn es soweit ist, in den entsprechenden Foren vorgestellt und letztlich in der Raumordnungsunterlage mit enthalten sein werden, um den Vergleich nachvollziehbar darzustellen. Allerdings wird sich das weniger auf textliche Ausführungen kaprizieren und nicht bei jeder Linie erklärt werden können, warum diese gewählt wurde, es sind vor allem tabellarische Darstellungen von gemessenen Werten mit einer verbalen Begründung der Entscheidung, die dann getroffen wird.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
37	Stadt Stutensee	Die Sorge, dass tatsächlich abgeschichtet wird auf Basis unterschiedlicher Untersuchungstiefen, wird im Lauf des Verfahrens immer größer. Die Methodik ist nicht nachvollziehbar. Der Prozess ist nicht nachvollziehbar.	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Es ist ganz klar, dass die gesamte Methodik in der Raumordnungsunterlage nachvollziehbar darzustellen ist. Da wird es sicherlich auch noch mal viel gezielter aufgearbeitet. Für den weiteren Dialogprozess wird davon ausgegangen, dass die Bahn diese Unklarheiten auch noch auflösen möchte. Insofern sind es die beiden parallelen Prozesse, wo sicherlich Aufklärungsarbeit noch nötig ist. Für die Raumordnungsunterlage braucht es eben auch eine dezidierte Darstellung, sodass das alles nachvollziehbar ist. Das sollte ja dann gegeben sein.
38	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Es wurde kundgetan, dass der Suchraum möglicherweise noch in Richtung Nordosten, in Richtung Heddesheim und Schriesheim, erweitert werden könnte. Was ist da dran und wie werden die Gemeinden, die dabei neu betroffen wären, in den Prozess einbezogen?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Im Moment ist bereits ein Linienkorridor enthalten, der Mannheim oberirdisch östlich umfährt. Es gibt aber auch Vorschläge oder Fragen aus dem Dialogforum, Varianten die weiter Richtung Osten von Mannheim-Waldhof oder von der NBS Frankfurt-Mannheim geführt werden, zu prüfen. Es wurde bereits zugesagt, dass das gemacht und im Dialogforum vorgestellt wird. Sollte es tatsächlich so sein, dass der Suchraum ausgeweitet werden muss, dann würden die Gemeinden natürlich entsprechend mit einbezogen werden.
39	Gemeinde Plankstadt	Warum wird seitens der Bahn nicht stärker mit den Regionalverbänden und mit dem Nachbarschaftsverband zusammengearbeitet? Warum wird das Wissen der Experten vor Ort in den Verbänden nicht aufgenommen?	Kapitel 5: Vorgehen zur Linienfindung	x		Die Regionalverbände wurden schon in Beratungsthemen einbezogen, wo sich die Bahn auch hat beraten lassen. Das war im letzten Jahr sehr intensiv. Da wurden Gespräche mit den Regionalverbänden zur Einordnung der Vorbehalts- und Vorranggebiete in den Regionalplänen in die Raumwiderstandsklassen geführt. Da gab es bereits einen sehr engen Austausch. Was die Flächennutzungsplanträger betrifft, wird deren Einbeziehung in den nächsten Schritten auch folgen.
40	Gemeinde Kronau	Es wurde seitens der DB betont, dass die Durchfahrungslänge das wichtigste Maß der Bewertung ist. Dies wird angezweifelt, da die Größe abgeschnittener Flächen auch entscheidend sein sollte. Wenn auf einer relativ langen Strecke nur ein Streifen weggeschnitten wird, ist das aus Sicht der Gemeinde Kronau nicht so dramatisch, wie wenn mitten durch ein Gebiet gefahren werden muss, welches etwas kürzer ist. Daher soll die Größe der abgeschnittenen Fläche stärker gewichtet werden.	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung	x		Solche Aspekte messbar zu machen, ist nicht trivial. Es ist ganz entscheidend, ob ein Vorranggebiet mittig, zentral neu zerschnitten wird, ob es sich beispielsweise um eine randliche Durchfahrung handelt oder ob nur ein Streifen abgeschnitten wird. Dies würde ein sehr kompliziertes Bewertungs- und Berechnungsverfahren einfordern, was es nach Möglichkeit zu vermeiden gilt. Für eine Bewertung wird zum einen die Durchfahrungsängen gemessen und das Ganze tabellarisch dargestellt. Zum anderen wird es auch durch eine verbal-argumentative Bewertung, beispielsweise ob die Funktionserfüllung der betroffenen Gebiete noch gegeben ist oder ob sie erheblich beeinträchtigt wird, unterstützt. Die Größe der einzelnen Gebiete spielt dabei auch eine Rolle.
41	Stadt Stutensee	Welche besondere Wertigkeit hat die Zerschneidung des Gebiets einer Kommune, wenn durch diese Barrierewirkung verschiedene Ortsteile einer Kommune voneinander getrennt werden? Ist das von besonderer Bedeutung? Wie fließt diese trennende Wirkung innerhalb einer Kommune mit verschiedenen Stadtteilen, wie z. B. in Stutensee, mit ein?	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung			Dieser Aspekt wird unter „Schutzgut Mensch“, mittels der Bewertungsaspekte der Trennwirkung und der Einschlusswirkung, berücksichtigt. Wenn Ortsteile, die in funktionaler Beziehung zueinanderstehen, voneinander getrennt werden, dann wird das als Konflikt gewertet und geht in die Bewertung mit ein.
42	Stadt Stutensee	Was bedeutet „funktionale Bedeutung“? Wenn eine Kommune aus fünf Stadtteilen besteht, sind die stets funktional miteinander verbunden?	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung			Das hängt von der Raum- und Siedlungsstruktur ab. Es gibt Gemeinden, bei denen die Ortsteile im Raum verteilt sind und somit keine engen räumlichen Verflechtungen gegeben sind. Das sind Aspekte, die auf dieser Raumordnungsebene auch nur oberflächlich betrachtet werden können. Wenn Ortsteile zerschnitten oder voneinander getrennt werden, liegt in der Regel eine Trennwirkung vor. Davon ist in den meisten Fällen auszugehen.
43	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Es wird gebeten Flächennutzungspläne nicht nur im Hinblick auf Bauflächen, sondern auch auf den Schutz des Freiraums (dass es zum Beispiel keine Fragmentierung des Freiraums gibt), zu berücksichtigen. Des Weiteren heißt es seitens der DB, dass der Landschaftsplan nicht berücksichtigt werden soll. Aus Sicht des Nachbarschaftsverbandes ist es fachlich nicht richtig den landesweiten Biotopverbund zu berücksichtigen, während der Landschaftsplan, der starke Inhalte im Hinblick auf die Biotopverbundsystematik hat, nicht berücksichtigt wird.	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung	x		Die Landschaftspläne werden grundsätzlich gesichtet und ausgewertet. Es muss dabei jedoch besonders darauf geachtet werden, dass für alle zu bewertenden Varianten im gesamten Betrachtungsraum einheitliche Datengrundlagen vorliegen, da die Landschaftspläne unterschiedliche Planungsstände und auch qualitativ unterschiedliche Planungsaussagen haben. Ähnlich ist es bei den Flächennutzungsplänen; hier kann nicht in die einzelnen textlichen Erläuterungen der Flächennutzungspläne aller betroffenen Städte und Gemeinden eingestiegen werden. Die Hinweise werden aber aufgenommen. Die Aspekte werden dann im Einzelfall auch beleuchtet, berücksichtigt und in die Bewertung mit aufgenommen.
44	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Wenn Flächennutzungspläne da wären, die Konzentrationsflächen für die Windenergie ausweisen, dann würden die auch im nächsten Schritt mit berücksichtigt werden.	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung	x		Auch Konzentrationsflächen für die Windenergie sind ein Aspekt, der aus den Flächennutzungsplänen mit hervorgeht. Zunächst geht es, um die Rohstofflagerstätten. Diese sollen hinsichtlich eventueller Zielkollisionen untersucht werden. Gleiches gilt für Vorrangflächen Windenergie. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Rohstoffabbau und Windenergie werden innerhalb des Zielsystems Raumordnung berücksichtigt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
45	Stadt Heidelberg	Die DB sieht bei der Betrachtung von Landwirtschaftsflächen nicht vor, diese in irgendeiner Art und Weise nach ihrer Qualität und Bedeutung zu bewerten. Es wird gebeten auf die Flurbilanz Baden-Württembergs mit einer dazugehörigen Wirtschaftsfunktionskarte, in der auch die Qualität der Landwirtschaftsflächen bewertet wird, zu schauen. In der Vorrangflur der Stufe I sind alle Landwirtschaftsflächen mit einem sehr hohen Bodenwert und einer sehr hohen agrarstrukturellen Eignung enthalten. Diese sollten gegebenenfalls auch in die Widerstandskategorie mit aufgenommen werden.	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung	x		Der Hinweis wird aufgenommen und diese Unterlagen geprüft. Der Sachverhalt wird allerdings nicht in die Raumwiderstandsklassen mit aufgenommen werden können, da nur Datengrundlagen zugrunde gelegt werden können, die einheitlich für den gesamten Suchraum vorhanden sind. Gibt es solche Daten für die baden-württembergische Seite, aber nicht für die rheinland-pfälzische, so führt dies zu einer ungleichen Bewertung. Bezüglich der Böden wird eventuell nochmal geprüft, ob gleichwertige Daten verfügbar sind, die bei der Bewertung der Böden herangezogen werden können. In der Regel ist die Ertragsfähigkeit der Böden auch ein Kriterium beim Schutzgut Umwelt. Landwirtschaftliche Aspekte werden dagegen erst auf Planfeststellungsebene vorgenommen, da Fragen wie die Existenzgefährdung auf Raumordnungsebene noch nicht betrachtet werden.
46	AKB (Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V.)	Bezüglich des Instruments der Nutzen-Kosten-Analyse: Wie wird der Nutzen eines Abschnitts oder eines Bauwerks ermittelt? Wenn beispielsweise in Abschnitten, wo kein Tunnel geplant wurde, wie in Offenburg, dann auf öffentlichen Druck ein Tunnel geplant werden musste, wie hat sich dann das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse verändert bzw. wie hat sich dann die gesamte Nutzen-Kosten-Analyse verändert?	Kapitel 6: Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung	x		Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist eine komplexe Methodik, die auch im Dialogforum nochmals vertieft dargestellt werden kann. Die NKU wird am Ende durch die Bundesgutachter durchgeführt. Bei Verkehrsprojekten kommt insbesondere dem Nutzen durch Fahrzeitgewinne, aber auch Sicherheitsthemen wie die Vermeidung von Unfällen und letztlich auch Umweltthemen eine größere Bedeutung zu. Eine Erläuterung der Methodik der Nutzen-Kosten-Untersuchung in einem Hintergrundworkshop im Rahmen des Dialogforums wird zugesagt.
47	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Seitens der DB wurde für den Grobkorridor eine Breite von 1000m und für den Abstand zur Wohnbebauung eine Breite von 250m genannt. Zu welchem Zeitpunkt und auf welcher Ebene der Prüfung wird das konkret berücksichtigt?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG			Die 1000m beziehen sich auf die Breite der Linienkorridore. Die dargestellten Linienkorridore sind als Mittelachse eines entsprechend breiten Korridors zu betrachten. Bei Konkretisierung der technischen Planung innerhalb dieser Korridore wird noch zu sehen sein, inwieweit Optimierungen durch Verschiebung dieser Linien möglich sind. Die 250m- Abstandszonen sind wiederum auf den Raum bezogen und sind als Abstandspuffer um Wohnsiedlungsflächen zu sehen. Es wird angestrebt, bei einer Neubaustrecke durch den Freiraum nicht näher als 250 m an bestehende Siedlungsflächen heranzurücken, sofern das möglich ist, da es sonst schwierig wird, die Immissionsgrenzwerte einzuhalten.
48	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Der 1000 m breiten Linienkorridor in Karlsdorf-Neuthard wird nicht eingehalten, weil dort nur 650 m zur Verfügung stehen. Der 250-m-Abstand zur Wohnbebauung wird ebenfalls unterschritten. Wann wird mit solchen Ergebnissen gearbeitet?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Wenn es der Fall ist, dass eine mögliche Neubaustrecke im Freiraum näher als 250 m an die Wohnbebauung heranreicht, dann ist das ein entsprechender Konflikt, der in die Bewertung aufgenommen wird. Es wird dann die Variante ausgewählt, die in der Summe die geringsten Konflikte aufweist, bzw. für das Schutzgut Mensch wird die Variante am günstigsten bewertet, die die wenigsten Durchfahrten dieses 250-m-Abstandsbereichs aufweist. Der 1000m-Korridor stellt hingegen nur einen möglichen Suchraum für die technische Planung dar, innerhalb dessen für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten noch ggf. technische Optimierungen geprüft werden können.
49	IG BRN / GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Bei der Lärmberechnung kommt es darauf an, mit welchen Zugzahlen und mit welchem Lärm pro Zug gerechnet wird. Wie will die Bahn da vorgehen?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Nach der Entwicklung der Linienvarianten werden entsprechende Betriebskonzepte zugrunde gelegt, um damit erste grobe Schalluntersuchungen durchzuführen. Das sind Schalluntersuchungen, die letztlich nicht im Planfeststellungsverfahren verwendet werden, sondern Grobabschätzungen in dieser frühen Phase, um erste Rückschlüsse zu ziehen, wie hoch Schallbelastungen sind, um diese dann letztlich auch in den Variantenvergleich mit einfließen lassen zu können. Die für die Planfeststellung notwendigen Berechnungen werden dann erst in späteren Leistungsphasen durchgeführt.
50	IG BRN / GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Es wird darauf hingewiesen, dass die Frage, wie hoch der Lärm durch eine Neubaustrecke wird, auch in die Nutzen-Kosten-Rechnung eingeht, da der Nutzen aus vermiedenem Lärm oder der Schaden durch erzeugten Lärm eine ökonomische Bewertung hat.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden erste Schallschutzuntersuchungen durchgeführt. Daraus werden Ableitungen getroffen, die auch in die Nutzen-Kosten-Untersuchung eingehen. Eine Festlegung und konkrete Dimensionierung der einzelnen Schallschutzmaßnahmen können aber erst in der Planfeststellung erfolgen.
51	Bürgerinitiative Gütertrasse (BIG-KN)	Bekommt die 250m-Abstandszone zur Wohnbebauung eine Raumwiderstandsklasse zugeordnet und, wenn ja, welche? Oder wenn sie diese nicht zugeordnet bekommt: Wie geht sie dann in die Berechnung ein? Es werden verschiedene Linien miteinander verglichen und auch die Durchfahrungsängen der verschiedenen Raumwiderstandsklassen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Die 250-m-Abstandszone fließt bei Neubau in den Segmentvergleich als zusätzliches Kriterium für das Schutzgut Mensch ein und wird dort wie die Raumwiderstandsklasse IV behandelt. Analog den Raumwiderständen werden auch hier Durchfahrungsängen für die Bewertung und Vergleich ermittelt.
52	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Werden beim Schutzgut Mensch auf dieser Ebene auch die Lärmaktionspläne der Gemeinden berücksichtigt, die ja speziell auch für den Menschen ruhige Gebiete festsetzen?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Die ruhigen Gebiete werden in die Bewertung mit eingebracht und bei Betroffenheit berücksichtigt. Weitere Kriterien aus den Lärmaktionsplänen lassen sich nicht rechtsverbindlich ableiten.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
53	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Wenn ein Linienkorridor sich jetzt schon in der Raumwiderstandsklasse IV befindet, also einer Grünzäsur, und jetzt noch die Abstandsregelung von 250 m hinzukommt: Heben sich die Werte dann auf oder summieren sich, oder wie wird mit dieser doppelten Raumwiderstandsklasse umgegangen?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Segmentvergleich wird die Gesamtsumme der Durchfahrungsängen der Raumwiderstandsklasse IV ermittelt. Einzelne Überlagerungen werden dabei nicht berücksichtigt. Aber es werden noch zwei Aspekte gesondert in den Steckbriefen mit tabellarischen Darstellungen mit aufgeführt, nämlich die Durchfahrungsängen der FFH-Gebiete und die Durchfahrungsängen des Nahbereichs von Wohnsiedlungen. Diese werden gesondert ausgewiesen, fließen aber in die Gesamtsumme der Raumwiderstandsklasse IV mit ein und werden durch eine verbal-argumentative Bewertung ergänzt.
54	Landesnaturerschuttsverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Es wird darum gebeten, die übersandten „Geplanten Schutzgebiete zu berücksichtigen. Gibt es Möglichkeiten zur Querbarmachung einer Bündelungstrasse, welche keine Landschaftsbrücken sind? Die Zerschneidungswirkung soll minimiert werden. In diesem Zusammenhang ergibt sich auch die Nachfrage, nach Abstimmungen mit der Autobahn GmbH bezüglich Bündelungen. Welche isolierten Flächen in der Bündelung, die komplett isoliert sind, gibt es entsprechend für den Naturhaushalt, für Lebensgemeinschaften, die weitgehend in ihrer Funktion verloren sind (Inselflächen)? Ergänzend ergibt sich der Hinweis, dass der „Biotopverband Gewässerlandschaften“ Berücksichtigung bei der Planung finden soll.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Die genannten Hinweise werden berücksichtigt. Im Rahmen der Planung wird die Herausforderung der Eingriffe in die Landschaft berücksichtigt. Beispielsweise wird es Hinweise zur sinnvollen Verortung von Grünbrücken geben. Es gibt auch konkrete Termine mit der Autobahn GmbH. Dazu ist auch eine detailliertere Abstimmung geplant, allerdings erst wenn die Planungen so weit fortgeschritten sind, dass konkrete Linientrassen betrachtet werden können. Verinselungen sollten sich weitestgehend auf die Bereiche von Knoten beschränken, da ansonsten eine weitestgehend geradlinige Trassierung auch der Autobahn in diesem Bereich vorliegt.
55	Stadt Stutensee	Wie wird mit Einzelvorkommen besonders geschützter Arten umgegangen? Auf welche Weise wird in diesen Fällen geprüft und anhand welcher Kriterien?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Auf Raumordnungsebene kann eine artenschutzrechtliche Ersteinschätzung und eine vergleichende Bewertung der Trassen vorgenommen werden. Diese wird sich primär auf verfahrenskritischen Arten (potenzielle Genehmigungshindernisse) beziehen. Einzelvorkommen als solches können in dieser Betrachtungsebene noch nicht berücksichtigt werden. Vorhandene Faunadaten werden jedoch abgefragt und ausgewertet. Ebenso werden Übersichtskartierungen durchgeführt, welche die Datenlage abrunden. Im weiteren Verlauf wird diese jedoch genauer erläutert.
56	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	Bei der Bewertung der Lebensräume soll eine generelle, einseitige Bevorzugung von Waldflächen gegenüber anderen Lebensraumtypen vermieden werden. Geringwertige Wälder dürfen nicht in der Abwägung zulasten hochwertiger Offenlandlebensraumtypen geschont werden. Im Allgemeinen soll es stärker auf den tatsächlichen Wert des jeweiligen Lebensraumtyps geachtet werden. Sowohl für Wälder als auch Offenlandbereiche gibt es verschiedene Schutzkategorien, welche über der Fläche liegen. Es soll vermieden werden, dass es zu einer einseitigen Bevorzugung von Waldflächen durch eine weitere Funktionszuweisung für Wälder kommt. Auch das Offenland bietet in zahlreichen Bereichen hochwertige Lebensraumtypen. Diese werden durch die Matrix bisher nicht abgedeckt sind. Dies betrifft sämtliche Flächen außerhalb von Schutzgebieten, wie hochwertige z.B.: Grünlandgebiete. An entsprechenden Stellen darauf geachtet werden, dass es nicht zu einer unverhältnismäßigen Begünstigung von Waldflächen kommt. Sowohl im Wald als auch im Offenlandbereich hat man jetzt verschiedene Schutzkategorien, die ohnehin schon über der Fläche liegen. Da soll halt kein Ungleichgewicht reinkommen, indem man sozusagen jetzt pauschal dem Wald noch mal eine Funktion zuweist. Im Offenland gibt es auch an zahlreichen Stellen hochwertige Lebensraumtypen, die jetzt quasi durch die Matrix noch nicht abgedeckt sind – die gesamten Flächen außerhalb von Schutzgebieten, also beispielsweise hochwertige Grünlandgebiete. Da muss man halt aufpassen, dass man sozusagen nicht zu einer einseitigen Übergewichtung der Waldflächen kommt.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Gemäß Bundeswaldgesetz (und auch nach Zielfestlegung LEP BW) ist Wald wegen seiner vielfältigen Schutz- und Nutzfunktionen zu schützen und zu erhalten. Daher werden auch die sonstigen Waldflächen, die nicht fachgesetzlich geschützt sind, unabhängig vom jeweiligen Waldtyp, mit einem Raumwiderstand belegt (RWK 2). Eine detaillierte Bewertung der Lebensräume und insbesondere der Wälder ist im Rahmen der Raumordnung nicht möglich. Anhand der gegebenen Daten wird sofern möglich eine grobe Differenzierung - Unterscheidung in Laub- und Nadelwald - der Waldtypen vorgenommen und in die Bewertung aufgenommen. Jedoch ist eine differenzierte Bewertung einzelner Waldflächen nach ihrem Alter, Zusammensetzung etc. im Raumordnungsverfahren nicht vorgesehen. Ferner werden Überlagerungen getroffen, um die Qualität von Offenlandlebensraumflächen angemessen zu berücksichtigen.
57	BUND/ NABU/ LNV	Werden Aspekte wie Umfang, Dauer oder Realisierbarkeit für die Ausgleichbarkeit von Eingriffen berücksichtigt und in welchem Umfang fließen diese Aspekte in die Bewertung der Varianten mit ein?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Rahmen eines Variantenvergleiches ist eine derartige Betrachtung der Ausgleichmaßnahmen und eine diesbezügliche Bewertung der Varianten nicht zu bewältigen. Für die Antragsvariante erfolgt eine derartige Untersuchung jedoch voraussichtlich im Rahmen einer Grobschätzung sowie eventuell Vorschläge zur Umsetzung. Auf Vorschlag der Raumordnungsbehörde kann dies zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Dialogprozesses thematisiert werden, wenn die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten vorliegen.
58	Landesnaturerschuttsverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Werden Landschaftsschutzgebiete in ausreichendem Maß berücksichtigt? Hierbei ebenfalls mit dem Hinweis Waldgebiete nicht generell gegenüber anderen Landschaftsflächen zu bevorzugen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Landschaftsschutzgebiete sind der Raumwiderstandsklasse III zugeordnet und werden als solches auch berücksichtigt.
59	Landesnaturerschuttsverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Erfolgt die Planung von Bündelungstrassen entlang der BAB 5 anhand des Bestands oder anhand des Bundesverkehrswegeplans, der z.B. einen achtstreifigen Ausbau der BAB 5 beinhaltet?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Es erfolgt eine vertiefte Abstimmung mit der Autobahn GmbH und entsprechende Ausbaubedarfe würden berücksichtigt werden. Genauer kann aber erst nach einer Abstimmung festgehalten werden.
60	Stadt Karlsruhe	Es wird angemerkt die Schutzgüter Boden und Fläche getrennt zu betrachten und nicht in einem, da das Hauptaugenmerk im Falle von Boden auf der Qualität und im Falle von Fläche auf der Quantität und Nutzung läge. Eine Vergleichbarkeit sei damit nicht gegeben.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Die Beiden Schutzgüter werden zwar unter einem Schutzgutkomplex gehandelt, aber getrennt mit jeweils geeigneten Kriterien bewertet (Verweis auf Bewertungstabellen von zuvor). Die Bündelung beider Schutzgüter in einem Schutzgutkomplex basiert auf den Gemeinsamkeiten, auch wenn die Unterschiede eine eindeutige Berücksichtigung finden.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
61	Stadt Karlsruhe	Erfolgte im Rahmen des Verfahrens bereits eine Berücksichtigung der verschiedenen Rechtsverordnungen für die verschiedenen Arten der Wasserschutzzonen, insbesondere bezogen auf Tunnelbauten?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Allgemeinen erfolgt im Rahmen des Raumordnungsverfahren eine Berücksichtigung pauschal anhand der Klassifizierungen der Wasserschutzzonen in die Kategorien I, II, III. In Einzelfällen werden für Tunnelabschnitte die Rechtsverordnungen berücksichtigt. Haupteinschränkungen für den Tunnelbau finden sich zumeist eher in den Bauverordnungen.
62	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Der länderübergreifende Raumordnungsplan zum Hochwasserschutz ist in Kraft getreten. Werden dessen Bestimmungen und Regeln im Raumordnungsverfahren umgesetzt und wenn ja, wie?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Hierzu muss noch eine Abstimmung erfolgen, da der länderübergreifende Raumordnungsplan zum Hochwasserschutz noch nicht berücksichtigt wurde. Das RP Karlsruhe stellt ebenfalls Überlegungen an, wie mit dem neuen Plan umzugehen ist. Dementsprechend muss hier eine Abstimmung erfolgen.
63	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Inwieweit kann ausgeschlossen werden, dass Flächen des Integrierten Rheinprogramms Rahmenkonzept II durch die rheinquerenden Tunnelvarianten beeinträchtigt werden, und in welchen Umfang werden Aspekte wie mögliche herzustellende Rückhalteflächen, Dammverschiebungen etc. berücksichtigt? Es wird angeregt, dort entsprechend mögliche zukünftige Planungen auf keinen Fall zu blockieren, sondern die Schaffung von Rückhalteräumen, von Auenrenaturierungen zu ermöglichen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden diese Aspekte noch nicht berücksichtigt. Die Hinweise werden berücksichtigt und geprüft, um gegebenenfalls in die Bewertungen mit einzufließen.
64	BUND/ NABU/ LNV	Da zuvor ein Tunnel von Mannheim nach Karlsruhe diskutiert wurde gilt die Frage wie Tunnelbauten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens klimatechnisch betrachtet werden? Hervorgehoben werden insbesondere die CO2 Emissionen bei der Betonproduktion.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Der Aspekt Globalklima muss nach UVPG behandelt werden, ist aber für den Variantenvergleich schwer zu fassen. Die Erfassung erfolgt anhand der Streckenlänge (je länger die Strecke, desto größer die Immissionen). Diese sind allerdings schwer zu quantifizieren. Daher wird dieser Aspekt verbal in die Gesamtbewertung miteinfließen.
65	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Der Hinweis auf die Unterhaltung eines Tunnels. Es wird empfohlen, dass im Rahmen der später erfolgenden Detailplanung neben den klimarelevanten Herstellungsaspekten, auch die klimarelevanten Aspekte des Unterhalts eines Tunnels mit den oberirdischen Pendanten verglichen werden.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden diese Aspekte angerissen und gegebenenfalls auf zu beachtende Aspekte hingewiesen.
66	Stadt Stutensee	Gelten von einzelnen Beteiligten (Behörde, Gemeinde, Verein, etc.) gestellte Stellungnahmen inklusive ihrer Antworten auch für die anderen Beteiligten, sofern gleichartige Aspekte auftreten oder müssten diese nochmals eigens eingereicht werden?	Allgemein	x		Im Falle von Stellungnahmen einzelner Beteiligter gelten die Antworten in gleicher Weise auch für die anderen Beteiligten. Eine Übersicht aller schriftlichen Stellungnahmen sowie der heutigen Beiträge und deren Behandlung wird zur Verfügung gestellt werden.
67	Stadt Karlsruhe	Es wird angemerkt, dass flächenhafte Naturschutzdenkmäler, auch wenn sie als Raumwiderstandsklasse III klassifiziert sind, in Einzelfällen die Qualität eines kleinen Naturschutzgebietes haben können. Aufgrund ihrer geringen Flächen würden sie durch Zerschneidungen stärker beeinträchtigt. Es wird darum gebeten dies zu berücksichtigen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Der Hinweis wird aufgenommen. Im Rahmen der Linienoptimierung wird es angestrebt, eine Inanspruchnahme dieser Flächen zu vermeiden.
68	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Es wird darum gebeten, dass die Landschaftszerschneidung auch unter dem Aspekt der aktuellen Landschaftszerschneidung betrachtet wird. Als Beispiel wird der Raum Mannheim-Heidelberg aufgeführt, in dem diese durch mehrere bestehende Verkehrsstrassen besonders ausgeprägt ist. Wunsch wäre hierfür Kriterien zur entsprechenden Berücksichtigung aufzuführen, um auch dem gesetzlichen Ziel, wie es u.a. in § 20 des Landesnaturschutzgesetzes steht, gerecht zu werden. Dort ist es als ein Optimierungsgebot formuliert. Gewünscht wird an dieser Stelle eine fachlich vertiefte Berachtung. Ein Vorschlag wäre beispielsweise ein ergänzender naturschutzfachlichen Beitrag. Dabei wäre u.a. auch dazu klären, ob die 100 km² als Kriterium dienen können oder ob ein anderes Kriterium sinnvoller wäre.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gestaltet es sich schwierig eine zu kleingliedrige Untersuchung durchzuführen. Dementsprechend müssen Überlegungen zur Umsetzbarkeit einer passenden Berücksichtigung der Beeinträchtigung bestimmter Räume durch Zerschneidungen einbezogen werden. Im Zuge der verbalen Bewertung der Varianten kann dieser Aspekt jedoch berücksichtigt werden. Bezüglich entsprechender Überlegungen soll ein Austausch mit dem Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim stattfinden.
69	AKB (Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V.)	Auch wenn die Kriterien für die Berücksichtigung des Schutzgutes „kulturelles Erbe“ erläutert wurden bleibt die Frage, wie die Bewertung der Kriterien erfolgt?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Die Bewertung erfolgt quantitativ anhand der Anzahl der betroffenen Objekte. Eine qualitative Bewertung ist nicht vorgesehen.
70	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Dienststz Karlsruhe	Zunächst der Hinweis, dass, obwohl die genutzten Untersuchungskriterien eine ausreichende Stichprobe zur Berücksichtigung von Bodendenkmälern bieten, eine potenzielle spätere Nachverdichtung möglich ist. Ferner die Frage ob unter „archäologische Interessensgebiete“ auch archäologische Fundstellen fallen, welche nicht unter Denkmalschutz stehen? Entsprechende Informationen können auch aus den Datenbanken abgerufen werden.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Sicher. Die Daten werden mit den Behörden abgeglichen und fließen in die Bewertung mit ein.
71	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Für das Raumordnungsverfahren müssen Messbare Werte wie Durchfahrungsängen mit verbalen Aspekten wie z. B Wechselwirkungen, Böden, Klima, Landschaftszerschneidungen etc. verglichen werden. Wie erfolgt dies? Werden die verbalen Aspekte quantifiziert oder werden die messbaren Aspekte verbalisiert?	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Es erfolgt eine Quantifizierung. Anhand fachgutachterlicher Bewertungen werden die Konflikte gewertet und gewichtet. Diese gewichteten Konflikte werden entlang einer Strecke aufsummiert. Dadurch können die Varianten verglichen werden.
72	Gemeinde Forst	Wie erfolgt eine vergleichende Gewichtung der Kriterien? Beispielsweise ein Vergleich betroffener Menschen und Beeinträchtigungen des Wassers.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Eine genaue Bewertung wird im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt, sobald das Vorgehen konkret feststeht. Grundsätzlich wird aber von einer Bewertung anhand von mathematischen Gewichtsoperatoren abgesehen. Ziel ist es die Bewertung anhand von Leitkriterien durchzuführen welche die Empfindlichkeit der Schutzgüter als Hauptaugenmerk haben. Ferner wird für jedes Schutzgut auf Ranking aufgestellt, so dass man für jedes Schutzgut die Eignung der Varianten einsehen kann. Anschließend werden anhand der Leitlinien die Schutzgüter „gewichtet“. Hierbei wird eine argumentativ-verbale Gewichtung vorgenommen.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme/ Frage	Kapitel des Foliensatzes AK	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
73	Landesnaturerschutzzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Aus den 2000er-Jahren gibt es für die rechtsrheinischen Gebiete Grünlandkartierung mit entsprechender Ausweisung von FFH-Mähwiesen. Hier der Hinweis diese in die Bewertung der Varianten mit einfließen zu lassen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Auch wenn davon ausgegangen wird, dass dies Daten schon vorhanden sind wird das nochmal geprüft und die Daten werden für die FFH-Vorprüfung herangezogen.
74	Landesnaturerschutzzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), LNV-Geschäftsstelle	Anhand der vorhandenen Datenlage und eigener Beobachtungen wird auf eine flächendeckende Besiedlung der Rheinauenwälder mit Wildkatzen hingewiesen. Es ergibt sich die Interpretation, dass die Rheinauenwälder entlang des ganzen Oberrheins von Mannheim bis zum Rheinknie besiedelt sind. Daher wird davon ausgegangen, dass Zerschneidungen zum Problem werden. Daher ist entlang der Gesamtstrecke von einer Relevanz der Thematik auszugehen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sofern sich hierdurch keine Differenzierung zwischen den Varianten ergibt, ist das so. Es könnten sich durch den Neubau (z.B. Landschaftsbrücken) auch Verbesserungen der Situation ergeben.
75	Stadt Heidelberg	Es wird der Wunsch nach Rücksichtnahme auf die städtischen Bemühungen um die Biodiversität (Beispiel Braunkehlchen und Feldlärche) gebeten, da die beschriebenen Trassenvarianten die entsprechenden Gebiete betreffen.	Kapitel 7: Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG	x		Im bisherigen Verlauf wurden nur verfahrenskritische Tiere berücksichtigt. Dies trifft auf die benannten Tiere nicht zu. Dennoch wird der Hinweis aufgenommen und im Variantenvergleich berücksichtigt. Es werden auch Überlegungen zu weniger artenschutzrechtlich kritischen Varianten unternommen.
76	GESBIM - Gesundheit statt Bahnärm in Mannheim	Wie wird mit den in der Antragskonferenz nicht besprochenen Stellungnahmen umgegangen?	Allgemein			Im Nachgang zu der Antragskonferenz wird eine Zusammenstellung aller eingereichter Stellungnahmen verteilt, in der diese behandelt werden.
77	Stadt Stutensee	Handelte es sich bei der Antragskonferenz um eine Bestandsaufnahme der zu prüfenden Aspekte? Ferner, was ist mit relevanten Aspekten, welche in diesem Termin nicht angesprochen wurden? Wann erfolgt die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Themen.	Allgemein			Ja, die Antragskonferenz war eine Art Bestandsaufnahme des Untersuchungsumfangs. Da es sich aber um einen dynamischen Prozess handelt kann es natürlich sein, dass weitere Aspekte identifiziert werden, die untersucht werden müssen. Dies geschieht unter anderem in Fach- und Behördengesprächen. Über die weiteren Entwicklungen wird im Dialogprozess entsprechend informiert. Konkrete Bewertungen zu Trassenalternativen bzw. zum Trassenauswahlprozess erfolgen später im Rahmen des Raumordnungsverfahrens.
78	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Wie lange wird es dauern, bis der Untersuchungsrahmen feststeht?	Allgemein			Eine konkreter Zeitraum ist schwer zu nennen. Zunächst erfolgt eine Zusammenstellung aller schriftlich eingegangenen Stellungnahmen und der heutigen mündlichen Beiträge. Dies wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Ggf. können die Unterlagen im Laufe des Januar oder Februar veröffentlicht werden.