

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/17-K	Stadt Bruchsal	<b>Stadt Bruchsal:</b> Ein Linienkorridor, der parallel zur BAB 5 verläuft, tangiert Ortsteile (insbes. Büchenau, Untergrombach) und Baugebiete von Bruchsal, die bereits heute stark durch den Autobahnlärm beeinträchtigt sind. Wird dieser Linienkorridor weiterverfolgt, sind besonders die Auswirkungen auf die Bevölkerung hinsichtlich Lärm zu berücksichtigen. Eine Verschlechterung der Situation darf nicht eintreten, es wäre im Gegenteil ein Lärmschutz über das rein rechnerische rechtliche Maß hinaus sicherzustellen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten.
029/38-K	Stadt Bruchsal	<b>Stadt Bruchsal:</b> Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass sich entlang der BAB 5 nördlich von Bruchsal (Gemarkung Bruchsal) und zwischen Büchenau und Untergrombach (Gemarkung Untergrombach) Photovoltaik Freiflächenanlagen befinden bzw. geplant sind, die auch im Regionalplan als Vorbehaltsgebiet für regionalbedeutsame Photovoltaik-Freiflächenanlagen ausgewiesen sind. Für die Anlage in Bruchsal (Seelach) liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Für die Anlage in Untergrombach (Allmend) wird derzeit der Satzungsbeschluss vorbereitet. Diese Anlagen schränken die Eignung des Linienkorridors ein.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Ausgewiesene Photovoltaikanlagen wurden im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse innerhalb der Raumwiderstandsklasse I (gering) berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass eine punktuelle Verlegung von Photovoltaikanlagen technisch möglich ist und kein schwer überwindbares Planungshindernis darstellt. Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
044/01	Stadt Bruchsal	Die in Kapitel 5 vorgestellte Vorgehensweise zur Linienfindung ist aus unserer Sicht noch zu unkonkret. Die Systematik und Abschichtung müsste u.E. stringenter und nachvollziehbarer dargestellt werden.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Die Methodik zur Linienfindung wird abschließend in der Raumordnungsunterlage nachvollziehbar dargestellt. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu kommen, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. Der Abschichtungsprozess für die jeweiligen Linienkorridore wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargelegt und wird in den Dialogforen der Öffentlichkeit vorgestellt.
044/01-V	Stadt Bruchsal	<b>Ergänzende Stellungnahme speziell zu den bisherigen Trassenkorridoren auf Gemarkung Bruchsal:</b> Anforderungen an einen Linienkorridor aus dem Bereich „Mensch-Natur-Umwelt“: Ein Linienkorridor, der parallel zur BAB 5 verläuft, tangiert Ortsteile (insbes. Büchenau, Untergrombach) und Baugebiete von Bruchsal, die bereits heute stark durch den Autobahnlärm beeinträchtigt sind. Wird dieser Linienkorridor weiterverfolgt, sind besonders die Auswirkungen auf die Bevölkerung hinsichtlich Lärm zu berücksichtigen. Eine Verschlechterung der Situation darf nicht eintreten, es wäre im Gegenteil ein Lärmschutz über das rein rechnerische rechtliche Maß hinaus sicherzustellen. Gleichzeitig wirkt die BAB 5 bereits heute als große Barriere für Natur und Umwelt. Diese Trennwirkung darf nicht verstärkt werden und es sind ggf. technische Lösungen einzuplanen, um die Durchlässigkeit insbesondere für Tiere zu gewährleisten.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten. Bei entstehenden Trennwirkungen wird geprüft, inwieweit diese durch Vermeidungsmaßnahmen gemindert werden können
044/02	Stadt Bruchsal	Laut Rechtsprechung sind folgende Voraussetzungen vorgegeben: 1. Ein nachvollziehbares System / eine nachvollziehbare Methodik ist zwingend. Zwar wurden die bisherigen Kriterien Raumordnung und Umwelt und deren Einstufung in Konfliktstufen recht schlüssig dargelegt. Bei der weiteren Betrachtung zur Linienkorridorfindung treten jedoch zunehmend Fragen auf, die auch in der Tischvorlage nicht beantwortet werden. So ist uns nicht klar, wie die Kriterien „Technische Machbarkeit“ und „betriebsbedingte Kriterien“ eingebunden und gewichtet werden.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Zur Festlegung der Antragsvariante erfolgt letztlich auch eine betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der Varianten. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Darüber hinaus wird die Methodik bereits im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitend aufbereitet und vorgestellt.
044/02-V	Stadt Bruchsal	Auch wenn der Grobkorridor entlang der Bestandsstrecke 4080 Waghäusel-Bruchsal und von dort weiter parallel zur BAB 5 nach der ersten Abschichtung nicht mehr in den Linienkorridoren enthalten war, ging aus den bisherigen Dialogforen hervor, dass dieser Abschnitt nochmals geprüft werden soll (Anregungen aus dem bisherigen informellen Beteiligungsprozess). Dies sehen wir kritisch. Südlich dieser Bestandsstrecke verläuft die Nebengemarkung Bruchsal und dort ein hochsensibler Naturraum. Betroffen sind auch hier Schutzgebiete, u.a. FFH, dort vor allem Wald. Nicht ohne Grund war dieser Bereich daher mit einer hohen Raumwiderstandskategorie belegt. Eine Wiederaufnahme dieses Abschnitts in die weitere Prüfung sehen wir daher sehr kritisch und verweisen nochmals auf die Grundproblematik der Methodik in unserer Mail vom 21.10.2021.	7.4.1 NATURA 2000	x		Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
044/03	Stadt Bruchsal	2. Konsequentes Verfolgen der Systematik. Auch hier erscheint der aktuelle Prozess noch nicht schlüssig. Einerseits werden Streckenabschnitte sehr detailliert betrachtet und Abschnitte von Grobkorridoren auf dieser Basis ausgeschlossen, andererseits erscheint die Betrachtung anderer Abschnitte, die weiter untersucht werden sollen, sehr allgemein. Auch nach welchen Prämissen eine Tunnellösung als zwingend angesehen wird, ist für uns nicht nachvollziehbar	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Es handelt sich um einen iterativen Planungsprozess, bei dem es bei stringenter Anwendung der Planungsmethodik vorkommen kann, dass auch zunächst nicht weiterverfolgte Teile des Raums ggfs. im weiteren Planungsverlauf wieder für eine Trassenführung in Betracht kommen können und müssen. Der Abschichtungsprozess für die jeweiligen Linienkorridore wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargelegt und wird in den Dialogforen der Öffentlichkeit vorgestellt. Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topographischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnelösungen überwunden werden können.
044/03-V	Stadt Bruchsal	<u>Anforderungen an einen Linienkorridor aus dem Bereich „Raumordnung“:</u> Die BAB 5 wirkt bereits heute als große Barriere für die Siedlungsentwicklung und hat eine hohe Trennwirkung. Diese Trennwirkung darf nicht verstärkt werden. Verbindungsachsen für alle Verkehrsteilnehmer:innen sind zu sichern.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
044/04	Stadt Bruchsal	Wie am Ende wirtschaftliche Gesichtspunkte gegenüber z.B. Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt gewichtet werden, ist u.E. ebenfalls darzulegen.	5.5 Variantenvergleich	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. In der Variantenbewertung wird die Methodik, auch zur technisch/betrieblich/wirtschaftlichen Bewertung, im Einzelnen noch erarbeitet und im weiteren Planungsprozess vorgestellt.
044/04-V	Stadt Bruchsal	Der Linienkorridor entlang der BAB 5 tangiert bestehende Gewerbegebiete in Bruchsal. Die bestehenden Betriebe dürfen durch eine Gütertrasse nicht beeinträchtigt werden. Auch die im rechtskräftigen BPlan Brühl festgesetzten Gewerbegebiete müssen angemessen berücksichtigt werden.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden auch kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
044/05	Stadt Bruchsal	Insgesamt erscheint die Systematik / Abschichtung bei der Trassenkorridorfindung nicht stringent. Wann werden welche Gesichtspunkte mit welchem Gewicht bei der weiteren Abschichtung berücksichtigt?	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Der Abschichtungsprozess für die jeweiligen Linienkorridore wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargelegt und wird in den Dialogforen der Öffentlichkeit vorgestellt.
044/05-V	Stadt Bruchsal	Eine künftige Siedlungsentwicklung, wie sie im Regionalen Raumordnungsplan oder im Flächennutzungsplan der Stadt in Form von geplanten Bauflächen bspw. im Südosten von Büchenau oder westlich von Untergrombach angedacht ist, darf durch einen Linienkorridor parallel zur BAB 5 ebenfalls nicht beeinträchtigt werden.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden auch kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
044/07-V	Stadt Bruchsal	Zur Windkraft liegt für die Gemarkung Bruchsal derzeit kein Flächennutzungsplan vor, der Vorranggebiete ausweist. Der neue Windatlas von 2019 hat jedoch entlang der Autobahn geeignete Windhöflichkeiten erfasst. Auch dieser Aspekt wird in den bisherigen Untersuchungen noch nicht berücksichtigt.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse wurden die entsprechenden Ausweisungen der Vorranggebiete für regionalbedeutende Windkraftanlagen innerhalb des Zielsystems Raumordnung Belang Energieversorgung und Rohstoffsicherung berücksichtigt. Windhöflichkeiten stellen keine hinreichend verfestigte Planung dar, die als raumordnerischer Konflikt zu werten wäre. In Flächennutzungsplänen ausgewiesene Konzentrationszonen Windenergie werden im Planungsprozess berücksichtigt.
044/08-V	Stadt Bruchsal	<u>Fragen zur Methodik und technischen Machbarkeit</u> Zu welchem Zeitpunkt werden die konkreten Baulichkeiten entlang der Trassen in den Blick genommen? Insbesondere im Abschnitt entlang der BAB 5 zwischen Karlsdorf-Neuthard und Bruchsal besteht eine dichte Bebauung. Es sind hier auf Bruchsaler Seite auch für die gewerblichen Betriebe notwendige Nebenanlagen wie z.B. für die Regenrückhaltung vorhanden, die nah der BAB 5 liegen.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse werden bereits bestehende Gebäude berücksichtigt. Aufgrund der zunächst groben Betrachtungsebene (Maßstab 1:50.000) und der Breite der Linienkorridore (ca. 1.000 m) erfolgt für den Variantenvergleich eine vertiefende Betrachtung des Gebäudebestands sowie eine detaillierte technische Machbarkeitsbetrachtung der einzelnen Varianten. Regenrückhaltebecken werden innerhalb des Zielsystems Raumordnung (Wasserwirtschaft) berücksichtigt.
044/09-V	Stadt Bruchsal	Wie können relevante Kreuzungsbereiche baulich gelöst werden (Brücken, Tunnel?).	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Die Querung von Kreuzungsbauwerken hängt stark von den lokalen Gegebenheiten ab, Brücken- und Unterführungsbauwerke sind potenziell möglich und sind im Einzelfall zu prüfen. Dies erfolgt in der Planfeststellung.
044/10-V	Stadt Bruchsal	Wie kann eine zusätzliche Trennwirkung durch erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle) vermieden werden?	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Zusätzliche Trennwirkungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden, in besonderen Situationen ist eine Einzelfallbetrachtung erforderlich. Die Lage und Höhe sowie technische Ausführung von Schallschutzmaßnahmen wird erst in der Planfeststellung festgelegt

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
044/11-V	Stadt Bruchsal	Bezüglich der Methodik möchten wir festhalten, dass wir die Aufnahme einer im Vorfeld ausgeschiedenen Streckenführung außerhalb der Grobkorridore (Abschnitt Graben-Neudorf / Karlsdorf) nicht nachvollziehen können. Die Abschnitte außerhalb der Grobkorridore wurden aus guten Gründen ausgeschieden, da hier hohe Raumwiderstände zu erwarten sind. Dass zum Beispiel die Bestandsstrecke 4000 nicht mehr in der weiteren Betrachtung aufgenommen wurde obwohl sie als Bestandsstrecke in den Grobkorridoren enthalten war, ist mehr als konsequent, da eine Trasse mitten durch die Kernstadt und Untergrombach schon aus Platzgründen ausscheidet und hier enorme Raumwiderstände und Betroffenheiten bestehen. Einer möglichen Wiederaufnahme dieser Trasse möchten wir daher schon jetzt widersprechen. Selbst die nun vorliegenden Linienkorridore weisen insbesondere dort, wo sie vorhandene Siedlungsflächen durchschneiden (Graben-Neudorf), ein sehr hohes Konfliktpotential auf. Insofern halten wir den Ausschluss dieser kritischen Abschnitte im weiteren Verfahren für äußerst wahrscheinlich.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Es handelt sich um einen iterativen Planungsprozess, bei dem es - bei stringenter Anwendung der Planungsmethodik - vorkommen kann, dass auch zunächst nicht weiterverfolgte Teile des Raums ggfs. im weiteren Planungsverlauf wieder für eine Trassenführung in Betracht kommen können und müssen. Eine Betrachtung aller in Betracht kommender Varianten, auch wenn diese durch neue Erkenntnisse erst in späteren Untersuchungsschritten erkennbar sind, ist zwingend. Nur so kann ein am Ende rechtssicheres Planungsergebnis erreicht werden. Der Abschichtungsprozess für die jeweiligen Linienkorridore wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargelegt und wird in den Dialogforen der Öffentlichkeit vorgestellt.
044/12-V	Stadt Bruchsal	Weitere Hinweise: Der Linienkorridor, der die Gemarkung von Bruchsal durchquert, ist ein möglicher Linienkorridor von vielen. Wir gehen davon aus, dass in der weiteren vertiefenden Betrachtung weiterhin eine ergebnisoffene Prüfung aller möglichen Varianten erfolgt und behalten uns weitere Stellungnahmen und Schritte vor.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
044/13-V	Stadt Bruchsal	In Bruchsal ist ein Naturschutzgebiet (siehe Geplantes NSG Saalbachniederung) geplant, wir bitten dies bei den Variantenentwürfen zu berücksichtigen.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die geplante Abgrenzung des NSG ist in den Bestandsdaten der Raumwiderstandsanalyse bereits enthalten.
036/02	Stadt Eppelheim/ Gemeinden Plankstadt und Oftersheim	Die bisherige Findung der Grob- und Linienkorridore ist für uns nicht nachvollziehbar. Hier stehen deutlich die finanziellen Gesichtspunkte des Projektträgers im Vordergrund, nicht aber der Schutz von Mensch, Natur und Boden. Wir haben die Erwartung an das Raumordnungsverfahren, dass der verantwortungsvolle Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen eine angemessene Bedeutung erfährt. Insbesondere auch der Schutz unserer Bürgerinnen und Bürger vor zusätzlichen Lärmimmissionen einer neuen 2-gleisigen Bahntrasse und der Erhalt unserer Kulturlandschaft.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Eine gesamtwirtschaftliche Bewertung muss ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1.0 erreichen und in die Abwägung mit einfließen, steht aber in angemessenem Verhältnis zu anderen umweltfachlichen/raumplanerischen Wirkfaktoren.
036/03	Stadt Eppelheim/ Gemeinden Plankstadt und Oftersheim	Der betroffene Planungsraum unserer Kommunen in der Rheinebene der Kurpfalz ist sehr dicht besiedelt, wie der beigefügten Karte der geplanten Linienkorridore entnommen werden kann. Viele bedeutende Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes durchqueren - einhergehend mit erheblichen Lärmimmissionen - bereits diesen kleinen Planungsraum und sind in der Karte eingezeichnet. Alle im Folgenden benannten Infrastruktureinrichtungen des Bundes befinden sich in einem Abstand (Ost-West) von 6-8 Kilometern. Die zusätzlichen Gleise der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe sind in Nord-Süd-Richtung geplant. Hier verlaufen parallel die Bundesautobahn 5, die unmittelbar durch die Wohnlage der Stadt Eppelheim und der Stadt Heidelberg führt. Des Weiteren die Bundesautobahn 6, die parallel in gleicher Richtung verläuft. Beide Autobahnabschnitten gehören zu den meistbefahrensten Streckenabschnitten in Deutschland. Ebenfalls aus dem Süden in Richtung Nord-West verläuft zwischen Schwetzingen und Hockenheim die Bundesstraße 291, die in die B39 einmündet. Ergänzt wird diese überregionale Straßeninfrastruktur bereits durch drei bereits viel befahrene Strecken der Deutschen Bahn, die alle ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Dies sind die Strecken 4020, 4060 und 4080. Zusammenfassend gibt es demnach bereits sechs nahezu parallel verlaufende Trassen von Bundesverkehrsinfrastruktur auf einem Korridor von sechs Kilometern Breite. Dazu kommen weitere bestehende Verkehrsinfrastrukturprojekte in Ost-West Richtung, die den Planungsraum bereits heute zusätzlich belasten. Dies ist die Bundesautobahn 656 zwischen Mannheim und Heidelberg und die 2006 eröffnete 4-spurige Bundesstraße 535 und die Bahntrasse 4000, der wichtige Knoten zwischen den Oberzentren Mannheim und Heidelberg.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Bestehende Infrastruktur und notwendige Schalluntersuchungen werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.

Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
036/04	Stadt Eppenheim/ Gemeinden Plankstadt und Oftersheim	Die Schilderung der bestehenden Bundesverkehrsinfrastruktur erfolgt an dieser Stelle deshalb so ausführlich, da bei der Planung des in der Karte eingezeichneten Linienkorridors (T1007) offensichtlich das Bündelungsgebot nicht beachtet wurde. Statt an einem der sechs vorhandenen Verkehrsinfrastrukturwegen entlang zu planen, wurde der Linienkorridor als Schneise durch den noch vorhandenen regionalplanerisch freien Grünzug gelegt. Bei einer Umsetzung dieser Planung würden die Ortsetter der Gemeinden Plankstadt, Oftersheim und der Stadt Eppenheim nahezu vollständig von Bundesverkehrswegen eingeschlossen. Der nun durch die Planung des Linienkorridors T1007 belegte Freiraum ist in den letzten Jahrzehnten bewusst von jeglichen Planungen unserer Kommunen freigehalten worden. Hier finden sich neben den Natur- und Landschaftsschutzgebieten der Oftersheimer und Sandhausener Dünen wertvollste Ackerböden, die z.B. den Anbau von Sonderkulturen wie Spargel und Tabak ermöglichen. Es gibt zahlreiche Biotope mit geschützten Arten. Bereits der Bau der B535 hat zu erheblichem Verlust von Flächen geführt. Das begleitende Flurbereinigungsverfahren ist bis heute nicht abgeschlossen, der artenschutzrechtliche Ausgleich nicht vollständig erfolgt. Ein weiterer Verlust von Böden würde das „Aus“ für die bereits sehr kleinteiligen landwirtschaftlichen Betriebe bedeuten. Der Freiraum wird jedoch in hohem Maße auch für die Freizeitgestaltung der vielen Bürgerinnen und Bürger unserer Kommunen genutzt. Sei es für Spaziergänge, das Ausführen von Hunden und Pferden oder den sehr regen und stetig steigenden Radverkehr zwischen unseren Gemeinden. Es bestehen weitere geplante Maßnahmen, z.B. der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV zwischen Heidelberg und Schwetzingen oder der geplante und durch eine Machbarkeitsstudie validierte Radschnellweg zwischen Heidelberg und Schwetzingen. Der gleiche Planungskorridor soll auch für den Ausbau der deutschlandweiten Stromversorgung „Ultranet“ genutzt werden, des Weiteren ist eine neue Gashochdruckleitung in Planung. Dies ist eine deutliche Überplanung für diesen Bereich, der bereits infrastrukturell deutlich überbelastet ist.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte  7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt  7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft  6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird im Rahmen des Freiraumes für Erholungsnutzungen und seine Schutzfunktionen fließen in die Variantenbewertung mit ein. Für die Raumordnung relevante Planungen Dritter werden berücksichtigt, sofern sie hinreichend planerisch verfestigt und räumlich konkretisiert sind.
036/05	Stadt Eppenheim/ Gemeinden Plankstadt und Oftersheim	Wir fordern den Vorhabenträger daher auf, möglichst zeitnah alternative Linienkorridore entlang bestehender Infrastruktur für die Planung zu fokussieren, da dies den rechtlichen Vorgaben entspricht. Uns ist bewusst, dass dies mit erheblichen finanziellen Mehrbelastungen verbunden ist, die jedoch für ein solches Projekt erforderlich sind. Wir behalten uns darüber hinaus ausdrücklich vor, die Grundlagen zur Berechnung des tatsächlichen Bedarfs für eine weitere zweigleisige Bahnstrecke durch den hoch verdichteten Planungsraum im weiteren Verfahren eingehend zu hinterfragen, da die vorgestellte Bedarfsprognose aus unserer Sicht erhebliche Mängel aufweist.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Bündelungsoptionen werden hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit geprüft und in die Linienkorridorentwicklung aufgenommen. Im Variantenvergleich werden die Vorteile einer Bündelung gegenüber einer Neuzerschneidung in der Bewertung berücksichtigt, aber auch die Nachteile, z. B. hinsichtlich zusätzlicher Lärmbelastungen. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. 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. Dazu werden Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität und Restkapazitäten auf den Bestands- sowie Aus- und Neubaustreckenanteilen anhand der gültigen Zugangprognosen zu ermitteln.
036/06	Stadt Eppenheim/ Gemeinden Plankstadt und Oftersheim	Wir erwarten durch eine neue Planung unter Berücksichtigung des Bündelungsgebots einen Zugewinn an Lärmschutz an bereits bestehenden Verkehrswegen sowie einen deutlich geringeren Flächenverbrauch. Die in der Abbildung eingezeichneten Linienkorridore sind planerisch nicht weiter zu verfolgen.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte		x	Die Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienkorridore erfolgt für den gesamten Suchraum nach einer einheitlichen Methodik. Bündelungsoptionen werden hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit geprüft und in die Linienkorridorentwicklung aufgenommen. Im Variantenvergleich werden die Vorteile einer Bündelung gegenüber einer Neuzerschneidung in der Bewertung berücksichtigt, aber auch die Nachteile, z. B. hinsichtlich zusätzlicher Lärmbelastungen. Bei wesentlichen Veränderungen an Bestandsstrecken durch Zubau von Gleisen sind die aktuell gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen einzuhalten.
038/02	Stadt Heidelberg	<b>1. Naturschutz, Artenschutz, Biotopvernetzung</b> Der Untersuchungsumfang beschränkt sich auf förmlich festgelegte oder festgesetzte Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete etc. Durch dieses Vorgehen werden örtlich vorhandene Informationen zum Vorkommen geschützter Arten nicht in die Betrachtung einbezogen. Diese sind zur Korridorabschätzung aber von zentraler Bedeutung. Wir regen daher an, auch örtliche in den Kommunen vorhandene Erhebungen sowie Strategien zum Artenschutz, städtische Biotopvernetzungsflächen, Ausgleichsflächen sowie den landesweiten Biotopverbund bereits in das ROV einzubeziehen. Für die Gemarkung Heidelberg liegen beispielsweise flächendeckende Erhebungen zum Artenschutz vor, wie auch eine Biodiversitätsstrategie, inklusive Biotopvernetzungsflächen sowie zahlreiche Ausgleichsflächen, welche allesamt die Entwicklung und Vernetzung von Biotopstrukturen beinhalten. Diese, unserer Ansicht nach für die Korridorfindung relevanten Informationen, wurden bisher nicht beachtet, denn ein Großteil der oben aufgeführten Arten und Flächen liegen westlich des Patrick-Henry-Villages und vor allem im Bereich des Grenzhofs. Informationen zu geschützten Arten und der Biodiversitätsstrategie finden Sie im Anhang.	7.4.2 Artenschutz	x		Beim Entwurf der Grobkorridore und Linienkorridore werden noch keine faunistischen Daten berücksichtigt. Der Raumordnungsebene entsprechend werden zunächst insbesondere diejenigen Arten betrachtet, die verfahrenskritisch sein könnten. Es erfolgt eine artenschutzrechtliche Risikoeinschätzung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten auf der Grundlage vorhandener Daten und ergänzend durchgeführter Übersichtskartierungen. Eine entsprechende Datenabfrage wurde durchgeführt. Der Biotopverbund wird im Umweltbericht als Kriterium innerhalb des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt. Daten zum Biotopverbund und zu Ausgleichsflächen werden berücksichtigt und fließen in den Variantenvergleich ein. Umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt.
038/03	Stadt Heidelberg	<b>2. Einordnung von Umweltbelangen in die Raumwiderstände</b> Der eher überholte Ansatz des Ausgleichsgedankens in Form von nur geringen Funktionalitätsverlusten eines Naturbereichs durch scheinbar marginale Eingriffe und der Abwanderungsmöglichkeit der Tierarten in angrenzende Habitate erscheint nicht überzeugend. Die angrenzenden, funktionstüchtigen Biotoptypen hier im Verdichtungsraum der Metropolregion sind heutzutage fast immer bereits besetzte Reviere und eine Individuenverdichtung funktioniert nur in begrenztem Rahmen, orientiert sich am Revierverhalten und vor allem am Nahrungs- und Strukturangebot. Das Vorhandensein von adäquaten Besiedelungslebensräumen wird von uns in Frage gestellt, weshalb wir anregen, den gewählten Ansatz zu überdenken und gerade in dichteten Gebieten zu einer sachgerechten Beurteilung zu kommen.	5.2 Raumwiderstandbetrachtung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die geringe Verfügbarkeit von Freiflächen im Verdichtungsraum wird gewürdigt. Es wird angestrebt, eine Variante zu identifizieren, die möglichst geringe Eingriffe in den Freiraum verursacht. Konkrete artbezogene Maßnahmen werden – entsprechend der fachlichen Erfordernisse – erst auf Planfeststellungsebene konzipiert und festgelegt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
038/04	Stadt Heidelberg	<b>3. Annahme zu den Siedlungsflächen</b> In der Tischvorlage ist in Bezug auf die zugrunde gelegten Siedlungsflächen erläutert, dass die aktuellen Katasterpläne als Plangrundlage verwendet werden, da angenommen wird, der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar von 2014 sei in seiner Flächenentwicklung vollzogen. Diese Annahme ist falsch. Gerade auf der Gemarkung Heidelbergs sind Flächen noch nicht entwickelt. Wir wissen auch von anderen Kommunen im Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, dass auch dort bisher nicht alle Flächen entwickelt wurden. Wir regen daher dringend an, die im Regionalplan und auch im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen inkl. der Entwicklungsflächen als Grundlage zur Berechnung von Abstandsflächen und Raumwiderständen zu verwenden.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Aufgrund einer nicht einheitlichen Datengrundlage der beiden Regionalpläne wurden die gemäß ERP RN geplanten Wohnsiedlungsflächen keinem Raumwiderstand zugeordnet. Für die Raumwiderstandskarte wurden neben den in den Regionalplänen dargestellten bestehenden Wohnsiedlungsflächen auch die Katasterdaten zu bestehenden Siedlungsflächen herangezogen. Im Rahmen der Linienoptimierungen und des Variantenvergleichs werden geplante kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
038/06	Stadt Heidelberg	<b>5. Freiraum und Landschaftszersiedlung</b> Bei der Beurteilung und Bewertung der Raumwiderstände regen wir an, den Freiraum dahingehend zu bewerten, ob ein Freiraum bereits stark belastet ist und durch eine weitere Zerschneidung an die Grenzen des Nutzbaren und des Zumutbaren stößt. Gerade kleinere Freiräume, umrahmt von Bereichen sehr hoher und außerordentlich hoher Raumwiderstände eignen sich besonders schlecht für eine weitere Nutzung und Zerschneidung. Ihnen kommt eine überdurchschnittliche Ausgleichfunktion für die Siedlungsgebiete hinsichtlich Erholung, Artenschutz, Landschaftsschutz und Bodenschutz zu. Sie sind in ökologischer und klimatischer Hinsicht bedeutsam für einen nachhaltigen Erhalt der Schutzgüter und natürlichen Ressourcen. Die destruktiven, monetär wie artenschutzbezogenen Folgen der Zerschneidung von Landschaftsräumen haben bereits seit Jahrzehnten wissenschaftliche Signifikanz. Als Beispiel beziehen wir uns auf den Raum zwischen dem Patrick-Henry-Village über den Grenzhof bis nach Mannheim. Die Raumwiderstandsbetroffenheit ist, wie auf den Raumwiderstandskarten gut zu erkennen, beinahe überall außerordentlich hoch und mit Kategorie IV und V angegeben. Im Vergleich mit den anderen Bereichen des Untersuchungsraumes zwischen Rhein und Bergstraße befinden sich auf Heidelberger Gemarkung besonders viele Vorrangflächen für Naturschutz und Landschaftspflege. Dem sollte Rechnung getragen werden. Auch der Landschaftsplan sowie weitere vom Gemeinderat beschlossene und sich in der Umsetzung befindende Konzepte beispielsweise zum Artenschutz und der Biodiversität zeigen die hohe Bedeutung dieser Freiflächen auf kommunaler Ebene, die sich mit der Ausweisung von Regionalen Grünzügen und Grünzäsuren bis in die Regionalplanung fortsetzt.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämisse als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Unzerschnittene Räume werden in die Bewertung der Varianten auch beim Schutzgut Landschaft mit einfließen.
038/07	Stadt Heidelberg	<b>6. Landwirtschaftliche Flächen</b> Wir regen an, die Ackerflächen in ihrer Qualität und damit auch die Vorzugs- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft aus der Regionalplanung in das Raumordnungsverfahren einfließen zu lassen und je nach Bodenqualität mit mindestens einem hohen (III) bzw. sehr hohen (IV) Raumwiderstand zu bewerten. Dieses Thema ist für die Sicherung hochwertiger Böden und eine regionale Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln ohne lange Transportwege von zentraler Bedeutung. Die irreversible und nicht ausgleichbare Inanspruchnahme sehr hochwertiger Böden, gerade in hoch verdichteten Bereichen, ist für die Sicherung unserer Lebensgrundlage von höchster Bedeutung. Wir bitten dies aufzunehmen und entsprechend zu würdigen.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung		x	Entsprechend der Definition der Raumwiderstandsklassen werden die Vorranggebiete Landwirtschaft der RWK III und Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft der RWK II zugeordnet. Im anschließenden Variantenvergleich wird die Inanspruchnahme von Böden, insbesondere von schutzwürdigen Böden, zu denen auch besonders ertragreiche Böden zählen, im Rahmen der Bewertungen des Schutzguts Boden behandelt.
038/08	Stadt Heidelberg	<b>7. Beachtung von Verkehrsplanungen, Bauwerken des Straßen- und Schienenbaus in der Kostenbetrachtung sowie Beachtung anderer Infrastrukturprojekte</b> Wir halten es für erforderlich, dass geplante und projektierte Verkehrswege in den Findungsprozess der Linienkorridore einfließen. Hierbei kann es sich um Neu- und Ausbauten von schienengebundenen Angeboten (Fernverkehr bis Straßenbahn), aber auch um Straßenbauprojekte für MIV oder Radverkehr handeln. Zum einen bedeuten diese Projekte bereits Eingriffe in den Landschaftsraum, die durch die NBA/ABS MA-KA nochmals verstärkt werden, zum anderen sollten die erforderlichen Kreuzungsbauwerke in die Kostenbetrachtung einfließen. Bei der Beurteilung und dem Finden von Linienkorridoren sollten Trassenbündelung mit vorhandenen und geplanten Mobilitäts- und Energietrassen stärker positiv gewichtet werden und die Trassenvarianten mit einer geringen Zerschneidungswirkung im Naherholungsbereich Rheinebene höher gewichtet werden. Im Raum Heidelberg beispielsweise planen die Region, NVBW und die DB AG eine zusätzliche Gleiskurve zwischen Schwetzingen und HD-Pfaffengrund/Wieblingen. Der Rhein-Neckar-Kreis und die Stadt Heidelberg verfolgen diese Maßnahme mit Nachdruck, da sie nahverkehrsrelevant ist und perspektivisch Direktverbindungen im SPNV zwischen Schwetzingen und Heidelberg ermöglichen wird. Diese Maßnahme befindet sich voraussichtlich nicht auf Heidelberger Gemarkung und wird aufgrund der Bedeutung für den Nahverkehr derzeit nicht als bedarfsplanrelevante Maßnahme für den Fernverkehr aufgeführt. Die voraussichtliche Trassenführung der Gleiskurve wird dann Auswirkungen auf die Widerstands-Berechnung und –Bewertung der Vorzugsvariante im Segment Raum Schwetzingen haben.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte 6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Geplante Infrastrukturvorhaben werden bei der Linienkorridorfindung und insbesondere bei der Optimierung ernsthaft in Betracht kommender Varianten berücksichtigt. Auch in der verkehrlich-betrieblich-wirtschaftlichen Betrachtung fließen solche Aspekte mit ein. Im Rahmen des Projekts wird das Bündelungsgebot berücksichtigt. Sowohl in der Grobkorridorfindung als auch bei der Linienentwicklung werden alle übergeordneten bestehenden und geplanten Verkehrswege berücksichtigt und auf ihre Bündelungsmöglichkeit geprüft.
038/09	Stadt Heidelberg	Die geplanten Trassen- und Linienführungen der DB kreuzen regionale Planungen im Radverkehr und im ÖPNV: Zum einen ist der Bau eines Radschnellweges zwischen Schwetzingen und Heidelberg über die Maulbeerallee und den Baumschulenweg geplant. Zum anderen führt die Stadt Heidelberg derzeit eine Variantenuntersuchung zur Straßenbahnverlängerung von Heidelberg nach Schwetzingen unter Berücksichtigung einer Straßenbahnerschließung des Patrick-Henry-Villages durch. Die Linien- und Trassenplanungen im Segment des Raumes Schwetzingen, Bereich zwischen Mannheim Süd, Schwetzingen und Sandhausen, kreuzen sowohl die Radverkehrsmaßnahme als auch die ÖPNV-Maßnahme. Die Trassenplanung zum Radschnellweg Schwetzingen-Heidelberg ist weiter fortgeschritten als die Variantenuntersuchung einer Straßenbahnverlängerung nach Schwetzingen. Bei der Planung zum Radschnellweg wird nach Festlegung der grundsätzlichen Streckenführung im Dialog mit allen Beteiligten und Anliegern die nächste Planungsstufe (Detailplanung) besprochen. Daher weisen wir bereits zum jetzigen Planungsstadium im Rahmen des geplanten ROV zur NBS Mannheim-Karlsruhe auf die parallelen Planungsprozesse hin.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Laufende Planungen Dritter werden im Rahmen der Erarbeitung der Raumordnungsunterlagen bei den zuständigen Behörden abgefragt und im Hinblick auf ihre Relevanz für das hier zu prüfende Vorhaben beurteilt.
038/10	Stadt Heidelberg	Neben umfangreichen Planungen für unterschiedliche Verkehrsarten, die im Freibereich zwischen dem Patrick-Henry-Village über den Grenzhof bis nach Mannheim bestehen und bisher in den Planungen zu wenig in Erscheinung treten, finden dort auch Planungen von Infrastrukturtägern statt, wie die Erneuerung oder der Neubau von Stromtrassen oder Erdgasleitungen. Auch diese Planungen sollten in die Untersuchungen einfließen, um das Konfliktpotential abschätzen zu können.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Laufende Planungen Dritter werden im Rahmen der Erarbeitung der Raumordnungsunterlagen bei den zuständigen Behörden abgefragt und im Hinblick auf ihre Relevanz für das hier zu prüfende Vorhaben beurteilt. Sich in der Genehmigungsplanung befindliche Projekte werden im Raumordnungsverfahren berücksichtigt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
038/11	Stadt Heidelberg	<b>8. Nachträge</b> Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme als vorläufig anzusehen. Da uns noch nicht alle Rückmeldungen vorliegen, behalten wir uns vor, im Nachgang zu diesem Schreiben weitere Anmerkungen vorzubringen.	keine Kategorie	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
038/12	Stadt Heidelberg	<b>Anlage: Naturschutz, Artenschutz, Biotopvernetzung</b> <i>Raumordnungsverfahren DB Netze – Raum Schwetzungen Variante T 1001 (grün)</i> Verläuft im nördlichen Teil zwischen Kiesgrube Engelhorn und Anteilen des Grenzhofes Waldes (aktuell Teil einer Erbgemeinschaft). Der Bereich ist Kerngebiet im Artenschutzplan innerhalb der Biodiversitätsstrategie der Stadt Heidelberg. Es ist langfristig vorgesehen, die Kiesgrube als Naturschutzgebiet ausweisen zu lassen. Die Wanderbeziehungen für Amphibien zwischen dem Grenzhofes Wald und der Kiesgrube (Kreuzkröte, Grasfrosch, Erdkröte) sind hier prioritär zu erhalten.	7.4.2 Artenschutz	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
038/13	Stadt Heidelberg	Das gesamte Gebiet um Grenzhof gilt als wichtiger Bereich für Feldvögel, insbesondere hohe Vorkommen von Feldlerche und Wiesenschafstelze (Vernetzungsfächen im Artenschutzplan der Biodiversitätsstrategie).	7.4.2 Artenschutz	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
038/14	Stadt Heidelberg	Varianten T 1013, T 1014, T1015 (rot) sowie T 1016 / 1010 / 1007 blau Die südlichen Verläufe von T 1013 und T 1014 gehen über die beiden Ausgleichsfächen Flussregenpfeifer XXL und Deponie Feilheck. T1015 (rot) sowie T 1016 / 1010 / 1007 blau über die Deponie Feilheck - Es handelt sich hier um zwei kostspielig angelegte Ausgleichsfächen. - Die Flächen gehören aufgrund ihrer Artenvielfalt (Heuschrecken) zu einem Schwerpunktgebiet im Artenschutzplan der Heidelberger Biodiversitätsstrategie und gelten als Vorzeigeprojekte auf Gemarkung der Stadt. - Des Weiteren werden die Bereiche mit wertvollen Feldvogelvorkommen um Neurott zerschnitten: Feldlerche (RL 3 BW) und Graumammer (RL 1 BW). Die Flächen um Neurott sind zum Schutz dieser Feldvögel in der Polizeiverordnung der Stadt verortet, hier gilt Hundeanleimpflicht.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Aspekte werden in der vertiefenden Analyse berücksichtigt. Im Rahmen der Linienoptimierung besteht die Möglichkeit, Konflikte zu vermindern.
038/15	Stadt Heidelberg	Insgesamt stehen die Varianten der Streckenverläufe insbesondere im Bereich des Grenzhofes Waldes / Kiesgrube Engelhorn und in den Bereichen um Neurott, der Deponie Feilheck und der Flussregenpfeiferausgleichsfäche den im Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschlossenen Zielen der Biodiversitätsstrategie Heidelberg entgegen. Darüber hinaus weist die Feldflur um Heidelberg hohe Vorkommen an Bodenbrütern auf, die im Rahmen der Biodiversitätsstrategie gefördert werden sollen.	7.4.2 Artenschutz	x		Faunistische Daten fließen in den Vergleich ernsthaft in Betracht kommender Varianten ein. Der Hinweis zum Vorkommen der Bodenbrüter wird aufgenommen
055/01	Stadt Karlsruhe	Die Stellungnahmen zu den einzelnen Schutzgütern und Belangen finden Sie in der beigefügten Anlage. Neben den darin aufgeführten fachlichen Gesichtspunkten, halten wir es für bedeutsam darauf hinzuweisen, dass bei der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sichergestellt werden muss, dass die Umweltauswirkungen aller später in Betracht gezogenen Varianten auch umfassend beurteilt werden können. Dies gilt insbesondere für die Fragestellung, ob Teilstrecken untertunnelt oder oberirdisch geführt werden. Hier muss die UVS beide Möglichkeiten, unabhängig von derzeitigen Planskizzen und Planungsüberlegungen, untersuchen und bewerten.	7.2 Methodisches Vorgehen Zielsystem Umwelt	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
055/02	Stadt Karlsruhe	Darüber hinaus ist festzustellen, dass der Stadtkreis Karlsruhe von weiteren Schieneninfrastrukturmaßnahmen betroffen ist (zum Beispiel 3. Gleis Karlsruhe-Durmersheim). Insofern ist es zwingend erforderlich, diese Projekte gemeinsam zu betrachten, um deren Auswirkungen abschätzen zu können.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Weitere Planungen der Deutschen Bahn und Planungen Dritter werden berücksichtigt. Geplante Vorhaben müssen jedoch hinreichend verfestigt und raumkonkret sein, um berücksichtigt werden zu können.
055/05	Stadt Karlsruhe	Falls Überschwemmungsgebiete durch die Trasse betroffen sind, ist zu berücksichtigen, dass hier ein Bauverbot besteht, nur im Einzelfall und wenn keine Alternativen vorhanden sind, kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Verlorengangener Retentionsraum ist umfang-, funktions- und zeitgleich auszugleichen und ggf. ist eine anlassbezogene Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarten erforderlich.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Überschwemmungsgebiete und HQ100-Bereiche werden berücksichtigt.
055/06	Stadt Karlsruhe	<b>Überschwemmungsgebiete</b> In den vorgelegten Unterlagen wird der Begriff 100-jähriges Hochwasser verwendet. Die richtige Bezeichnung ist 100-jährlich.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Redaktionell; der Hinweis wird berücksichtigt.
055/07	Stadt Karlsruhe	<b>Grundwasser</b> Mit dem über Entwässerungsmulden abzuleitenden Niederschlagswasser können in Abhängigkeit von den Bodenverhältnissen und dem Grundwasserflurabstand Herbizide ins Grundwasser gelangen. In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser zu betrachten.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Auswirkungen auf das Grundwasser werden der Planungsebene entsprechend berücksichtigt. Einzelheiten zur Entwässerung werden in der Planfeststellung behandelt.
055/08	Stadt Karlsruhe	Im Zuge von bauzeitlichen Grundwasserhaltungen, insbesondere bei geschlossenen Wasserhaltungen mit hohen Entnahmemengen, können sich Auswirkungen auf den Grundwasservorrat, auf grundwasserabhängige Ökosysteme und auf Oberflächengewässer, falls das Grundwasser in diese eingeleitet wird, ergeben. Diese Auswirkungen sind ebenfalls zu betrachten.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Auswirkungen auf das Grundwasser werden der Planungsebene entsprechend berücksichtigt. Einzelheiten zur Bauausführung (Grundwasserhaltung) werden in der Planfeststellung behandelt.
055/09	Stadt Karlsruhe	<b>Alltasten/Abfall</b> Die Daten des Bodenschutz- und Alltastenkatasters sind bei den jeweiligen Stadt- und Landkreisen anzufordern.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Die Daten werden in der vertiefenden Untersuchung abgefragt.
055/10	Stadt Karlsruhe	<b>Schutzgut Fläche</b> Für das Schutzgut Fläche sind für die jeweiligen Varianten die Flächenneuinanspruchnahme durch die Nutzungsänderung (vorherige Nutzungsart – spätere Nutzungsart nach ALKIS) und der Flächenbedarf nach Größe gegenüberzustellen. Projektbezogene Folgebauten (Brücken, Unterführungen, etc.) und anlagenbedingte Nebenflächen (Instandhaltungswege, Lärmschutzwälle/-wände etc.), die eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme bedingen, sind ebenfalls in der Bilanzierung zu berücksichtigen.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Im Variantenvergleich wird auf Raumordnungsebene unter Zugrundelegung bestimmter pauschaler Annahmen überschlägig ermittelt, welche Varianten mit höheren oder geringeren Flächeninanspruchnahmen und Neuversiegelungen verbunden ist. Eine Planung von Ingenieurbauwerken, Lärmschutzmaßnahmen, Betriebswegen etc. erfolgt erst auf Planfeststellungsebene.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
055/11	Stadt Karlsruhe	<b>Schutzgut Boden</b> Als Grundlage für die Erarbeitung der UVS Unterlagen empfehlen wir unbedingt die „Checkliste Schutzgut Boden für Planungs- und Zulassungsverfahren“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (LABO) zu verwenden.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
055/14	Stadt Karlsruhe	Einige der im gültigen Flächennutzungsplan dargestellten Siedlungsflächen sind nicht in den Kartendarstellungen der Raumwiderstandsanalysen enthalten. Wie im Text beschrieben, werden diese erst in der vertiefenden Planraumanalyse (Variantenvergleich) herangezogen. Wir verweisen auf den Nachbarschaftsverband Karlsruhe, der für die Flächennutzungsplanung der zugehörigen Gemeinden zuständig ist. Wir bitten, diesen am weiteren Verfahren zu beteiligen.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Bebauungs- und Flächennutzungspläne wurden für die Raumwiderstandsanalyse und Linienkorridorentwicklung noch nicht berücksichtigt. Für die bereits vorliegenden Flächennutzungspläne in Baden-Württemberg, wird im Rahmen des Segmentvergleichs bereits überschlägig geprüft, ob Konflikte mit Planungsausweisungen der Flächennutzungspläne gegeben sind. Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden auch kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
055/15	Stadt Karlsruhe	<b>Grünordnung</b> Aus Sicht des Gartenbauamtes fehlt in der Kriterienauswahl der Umweltschutzgüter (Tabelle 1 in Anhang 2) die gesonderte Einstufung bedeutender innerörtlicher Parkanlagen. Daraus resultieren in der Karte „Raumwiderstände Umwelt“ im Stadtgebiet Karlsruhe unzureichende Bewertungen für wichtige Parkanlagen im Freiraum- und Grünsystem der Stadt: Otto-Dullenkopf-Park (Oststadt) sowie Günther-Klotz-Anlage (Südweststadt). Anstelle der Stufe III-hoch (orange) befürworten wir die Einordnung in Stufe IV-sehr hoch (rot). Eine Gleichsetzung der für die innerstädtische Erholung und die Stadtgestaltung bedeutenden Anlagen mit der Kategorie Sport- und Freizeiteinrichtungen ist fachlich nicht angemessen. Beide Parkanlagen werden, soweit im Maßstab erkennbar, von bislang ermittelten Grobkorridoren tangiert, insofern halten wir die Überprüfung dieses Aspekts für dringend geboten.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird geprüft, inwieweit in der vertiefenden Untersuchung eine Differenzierung von Grün- und Parkanlagen nach ihrer Bedeutung für die Erholungsnutzung beim Schutzgut Landschaft oder beim Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, vorgenommen werden kann.
055/16	Stadt Karlsruhe	Als grundsätzliche Anregung sei noch die Frage angefügt, ob als Planungsalternative auch zwei getrennte Korridore mit jeweils eingleisiger Ausbautrasse in Betracht kommen (Nord-Süd / Süd-Nord)? Die Zusatzbelastungen durch Flächenbedarf und Schallausbreitung wären damit auf zwei Bereiche verteilt.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand		x	Grundsätzlich wäre dies denkbar. Aus betrieblicher Sicht sind solche dann 3-gleisigen Strecken jedoch nachteilig, sodass solche Lösungen aus verkehrlich-betrieblichen Gründen nicht verfolgt werden.
012/02	Stadt Mannheim	<b>II. Untere Forstbehörde</b> Bei dem genannten Verfahren ist gegebenenfalls Wald betroffen. Der Mannheimer Stadtwald ist auf Grund seiner herausragenden Erholungsnutzung und als einer der meistbesuchtesten Wälder in Baden-Württemberg, für Erholungssuchende von herausragender Bedeutung. Dies wird durch den -im zwischenstädtischen Vergleich- äußerst geringen Waldanteil Mannheims noch verstärkt.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern möglichst minimiert werden. Durch Rechtsverordnungen geschützte Waldgebiete (Schonwald, Bannwald und Naturwaldreservate) sind der "sehr hohen", Wälder mit besonderen Funktionen der "hohen" und sonstige Waldgebiete der "mittleren" Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Der Mannheimer Stadtwald weist besondere Funktionen auf und wird entsprechend der Methodik überwiegend in der Raumwiderstandsklasse "hoch" berücksichtigt. Besondere Erholungsfunktionen des Freiraumes werden in der vertiefenden Untersuchung beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt.
012/03	Stadt Mannheim	Im Bereich des Dossenwaldes ist bei der Planung zu berücksichtigen, dass sich hier Waldbiotope nach § 30a LWaldG von Baden-Württemberg befinden. Zudem befindet sich hier ein FFH-Gebiet sowie ein Landschaftsschutzgebiet und ein Naturschutzgebiet im Bereich des Waldes, sodass diese Bereiche darüber hinaus einem besonderen Schutz unterliegen. Wir bitten Sie bei Ihrer Planung auf eine Waldinanspruchnahme zu verzichten.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Dossenwald findet sich entsprechend der genannten Schutzgebietsausweisungen in der Raumwiderstandskarte wieder. Herangezogen werden die rechtskräftigen und im Verfahren befindlichen Schutzgebietsausweisungen. Im Rahmen des Segment- und Variantenvergleichs werden Durchführungen der einzelnen Raumwiderstandsklassen bzw. Schutzgebietsausweisungen ermittelt und analysiert.
012/04	Stadt Mannheim	<b>III. Untere Naturschutzbehörde:</b> Zusätzlich zu den schon in der Tischvorlage aufgeführten Schutzgebieten und planungsrelevanten Arten sind im Stadtgebiet Mannheim insbesondere die aktuellen Bestände für Graumammer, Feldlerche, Rebhuhn, Kreuz- und Wechselkröte, Springfrosch und Knoblauchkröte im Mannheimer Norden und die Sand-Silberschärte Jurinea cyanoides im Bereich des Rangierbahnhofs zu berücksichtigen, ebenso die Daten für die aktuellen Vorkommen des Feldhamsters und Kiebitz. Für die übrigen Ordnungen wie u.a. Heuschrecken, Käfer und Wildbienen sowie Pflanzenarten ist das Artenschutzprogramm Baden-Württemberg zu beachten, um ggf. durch Kartierungen die Bestände zu erfassen.	7.4.2 Artenschutz	x		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Die aktuellen Vorkommen des Feldhamsters und des Kiebitz sind bekannt und fließen in die Bewertung mit ein. Auf Raumordnungsebene werden zunächst nur die verfahrenskritischen Arten im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt (Einschätzung des Konfliktrisikos). Vollständige Erfassungen der genannten Artengruppen sowie weiterer Arten/Artengruppen erfolgen erst in der Planfeststellung.
034/01	Stadt Mannheim Dez.I	per Schreiben vom 01.09.2021 forderten Sie die Stadt Mannheim auf Anregungen zum Untersuchungsrahmen für das ROV zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zu übermitteln. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung: Die Stadt Mannheim beabsichtigt einen mittel- und langfristigen Ausbau des Stadtbahn- bzw. des meterspurigen Eisenbahnnetzes der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH in die umliegende Region. Hier wäre es aus unserer Sicht wünschenswert im ROV möglicherweise konkurrierende Nutzungsansprüche bzw. Freihaltetrasse zu berücksichtigen. Selbiges gilt für den Ausbau von Radschnellverbindungen und Radwegen durch Land und Kommunen.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Laufende Planungen Dritter werden im Rahmen der Erarbeitung der Raumordnungsunterlagen bei den zuständigen Behörden abgefragt und im Hinblick auf ihre Relevanz für das hier zu prüfende Vorhaben beurteilt.
034/02	Stadt Mannheim Dez.I	Der Fachbereich Jugendamt und Gesundheitsamt weist zudem darauf hin, dass es durch das Vorhaben NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ggf. zu veränderten Lärmauswirkungen auf die menschliche Gesundheit kommen kann. Es gibt jedoch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits eine Schallausbreitungsberechnung und die Beurteilung der Schallimmissionen, was als ausreichender Untersuchungsrahmen angesehen wird.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Wird zur Kenntnis genommen
034/03	Stadt Mannheim Dez.I	Ferner bitten wir um Berücksichtigung der Stellungnahme des Fachbereichs Klima, Natur, Umwelt der Stadt Mannheim vom 04.10.2021 und der Stellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH vom 28.09.2021, die Ihnen jeweils unabhängig zu diesem Schreiben der Stadt Mannheim zugegangen sind.	7.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima	x		Die beiden genannten Stellungnahmen werden berücksichtigt



Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
061/01	Stadt Waghäusel	Ich habe in meinem Statement auf Kollisionen mit unserem Wasserschutzgebiet, teils auch mit Schutzzone I und II hingewiesen. Ich bitte Sie, die im Anhang behelfsmäßig in Paint überlagerten Karten an Herrn Dr. Geweke und die zuständigen Fachbereiche weiterzuleiten. Es war für meine Kolleginnen und Kollegen und mich etwas überraschend, dass in der interaktiven Karte die Wasserschutzgebiete nicht ausgewiesen sind, da diese über den Kartendienst des Landes, genauer gesagt der LUBW, für jedermann frei zugänglich sind. Zu beachten ist für Waghäusel, dass die Lagepläne für das Wasserschutzgebiet gemäß Rechtsverordnung vom 4.11.2020 in überarbeiteter Form durch das Landratsamt Karlsruhe veröffentlicht wurden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
028/02	Stadt Walldorf	Das Vorhaben und die Antragsunterlagen wurden in unseren Gremien beraten. Insgesamt halten wir die in der Tischvorlage zur Antragskonferenz dargestellte methodische Vorgehensweise für durchaus strukturiert. Das Abweichen der aktuell nun bekannt gewordenen Planung der Linienkorridore von den Grobkorridoren wirft jedoch hinsichtlich des plausiblen aufeinander Aufbaus der Planungsschritte Fragen auf, die den Prozess teilweise in Teilbereichen nicht nachvollziehbar machen.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die keine RWK V und IV tangieren. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund ihrer geringen Größe noch nicht aufgedrängt. Die Planungsmethodik ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen.
028/03	Stadt Walldorf	Das Gemarkungsgebiet Walldorf ist bereits heute durch viele überörtliche Infrastrukturstränge stark durch Immissionen und Zerschneidung der Landschaft vorbelastet. Vor diesem Hintergrund kommt den (noch) bestehenden Landschaftsräumen eine wichtige Naherholungsfunktion zu, die es vor einer Verschlechterung in besonderer Weise zu schützen gilt. In diesem Zusammenhang kann die Darstellung eines Grobkorridors im Bereich des Landschaftsschutzgebietes und der Naherholung dienendem Waldgebiet Hochholzer Wald nicht nachvollzogen werden. Nach der Raumwiderstandsklassifizierung werden insbesondere Landschaftsschutzgebiete als „hoher“ Raumwiderstand der Raumwiderstandsklasse III (RWK III) eingestuft. In der Definition der Raumwiderstandsklassen wird ausgeführt, dass in der RWK III Bereiche mit sehr gewichtigen Umweltbelangen oder Ziele der Raumordnung dargestellt werden. Wir bitten daher, die Aufnahme von Landschaftsschutzgebieten in eine höhere Schutzklasse zu überprüfen. Gerade die Landschaftsschutzgebiete in Walldorf stellen bedeutende Naturräume für die Bevölkerung dar.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung		x	Der Systematik und Definition der Raumwiderstandsklassen folgend werden Landschaftsschutzgebiete der Raumwiderstandsklasse "hoch" (RWK III) zugeordnet. Sie besitzen einen geringeren Schutzstatus als bspw. Naturschutzgebiete, die der RWK IV zugeordnet sind. Im Variantenvergleich werden die Durchfahrten von Landschaftsschutzgebieten der einzelnen Varianten ermittelt und fließen ebenso wie landschaftsgebundene Erholungsnutzungen beim Schutzgut Landschaft in die vergleichende Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten ein.
028/05	Stadt Walldorf	Zudem verfügt die Stadt Walldorf über eine Vielzahl an kommunalen Ausgleichsflächen und Waldrefugien - insbesondere auch im Hochholzer Wald -, die im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse noch nicht betrachtet wurden, aber auch Teil unseres kommunalen Ökokontos sind. Angesichts der starken Segmentierung in der Betrachtung der Linienkorridore sind diese jedoch aus unserer Sicht von erheblichen Belang und bei der kleinräumigeren Alternativenprüfung im Rahmen der Segmentierung zu betrachten. Wir bitten daher diese möglichst frühzeitig zu berücksichtigen und bieten gerne an, entsprechende Daten zu liefern.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung	x		Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden auch kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt. Ebenso fließen Kompensations- und Ökokontenflächen in die Betrachtung mit ein. Im Variantenvergleich werden Durchfahrten von Wäldern ein Bewertungskriterium beim Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt sein. Erholungsfunktionen fließen ebenfalls in die Bewertung mit ein.
028/06	Stadt Walldorf	Dem Schutz der Freiraumfunktionen kommt angesichts der Vorbelastung und der klimatischen Herausforderungen gerade im verdichteten Kernraum des Rheingrabs eine besondere Bedeutung zu. Die Kalt- und Frischluftgebiete sind daher aus unserer Sicht ein wichtiges Bewertungskriterium. Gerade für Walldorf mit seinem sehr kompakten Siedlungskörper sind die Effekte der Kühlung durch Südwestwinde nicht zu unterschätzen. Gerade auch die für solche Trassen notwendigen und unabdingbaren Lärmschutzbauwerke sind mögliche weitere Barrieren die dem Luftaustausch entgegenstehen. Wir bitten daher auch im Rahmen der Umweltprüfung auch Kaltluftströmungen im Zusammenhang möglicherweise notwendiger Lärmschutzbauwerke zu berücksichtigen.	7.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima	x		Kalt- und Frischluftgebiete werden im Rahmen des Variantenvergleichs innerhalb des Schutzguts Luft, Klima berücksichtigt.
028/07	Stadt Walldorf	Auch wenn methodisch die Abgrenzung und Einstufung verschiedener Nutzungsbereiche in verschiedene Raumwiderstandsklassen nachvollzogen werden kann, möchte die Stadt Walldorf nochmals eindringlich darauf verweisen, dass der Schutz des Menschen nicht mit der Bebauung aufhört. Gerade im Zusammenhang der Belastung durch Lärmimmissionen ist dabei auch die Vorbelastung der Gebiete verstärkt zu berücksichtigen. Die angedachte Unterschreitungsmöglichkeit der Schutzräume/ Pufferzone von 250 m bei der Nutzung von Bündelungseffekten mit Bestandstrassen bzw. -infrastrukturen kann daher nicht nachvollzogen werden. Bei einer Kosten-Nutzen-Analyse ist dabei der lebenswerten Stadt eine besonders hohe Bedeutung beizumessen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben zu betrachten. Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt. Die 250 m-Abstandszonen werden als sehr hoher Konflikt (entsprechend der RWK IV) gewertet und sollen nach Möglichkeit gemieden werden. Im Rahmen der Unterschreitungsmöglichkeit der 250m Abstandszone zur Wohnbebauung sind die gesetzlichen Vorgaben (z.B. Bündelungsgebot, 16. BImSchV) einzuhalten. Hierzu werden (der Planungsebene entsprechend) Schalluntersuchungen durchgeführt.



Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
028/08	Stadt Walldorf	Ergänzend ist aufgefallen, dass eine Betrachtung von Verknüpfungsmöglichkeiten der neu zu entwickelnden Trassen mit bestehenden Trassen durch Querverbindungen zur Schaffung von Redundanzen und einer erhöhten verkehrlichen Sicherheit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand	x		Das übergeordnete verkehrliche Ziel ist die Engpassauflösung bzw. die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten (vorwiegend im Güterverkehr) zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die Schaffung von Redundanzen mit bestehender Schieneninfrastruktur ist kein dezidiertes Ziel dieses Vorhabens. Resultierende Verknüpfungsmöglichkeiten können jedoch als positives Merkmal einer Variante in den Variantenvergleich eingehen.
028/09	Stadt Walldorf	Auch Verbesserungsmöglichkeiten der Verbindungsmöglichkeiten durch neue Haltepunkte und Bahnhöfe sollten aus unserer Sicht in einer Kosten-Nutzen-Relation mit betrachtet werden. Wir bitten auch diese Aspekte hinsichtlich des Gesamtsystems Schiene stärker bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu betrachten. Die Stadt Walldorf trägt grundsätzlich den Ausbau der Schienen als wichtige Infrastruktur und die damit einhergehende Chance zur Entlastung der Straßen mit, hofft aber im weiteren Planungsverfahren auf ein transparentes und schlüssiges Vorgehen, bei dem auch die lokalen Notwendigkeiten in den Prozess einbezogen werden.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand		x	Durch die Schaffung von Kapazitäten wird auch Kapazität für den SPNV geschaffen. Die konkrete Umsetzung von neuen Haltepunkten ist allerdings nicht Gegenstand des Projekts sondern liegt in der Zuständigkeit der Länder als zuständige Aufgabenträger des SPNV.
049/02	Gemeinde Dettenheim	1. Das Land Baden-Württemberg erstellt zur Zeit die Planunterlagen bzgl. des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des Rückhalterausms Elisabethenwört. Es ist abzuklären in wie fern es zu Wechselwirkungen dieser beiden Vorhaben kommen kann. Es ist zu überprüfen, ob eine eventuelle Inanspruchnahme von Retentionsräumen und/oder ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten allgemein und insbesondere auf das beabsichtigte Vorhaben Auswirkungen wird.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
049/03	Gemeinde Dettenheim	2. Im Bereich eines Linienkorridors werden aktuell Planungen für die Erstellung eines Geothermiekraftwerkes ausgearbeitet. Die Voruntersuchungen zeigen, dass eine Bohrung wohl zu dem beabsichtigten Erfolg führen wird. Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Grundstücken erscheint eine Realisierung deshalb durchaus realistisch. Es ist zu überprüfen ob durch die Bohrungen oder den Betrieb des Geothermiekraftwerkes evtl. auftretende Erschütterungen Auswirkungen auf den Bau und den Betrieb der NBS haben können. Es ist zu klären, welche Wechselwirkungen auftreten können.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
049/04	Gemeinde Dettenheim	3. Die Gemeinde Dettenheim betreibt ein eigenes Wasserwerk. Im Rahmen einer Forderung innerhalb der wasserrechtlichen Erlaubnis ist unter anderem zu überprüfen, ob die bisherigen Wasserschutzzonen in deren vorhandener Größe und Ausgestaltung noch ausreichend sind. Erste Überrechnungen zeigen, dass zumindest die Zonen IIIA und IIIB flächenmäßig nicht mehr dem heutigen Standard entsprechen. Ein Linienkorridor durchquert/tangiert die Wasserschutzgebietszone. Es ist zu überprüfen ob eine eventuelle Bahntrasse Auswirkungen auf die Größe der festzulegenden Wasserschutzzonen, die Grundwasserneubildungsrate innerhalb der Schutzzonen und sonstige Einflüsse auf das Schutzgut Wasser hat.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Auswirkungen auf Trinkwassernutzungen werden behandelt. Herangezogen werden die rechtskräftigen und im Verfahren befindlichen Schutzgebietsausweisungen. Im Rahmen des Segment- und Variantenvergleichs werden Durchfahrten der einzelnen Raumwiderstandsklassen bzw. Schutzgebietsausweisungen ermittelt und analysiert.
049/05	Gemeinde Dettenheim	4. Auf der Gemarkung Dettenheim ist das Vorkommen der Wildkatze nachgewiesen. Der Landgraben an der Gemarkungsgrenze zu Philippsburg stellt eine linienhafte Verbindung zwischen den Naturschutzgebieten „Erllich“ und „Rußheimer Altrhein-Elisabethenwört“ dar. Diese Verbindung wird nachweislich als Wanderweg durch die Wildkatze genutzt. Der Nachweis konnte anhand von genetischen Untersuchungen (Haaren an den Lockstöcken) und eines toten Individuums (alte L 602, überfahren) erbracht werden. Es ist zu überprüfen welche Auswirkungen die Zerschneidung dieser Wanderbeziehung auf die Population der Wildkatze in der näheren Umgebung hat.	7.4.2 Artenschutz	x		Die Wildkatze wird im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung berücksichtigt. Artenschutzaspekte werden erst innerhalb des Variantenvergleichs betrachtet, wenn eine vollständige Datengrundlage für den Suchraum vorliegt, im Rahmen dessen wird dann auch die Wildkatze entsprechend berücksichtigt. Bezüglich artenschutzrechtlicher Konflikte kann auf Raumordnungsebene nur eine Grobeinschätzung möglicher Konflikte gemacht werden. Diese fließt in die vergleichende Variantenbewertung ein. Insbesondere sollen diejenigen Varianten identifiziert und ausgeschlossen werden, bei denen mögliche verfahrenskritische Risiken nicht auszuschließen sind.
037/01	Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen	zur Antragskonferenz wäre als wichtigste Anregung unsererseits vorzutragen, dass nach den auf der Homepage verfügbaren Unterlagen, insbesondere den Raumwiderstandskarten, die aktuell geplante bauliche Entwicklung der Gemeinde nicht korrekt wiedergegeben ist. Zumindest ist aus dem Maßstab heraus dies so zu folgern. Die Gemeinde ist an der Erstellung des Bebauungsplanes „NS“. Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen ist dies schon als Bestand zu berücksichtigen.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Bebauungs- und Flächennutzungspläne wurden für die Raumwiderstandsanalyse und Linienkorridorentwicklung noch nicht berücksichtigt und fließen erst im Rahmen des Vergleichs ernsthaft in Betracht kommender Varianten in die Betrachtung ein.
037/02	Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen	Die weiteren Ausführungen beziehen sich auf den nach Presse bzw. den auf der Homepage der DB Netze www.mannheim-karlsruhe.de verfügbaren Unterlagen diverser Dialogforen oder Workshops. Demnach sind seit kurzem sogar konkretere Trassenvorschläge im Raum. Unter anderem eine Variante parallel zur Bundesstraße 836 innerhalb unserer Gemarkung oberirdisch bis KA-Neureut, ab dort dann untertunnelt. Obwohl nach den Raumwiderstandskarten unser Bereich in die höchsten Kategorien der Raumwiderstände fällt. Gleichzeitig werden mit eben dieser Begründung schon andere Varianten fallen gelassen.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		In der RO-Untlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
037/03	Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen	Bei Weiterverfolgung der genannten Variante parallel 836 fordern wir zwingend in den weiteren Untersuchungen nicht nur die eingangs genannte konkrete Siedlungsplanung zu berücksichtigen, sondern auch die in Regional- und Flächennutzungsplanungen eingebrachten und fixierten mittel- bis längerfristigen Siedlungserweiterungsflächen. Die Gemeinde kann sich künftig ausschließlich im Hochgestade östlich zur B 36 hin weiter entwickeln. Eine Entwicklung in das Tiefgestade ist aufgrund Restriktionen durch Naturschutz u.a. ausgeschlossen.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Bebauungs- und Flächennutzungspläne wurden für die Raumwiderstandsanalyse und Linienkorridorentwicklung noch nicht berücksichtigt. Im Rahmen des anstehenden Variantenvergleichs werden auch kommunale Entwicklungen anhand der aktuellen Flächennutzungs- und Bebauungspläne berücksichtigt.
037/04	Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen	Eine parallel zur Bundesstraße B36 verlaufende Schienentrasse würde durch die einhergehenden Lärm- und Erschütterungsprobleme massive Einschränkungen von bestehenden und künftigen Siedlungsbereichen bewirken. Aber nicht nur von Siedlungsbereichen. Die Bundesstraße B36 trennt den Siedlungsbereich vom Naherholungs- und Freizeitbereich Hardtwald und Sportanlagen. Eine parallele Bahntrasse in entsprechender Breite würde die Erreichbarkeit erschweren. Wobei der Freizeit und Naherholungswert durch Lärmentwicklung, etc. dann grundsätzlich in Frage steht. Die Stadt Karlsruhe hat im Zuge der Lärmaktionsplanung unserer Kenntnis nach den „Nördlichen Hardtwald“ als ruhiges Gebiet ausgewiesen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Im Umweltbericht werden beim Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, auch Trennwirkungen betrachtet. Zur Ermittlung der Schallbetroffenheiten wird eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet, die Ergebnisse fließen unter besonderer Berücksichtigung in den Variantenvergleich ein. Erschütterungen spielen in der Regel nur eine geringe Rolle. Erst auf der nachfolgenden Planfeststellungsebene ist auch ein Erschütterungsgutachten zu erstellen.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
037/05	Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen	Aktuell sind auf unserer Gemarkung bzw. unmittelbar angrenzend weitere Projekte im Verfahren. Das Stromtrassenverfahren Transnet oder die Erdwärmeerkundung Karlsruhe-Süd II mit angedachtem Erdwärmekraftwerk nah der Bundesstraße 36. Hier wäre die Frage, ob solche durchaus sehr konkreten Projekte in die Bewertung der Belastung der Gemeinde in der Untersuchung berücksichtigt werden.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Projekte, welche sich derzeit in der Genehmigungsplanung befinden, werden im Rahmen der Planung abgefragt und berücksichtigt.
047/01	Gemeinde Forst	hier die Stellungnahme der Gemeinde Forst zur Antragskonferenz ABS/NBS Schienengütertrasse MA-KA und Ihre Vorlage: • Unter Punkt 3.2 (Anlagebedingte Wirkfaktoren) wird das Thema Grundwasser nicht erwähnt. Die Wasserschutzzone der Gemeinden Ubstadt-Weiher und Forst liegt im Suchkorridor und muss zwingend berücksichtigt werden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Grundwasser- sowie Heilquellenschutzgebiete werden innerhalb des Schutzgut Wasser und des Belangs Wasser berücksichtigt.
047/02	Gemeinde Forst	• Unter 4.4 (Besiedlung und Funktionsbeziehungen) ist formuliert: "... in Achsenzwischenräumen und an anderen Standorten (sind) wertvolle Landschafts- und Freiräume großräumig zu erhalten". Der Staatswald nördlich von Forst ist für die Naherholung von großer Bedeutung. Die Bedeutung geht weit über die durch die Raumwiderstandsklasse vorgenommene Einordnung hinaus.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Die Staatswälder wurden entsprechend der zugeordneten Funktionsausübungen berücksichtigt. Allgemein sollen Waldinanspruchnahmen möglichst vermieden werden, diese fließen auch in die Variantenbewertung mit ein.
047/03	Gemeinde Forst	• Unter 6.3.1 (Auswirkungen auf allgemeine raumstrukturelle Gesichtspunkte) wird ausgesagt, dass die NBS/ABS MA-KA als eine Mischverkehrsverbindung geplant wird, vorwiegend zur Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr. Wir erwarten, dass hier eine Deklaration als reine Gz-Strecke geprüft wird. Dann nämlich würden sich die Planungsparameter (Radius, Höchstgeschwindigkeit, Trassierungselemente z.B. Gleisabstand 4,0 m statt 4,5 m, Oberleitungsastabstände 60 statt 40 m ...) reduzieren und eine harmonischere Einpassung an die Landschaft ermöglichen. Außerdem würde dadurch eine Kanalisierung des Güterverkehrs erfolgen mit der Konsequenz, dass die heutigen vorhandenen Strecken entlastet werden und somit für den Fern- und Nahverkehr Ausweitungskapazitäten entstehen, die der Region zu Gute kommen.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand		x	Die Berücksichtigung einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ist Vorgabe aus dem BVWP (dargestellt im Projektinformationssystem PRINS, www.bvwp-projekte.de) und liegt in der Konzeption als Mischverkehrsstrecke begründet. Wo aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich, kann die Höchstgeschwindigkeit ggf. auch unterschritten werden.
047/03-V	Gemeinde Forst	<u>Nördlicher Großkorridor</u> Wir beginnen mit dem nördlichen Grobkorridor. Inmitten des nördlichen Grobkorridors befindet sich unser Freizeitpark Heidesee. Der Freizeitpark Heidesee ist seit den 1970-iger Jahren Badese, Naherholungsgebiet und Freizeitpark, der in der Vergangenheit, in Spitzenzeiten bis zu 10.000 Badegäste am Tag aufgenommen hat. Der Freizeitpark Heidesee ist in der Region eines der attraktivsten Naherholungsgebiete und wurde 2020 in einem Internet-Voting erneut zum beliebtesten Badese in Baden-Württemberg gewählt. Der See verfügt über 16,3 ha Wasserfläche und ist bis zu 31 Meter tief. In Gesprächen wurde uns erläutert, dass der Heidesee selbstverständlich nicht überplant werden wird. Dies begrüßen wir ausdrücklich und gehen davon aus, dass sich diese Frage nach Bekanntgabe der Linienkorridore überhaupt nicht mehr stellt. Für dieses gilt dieselbe Feststellung wie für den Heidesee. Das gleiche gilt für den in diesem Bereich liegenden Waldspielplatz der Gemeinde Forst. Dieser ist sehr hochwertig angelegt und gehört zu den beliebtesten Spielplätzen in ganz Forst. Eine Verlegung des Waldspielplatzes wird von der Gemeinde Forst abgelehnt. Auch hier gelten die Feststellungen von oben.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Flächennutzungspläne werden in der vertiefenden Untersuchung als weitere Datengrundlage herangezogen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Landschaftsgebundene Erholungsfunktionen werden beim Schutzgut Landschaft behandelt.
047/04	Gemeinde Forst	Darüber hinaus sind zu beachten: 1. Die vorhandene Lärmbelastung für Forst aus A5, B35a und Schienenschnelltrasse. Diese Situation muss sich verbessern und darf sich nicht weiter verschlechtern.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Im Rahmen des Variantenvergleichs werden auf Basis optimierter Linienentwürfe schalltechnische Untersuchungen erstellt, in welcher die zu erwartenden Lärmbelastungen überschlägig ermittelt werden.
047/04-V	Gemeinde Forst	Direkt angrenzend hat die Gemeinde Forst eine Grillhütte, die seit Jahrzehnten von der Bevölkerung angemietet werden kann, um dort Feierlichkeiten und Freizeitaktivitäten vornehmen zu können. Auch dieser Bereich ist hochwertig in den Wald integriert. Im Jahr 2020 wurde im nördlichen Grobkorridor und etwas westlich vom Freizeitpark Heidesee ein Waldkindergarten angelegt. Der Waldkindergarten wird seit 2020 / 2021 betrieben und erfreut sich großer Nachfrage. Auch hierfür wurden von der Gemeinde Forst enorme finanzielle, planerische Mittel aufgewendet, um das Projekt einzurichten. Auch hier gelten die bereits gemachten Feststellungen.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ist aber auf Raumordnungsebene noch nicht relevant und wird ggf. im weiteren Planungsverlauf entsprechend berücksichtigt. Landschaftsgebundene Erholungsfunktionen werden beim Schutzgut Landschaft behandelt.
047/05	Gemeinde Forst	2. Der im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Ausbau der A5 muss mit berücksichtigt werden.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
047/05-V	Gemeinde Forst	Leider haben wir feststellen müssen, dass sich innerhalb des nördlichen Grobkorridors die Wasserschutz-zone III a des Zweckverbandes Wasserversorgung "Kraichbachgruppe" befindet. Ein solcher Sachverhalt ist für die Gemeinde Forst, die zusammen mit der Gemeinde Ubstadt-Weiher den Zweckverband Wasserversorgung "Kraichbachgruppe" bildet, nicht akzeptabel. Innerhalb der Wasserschutzzonen wird das Trinkwasser gesammelt und gefördert und damit die Trinkwasserversorgung von 20.000 Menschen in Forst und Ubstadt-Weiher sichergestellt. Ein Eingriff in die Wasserschutzzonen erscheint vollkommen abwegig. Die Trinkwasserverordnung muss auch in Zukunft gesichert sein.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Trinkwasserschutzgebiete der Zone III sind der Raumwiderstandsklasse III (hoch) zugeordnet. Eine Minimierung der Durchfahrung von Trinkwasserschutzgebieten wird angestrebt. In der WSZ III sind unter Beachtung besonderer Vorkehrungen beim Bau der Anlage in der Regel keine erheblichen Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung zu erwarten.
047/06	Gemeinde Forst	3. Die Gemeinde Forst ist ein funktionierender Wirtschaftsstandort. Dieser darf im Hinblick auf Zu- und Abwägung nicht gefährdet werden.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
047/06-V	Gemeinde Forst	<u>Westlicher Grobkorridor</u> Der westliche Grobkorridor verläuft parallel zur A5 und betrifft die gesamte westliche Gemarkungsfläche von Forst. Bei einer Betrachtung der Siedlungsstruktur von Forst fällt auf, dass das Gewerbegebiet von Forst bis fast an die Autobahn A5 heranreicht. Ebenso gibt es an dieser Stelle auf beiden Seiten der Autobahn (nördliche wie auch südliche Richtung) den Rasthof „Bruchsal“. Die Gewerbegebietsflächen in Forst sowie die Rasthöfe Bruchsal erschweren eine Nutzung des Grobkorridors westlich von Forst. Es gibt an dieser Stelle kaum Platz, um eine weitere Infrastrukturmaßnahme (Bahnlinie) zu ermöglichen. Eine überirdische Bahntrasse hätte die Beseitigung der Rasthöfe. Bei dieser Betrachtung wird auch vollkommen außer Acht gelassen, dass im Bundesverkehrswegeplan ein Ausbau der A5 in diesem Bereich vorgesehen ist. Wie dieser Konflikt aufgrund des derzeit schon vorhandenen Platzmangels gelöst werden soll, erschließt sich für die Gemeinde Forst nicht. Sollte im westlichen Grobkorridor eine unterirdische Bahnlinie verfolgt werden, wird diese mit der ICE-Trasse Mannheim-Stuttgart kollidieren. Bereits heute führt die ICE-Trasse Mannheim-Stuttgart auf Forster Gemarkung unterirdisch vorbei. Diese verläuft in Ost-West-Richtung und quert unterirdisch die A5, die hier in Süd-Nord-Richtung verläuft. Sollte daher der westliche Grobkorridor, der zwischenzeitlich zum Linienkorridor entwickelt wurde, für eine Bahnlinie genutzt werden wollen, müsste die unterirdisch verlaufende ICE-Trasse Mannheim-Stuttgart auf einer noch tieferen Ebene in Süd-Nord-Richtung geführt werden. Dieser Sachverhalt erscheint wegen des Grundwasserstands technisch nur schwer umsetzbar zu sein.	5.3 Ergebnis der Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridorentwicklung	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die technische Machbarkeit wird im Planungsprozesse vertiefend untersucht. Grundsätzlich sind die entwickelten Linienkorridore nach erster Einschätzung technisch realisierbar.
047/07-V	Gemeinde Forst	Direkt angrenzend an die Raststätte Bruchsal-West liegt ein Teich. Beim Bau der Raststätte war es aus brandschutzrechtlichen Gründen erforderlich, einen Feuerlöschteich anzulegen. Im Lauf der Jahrzehnte wurde aus diesem Feuerlöschteich ein Rückzugsort für viele geschützte Tierarten. Im Februar / März jeden Jahres wandern zu diesem Biotop viele hundert Amphibien. Dies zu Ihrer Kenntnis	7.4.2 Artenschutz	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Betrachtung von planungsrelevanten Arten erfolgt innerhalb des artenschutzrechtlichen Gutachtens.
047/08-V	Gemeinde Forst	<u>Östlicher Grobkorridor</u> Im Übergangsbereich des nördlichen Grobkorridors zum östlichen Grobkorridor befinden sich gleich mehrere flächenhafte Naturdenkmäler. Hier ist zum Beispiel das flächenhafte Naturdenkmal Schelmenlache. Dieses wurde erst vor 3 Jahren mit Fördermitteln des Landes renaturiert und stellt einen wichtigen Rückzugsort für geschützte Tiere und Pflanzen dar. Durch den BUND haben wir erfahren, dass sich dort eine Population von Kammmolchen und Teichmolchen befindet. Ebenso wird die Schelmenlache und die nähere Umgebung der Schelmenlache regelmäßig von Störchen zur Futtersuche aufgesucht. Forst hat eine der größten Störchenkolonien im südwestdeutschen Raum, die direkt angrenzend an den nördlichen Grobkorridor ihre Nester errichtet haben und vor allem auf den Feuchtwiesen des östlichen Grobkorridors auf Nahrungssuche gehen. Ein Eingriff in diese Feuchtwiesen, würde den geschützten Störchen die Nahrungsgrundlage entziehen. Im östlichen Grobkorridor befindet sich im Übergangsbereich das flächenhafte Naturdenkmal Sau- und Gänzwiesen. Hierbei handelt es sich um eine sehr alte Streuobstwiese mit altem Baumbestand. Dieses flächenhafte Naturdenkmal ist Rückzugsort für viele geschützte Tierarten. Eine Querung dieser Fläche mit einer Bahntrasse erscheint wenig sinnvoll. Nur wenige 100 Meter entfernt, befindet sich das flächenhafte Naturdenkmal Eschig. Hierbei handelt es sich um eine Wandersanddüne, die einmalige Tier- und Pflanzenarten beheimatet. In einer Niederung direkt angrenzend an das Naturdenkmal Eschig haben in diesem Frühjahr mehrere tausend Kreuzkröten und Wechselkröten abgelaicht. Diese gehören ebenso wie der Kammmolch zu den Amphibien, die auf der Roten Liste des Bundesamtes für Naturschutz stehen. Diese 3 Tierarten gelten als stark gefährdet. Auch eine Querung dieser Fläche erscheint abwegig. Ebenso in diesem Bereich befindet sich das Naturdenkmal Wiesenkapelle, das im Rahmen der Kulturpflege für Forst von großer Bedeutung ist. Bei näherer Untersuchung des östlichen Grobkorridors durch den BUND und einen örtlich ansässigen Vogelkundler konnten folgende Vogelarten nachgewiesen werden: 1. Im Bereich der Mönchsäcker der Silberreiher, die Graugans und die Feldlerche. 2. Im Bereich der Schelmenlache die Nachtigall, der Zilpzalp, die Stockente, der Stieglitz, die Bachstelze, die Mönchsgrasmücke und unterschiedliche Rohrsänger. 3. Im Bereich der Allmend wurde der Wendehals, der Grünspecht, der Buntspecht, der Stieglitz und der Bluthänfling nachgewiesen. 4. Im Bereich der Breitwiese wurden die Feldlerche und der Fasan festgestellt. 5. Im Bereich Schweighof / Duttbacher Graben sind der Eisvogel, der Fasan, der Grünspecht und Turmfalken festgestellt worden. 6. Im Bereich der Wanne gibt es Vorkommen des Wiedehopfs, des Zilpzalps und des Gartenrotschwanzes. 7. Im Bereich des Gießgraben / Hebewerk Ost konnten die Nachtigall, der Neuntöter, der Sumpfrohrsänger, die Klappergrasmücke und das Schwarzkelchen nachgewiesen werden. Die Bestandaufnahme der Vögel erfolgte im August 2021	7.4.2 Artenschutz	x		Hinweise werden aufgenommen. Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens werden artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt, zu erwartende Konflikte werden ermittelt, bewertet und innerhalb des Variantenentscheids berücksichtigt. Es erfolgte bereits eine Abfrage zu vorhandenen faunistischen Daten. Der Raumordnungsebene entsprechend werden zunächst insbesondere diejenigen Arten betrachtet, die verfahrenskritisch sein könnten. Es erfolgt eine artenschutzrechtliche Risikoeinschätzung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten auf der Grundlage vorhandener Daten und ergänzend durchgeführter Übersichtskartierungen. Umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt.
047/09-V	Gemeinde Forst	Östlich des Heidesees befindet sich ein alter Bestand an Kopfweiden. Auf dem Gelände des Angelsportvereins werden diese regelmäßig geschnitten und gepflegt. Seit vielen Jahren haben sich in den dortigen Baumhöhlen geschützte Tiere eingefunden, die sich auch fortpflanzen. Hierzu gehören verschiedene Fledermausarten und der Steinkauz. Auf dem Gelände befinden sich auch Zauneidechsen, Ringelnattern und Populationen des Grasfrosches und des Wasserfrosches. Auch diese Tiere befinden sich auf der Roten Liste, der Vorwarnliste oder gelten als gefährdet.	7.4.2 Artenschutz	x		Hinweise werden aufgenommen. Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens werden artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt, zu erwartenden Konflikte werden ermittelt, bewertet und innerhalb des Variantenentscheids berücksichtigt. Es erfolgte bereits eine Abfrage zu vorhandenen faunistischen Daten. Der Raumordnungsebene entsprechend werden zunächst insbesondere diejenigen Arten betrachtet, die verfahrenskritisch sein könnten. Es erfolgt eine artenschutzrechtliche Risikoeinschätzung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten auf der Grundlage vorhandener Daten und ergänzend durchgeführter Übersichtskartierungen. Umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
047/10-V	Gemeinde Forst	Im östlichen bzw. nord-östlichen Grobkorridor befinden sich somit 3 flächenhafte Naturdenkmäler, die gemäß den §§ 14, 15, 30, 34 und 44 Bundesnaturschutzgesetz einem besonderem Schutz unterliegen. Die Gemeinde erwartet daher im weiteren Verfahren für den östlichen / nord-östlichen Grobkorridor einen landschaftspflegerischen Begleitplan, eine Abhandlung der artenschutzrechtlichen Belange, sowie eine Untersuchung der Verträglichkeit mit Natura 2000 Gebieten gem. § 34 Bundesnaturschutzgesetz.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft 7.4.1 NATURA 2000	x		Flächenhafte Naturdenkmäler werden in der vertiefenden Untersuchung beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. Für ein Raumordnungsverfahren sind u.a. artenschutzrechtliche Belange sowie Natura-2000 Vorprüfung und ggf. Natura-2000 Prüfung durchzuführen. Bei einer möglichen Betroffenheit von FFH-Gebieten oder EU-Vogelschutzgebieten wird eine Natura 2000-Vorprüfung durchgeführt, um eine Einschätzung zu möglichen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele zu erlangen. Diese fließt in den Variantenvergleich ein. Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan ist erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erstellen.
047/11-V	Gemeinde Forst	Im östlichen Grobkorridor befinden sich gleich zwei landwirtschaftliche Betriebe. Hierbei handelt es sich um den Olgahof und den Hatzelhof, der zusätzlich auch als Pferdehof und Pferdepension genutzt wird, erfreut sich großer Beliebtheit. Zusätzlich zu allen bisher aufgeführten Schwierigkeiten müssen wir darauf hinweisen, dass der östliche Grobkorridor eine Niederung darstellt, in der gleich zwei wasserführende Gräben vorhanden sind. So sind der Duttbacher Graben und der Hatzelgraben im östlichen Grobkorridor gelegen. Der Bereich der Gräben und der Niederungen auf der sich auch die landwirtschaftlichen Betriebe befinden, ist als sumpfig und morastig zu beschreiben. Im Jahr 2013 kam es aufgrund eines Starkregenereignisses zu einer Überschwemmung in diesem Bereich, die den Hatzelhof stark schädigte. Eine Trassenführung in diesem Bereich erscheint allein aus diesem Grund nicht möglich. Etwas östlich von den betroffenen Flächen befindet sich die B3 und sehr nah angrenzend an die Mülldeponie, die sich bereits auf Bruchsaler Gemarkung befindet, die K 3575 und die Bahnstrecke Mannheim – Basel. Diese Infrastrukturprojekte liegen etwas erhöht. Die direkt angrenzenden Flächen (der gesamte Grobkorridor Ost) liegt tiefer und wird durch den Duttbacher Graben und den Hatzelgraben geprägt. Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass durch das Ingenieurbüro Wald und Korbe in diesem Bereich Untersuchungen zu Starkregenereignissen durchgeführt wurden. Der gesamte östliche Grobkorridor wurde vom Ingenieurbüro als Überschwemmungsbereich ausgewiesen. Bei Starkregenereignissen ist mit Überschwemmungen in weiten Teilen dieses Bereichs zu rechnen.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Einzelheiten der Trassierung wie bspw. Fragen des Baugrundes und der Entwässerung werden auf der nachfolgenden Planungsebene behandelt. Grundsätzlich sind keine Gegebenheiten erkennbar, die im genannten Bereich eine Trassierung von vornherein ausschließen würden.
047/12-V	Gemeinde Forst	Grundsätzliche Anmerkung: Die Gemeinde Forst ist bereits von Straßen und Trassen umgeben. Im nördlichen Bereich befindet sich die ICE-Trasse Mannheim-Stuttgart. Im südlichen Bereich die B35, im westlichen Bereich die A5 und im östlichen Bereich die B3, die K3575 und die Bahnstrecke Mannheim-Basel. Bei den vergangenen Lärmaktionsplanungen hat sich herausgestellt, dass viele der vorhandenen Lärmquellen die sehr negativ auf Forst wirken, von der Gemeinde selbst nicht oder nur wenig beeinflusst werden können. Weitere Einschränkungen können von der Gemeinde Forst daher nicht toleriert werden.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Im Rahmen des Variantenvergleichs werden erste Schalluntersuchungen durchgeführt. Das konkrete Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen werden erst in der Planfeststellung festgelegt. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten.
047/13-V	Gemeinde Forst	Auf Forster Gemarkung insbesondere im nördlichen Grobkorridor befinden sich mehrere Oberleitungen der Netze Baden-Württemberg. In dieser Angelegenheit sollte sich die Deutsche Bahn auch einmal die genauen Standorte der Oberleitungen ansehen. Wir erwarten auch hier einige Konfliktpunkte.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Kreuzungen mit vorhandenen Infrastrukturen sind in der Regel technisch lösbar.
032/01	Gemeinde St. Leon-Rot	wir beantragen den Untersuchungsrahmen auch um die geologischen und hydrologische Aspekte zu erweitern. Insbesondere an Streckenabschnitten wo Tunnelbauten zu erwarten sind an Ortschaften, Erhöhungen, Autobahnunterquerungen etc .. Eine besondere Sorgfalt erwarten wir, wenn der Linienkorridor im Anstrom eines Wasserschutzgebietes/ Trinkwasserbrunnens liegt, wie dies z. B. in der Gemeinde St. Leon-Rot der Fall ist. Wir weisen darauf hin, dass im Gemeindegebiet St. Leon-Rot der neue Trinkwasserförderbrunnen (Nr. 6) im Jahr 2021 in Betrieb gegangen ist. Ein Antrag einer Erweiterung des Wasserschutzgebietes liegt dem Regierungspräsidium zur Genehmigung bereits vor und soll bei der Untersuchung mit berücksichtigt werden. In der Anlage 2 sind die Brunnen und deren Anstromrichtung eingezeichnet. Die eingezeichneten Schirme entsprechen der Wasserschutzzone II.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Im Rahmen der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens werden ggf. auch hydrogeologische Untersuchungen herangezogen, wenn dies aus technischer Sicht für einzelne Abschnitte, für die eine Tunnelösung in Betracht gezogen wird, erforderlich scheint. Geplante (im Verfahren befindliche) Wasserschutzgebiete werden bei der Datenabfrage miteingetragen. Die Datengrundlage für die Wasserschutzgebiete wird im Rahmen des Variantenvergleichs aktualisiert. Wasserschutzgebiete der Zone I (Brunnen) dürfen aufgrund der Vorgaben der Daten- und Kartendienste der LUBW zur Nutzung der Daten nicht öffentlich gezeigt werden, werden aber bei den Planungen berücksichtigt. Daher werden diese in der Raumwiderstandskarte zusammen mit der WSG Zone II als RWK IV dargestellt. Zur Berücksichtigung der Betroffenheiten (Segmentvergleich und Variantenvergleich) liegen dem Projekt die genauen Abgrenzungen der WSG Zonen I vor. Wenn für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten eine Betroffenheit von Wasserschutzzonen II ersichtlich sein sollte, werden im Variantenvergleich die Schutzgebietsverordnungen ausgewertet.
032/02	Gemeinde St. Leon-Rot	Wir weisen darauf hin, dass die Gemeinde St. Leon-Rot keine Alternative Standorte bei der Wasserversorgung zur Verfügung hat.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Die Gefährdung der Wasserversorgung einer Gemeinde ist nicht abwägbare, daher sind die Wasserschutzgebiete Zonen I der höchsten Raumwiderstandsklasse (RWK V) und Schutzzone II der RWK IV zugeordnet worden. Aspekte einer ggf. erforderlichen Ersatzwasserversorgung werden betrachtet, wenn bei einzelnen Varianten eine Durchführung der Schutzzone II nicht vermeidbar sein sollte.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
032/03	Gemeinde St. Leon-Rot	Wir weisen darauf hin, dass in der bisher veröffentlichten Karte der Raumwiderstände die Wasserschutzzone nicht vollständig sind bzw. die Wasserschutzklasse I nicht unter der Raumwiderstandsklasse V eingetragen ist. In der Anlage 1 haben wir eine Karte der Wasserschutzzone für die Brunnen 1-V mit beigefügt.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Geplante (im Verfahren befindliche) Wasserschutzgebiete werden bei der Datenabfrage miteinbezogen. Die Datengrundlage für die Wasserschutzgebiete wird im Rahmen des Variantenvergleichs aktualisiert. Wasserschutzgebiete der Zone I (Brunnen) dürfen aufgrund der Vorgaben der Daten- und Kartendienste der LUBW zur Nutzung der Daten nicht öffentlich gezeigt werden, werden aber bei den Planungen intern berücksichtigt. Daher werden diese in der Raumwiderstandskarte zusammen mit der WSG Zone II als RWK IV dargestellt. Zur Berücksichtigung der Betroffenheiten (Segmentvergleich und Variantenvergleich) liegen dem Projekt die genauen Abgrenzungen der WSG Zonen I vor. Wenn für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten eine Betroffenheit von Wasserschutzzone II ersichtlich sein sollte, werden im Variantenvergleich die Schutzgebietsverordnungen ausgewertet.
032/04	Gemeinde St. Leon-Rot	Wir weisen darauf, dass sich der Untersuchungsraum weitestgehend in der Erdbebenzone 1 befindet und dies bei der Untersuchung der Umweltauswirkungen mitberücksichtigt werden soll.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.
032/05	Gemeinde St. Leon-Rot	Wir beantragen den Untersuchungsrahmen um die Auswirkungen in den Eingriff von Sport- und Naherholungsgebieten zu erweitern. Die Linienkorridore „Westumfahrung“ und „Ostumfahrung“ St. Leon-Rot führen beide durch Landschaften die als Sport- und Naherholungsgebiete dienen. Des Weiteren dienen diese Gebiete der Gesunderhaltung für die Menschen aus der gesamten Region (Sportsee, Golfplatz, Campingplatz).	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Sport- und Freizeiteinrichtungen werden innerhalb des Schutzguts Menschen (Zielsystem Umwelt) berücksichtigt und sind der RWK III zugeordnet. Naherholungsgebiete werden ebenfalls bereits berücksichtigt (Zielsystem Raumordnung, Belang Regionale Freiraumstruktur, Kriterium "Gebiete für die Erholung", Zielsystem Umwelt beim Schutzgut Landschaft). Die Auswirkungen auf die Kriterien werden im Rahmen des Variantenvergleichs ermittelt und berücksichtigt.
032/06	Gemeinde St. Leon-Rot	Bedeutung der Wassergewinnung des WGZ Hardtwald für die Gemeinden Der WGZ Hardtwald versorgt die Mitgliedsgemeinden St. Leon-Rot, Malsch, Mühlhausen sowie Rauenberg mit Trinkwasser. Das Wasserwerk St. Leon-Rot befindet sich zwischen den Gemeinden St. Leon-Rot (OT St. Leon) und der Stadt Waghäusel (OT Kirrlach) im Waldgebiet „Untere Lußhardt“. Wir versorgen mit der wasserrechtlich bewilligten Entnahmerate von 2,5 Mio. m <sup>3</sup> pro Jahr, ca. 35.000 Einwohner und zahlreiche angeschlossene Gewerbe- und Industriebetriebe mit Trinkwasser als öffentliche Wasserversorgung. Das Wasserwerk St. Leon-Rot verfügt derzeit über sechs Brunnen, die im Jahr 2021 um einen Brunnen VI südöstlich des Wasserwerks ergänzt wurden. Der zusätzliche Brunnen sichert langfristig die Rohwasserförderung in der erforderlichen Menge und Qualität. Die maximale jährliche Grundwasserentnahme wird dabei nicht erhöht, viel mehr entlastet der neue Brunnen VI, die Brunnen 1 - V und ermöglicht dadurch eine langfristige Nutzung der vorhandenen Brunnen und Infrastruktur. Der Brunnen VI wird künftig ein Drittel der Rohwasserförderung leisten. Alle Brunnen fördern Grundwasser aus dem oberen Grundwasserleiter und haben eine Ausbautiefe von ca. 40 m.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Mögliche Beeinträchtigungen von Wasserversorgungen werden über die Schutzzonenausweisungen berücksichtigt.
032/07	Gemeinde St. Leon-Rot	Die Wichtigkeit des Brunnens und der zugehörigen Rohwassergüte spiegelt sich bereits in der aufwendigen Standortsuche wieder. Hierzu wurden über mehrere Jahre umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, mit den Fachbehörden abgestimmt und der favorisierte Standort intensiv getestet. Im Resultat wurde der Brunnen ca. 900 m südöstlich des Wasserwerks St. Leon-Rot gebaut. Ein wichtiges Kriterium für den Brunnenstandort ist das forstwirtschaftlich genutzte Einzugsgebiet. Bewaldete Flächen haben eine hohe Schutzwirkung für das darunterliegende Grundwasser und stellen die beste Art des Grundwasserschutzes dar. Der Stellenwert diesen hohen Schutzgüter für die gesamte Bevölkerung, sollte hier nochmals besonders erwähnt werden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Mögliche Beeinträchtigungen von Wasserversorgungen werden über die Schutzzonenausweisungen berücksichtigt.
032/08	Gemeinde St. Leon-Rot	Der WGZ Hardtwald verfügt außerdem über keine alternativen Gewinnungsstätten, als die bestehenden Brunnen I bis VI und ist für den weiteren Betrieb und die Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge - Wasserversorgung für die Bevölkerung, existentiell angewiesen.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Mögliche Beeinträchtigungen von Wasserversorgungen werden über die Schutzzonenausweisungen berücksichtigt.
033/01	Gemeinde Ubstadt-Weiher	Ausgehend von den Ergebnissen, die beim 4. Dialogforum am 08.10.2021 präsentiert wurden, konzentrieren sich unsere Überlegungen auf die dort genannten Linienkorridore, und sehen wir von Nennungen, welche die Bestandstrasse und/oder einen ortsnaheren Streckenverlauf auf unserer Gemarkung betreffen würden, ab. Wir gehen verbindlich davon aus, dass die Grenze des Suchraums mit dem Verlauf des gezeigten Linienkorridors identisch ist und östlichere Suchraumflächen als obsolet angesehen werden können. Sollte dem nicht so sein, erwarten wir eine Benachrichtigung mit einer erneuten Anhörungsaufforderung.	4.1 Abgrenzung des Suchraums		x	Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die keine RWK V und IV tangieren. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund ihrer geringen Größe noch nicht aufgedrängt. Die Planungsmethodik ist damit kein starres Konstrukt sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
033/02	Gemeinde Ubstadt-Weiher	1. Grundsätzlich fordern wir die Untersuchung der gesamten Vorteile, die ein zweigleisiger Güterzugtunnel in unserer sensiblen Umgebung bringen könnte.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnelösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
033/03	Gemeinde Ubstadt-Weiher	2. Die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden sowohl einzeln als auch hinsichtlich der Wechsel-/Summationswirkungen untersucht, was wir als gewährleistet voraussetzen. Durch die räumliche Lage und die sowieso schon vielfache Belastungssituation unserer Bevölkerung durch hochfrequentierte Straßen (BAB 5, B 3, B 35 A, K 3575, K 3524..) und als Schaltstelle im europäischen Zugverkehr, den die Bahnstrecken (KA-HD, Schnellbahnstrecke Mannheim-Stuttgart) bisher bereits für den Personen- und Güterverkehr sind sowie die Belastung durch die BMO-Bahn ist es unsere Pflicht, besonders darauf hinzuweisen, dass dem Schutzgut Mensch hier oberste Priorität eingeräumt werden muss. Raumplanerische und behördlich festgesetzte Schutzgebiete aller Art verzichten wir aufzuführen, da diese bekannt sind.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
033/04	Gemeinde Ubstadt-Weiher	3. Die Auswirkungen von hohen Lärmschutzwänden auf den Luftaustausch respektive das Kleinklima, fordern wir näher zu untersuchen. Ebenso die Auswirkungen auf die CO2 Bilanz, wenn großflächige Abholzungen im Hartwald stattfinden müssen.	7.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima	x		Auf Raumordnungsebene können nur überschlägige Angaben zu erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gemacht werden. Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf lokalklimatische Austauschfunktionen können daher nur in allgemeiner Form gemacht werden. Der Verlust von Waldflächen wird als ein Kriterium beim Schutzgut Luft, Klima in den Vergleich einfließen. In Bezug auf die CO2-Bilanz wird auch die Länge der Fahrstrecke (Energieaufwand) in die Bewertung einfließen. Eine umfassende CO2-Bilanz ist aufgrund der großräumigen Projektbetrachtung (Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im europäischen Maßstab) nicht möglich.
033/05	Gemeinde Ubstadt-Weiher	4. Vor allem hinsichtlich zu erwartender Emissionen (Lärm, Erschütterungen) ist für die Trasse entlang der BAB 5 die Lärmproblematik vollständig transparent zu machen. Welche Teile der Wohnbebauung unserer Ortsteile (Weiher, Stettfeld, Ubstadt) würden insbesondere nachts – und in welchen Teilen – verlärmert? Würden Lärmschutzwände die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zu erreichen vermögen, oder wäre mit passivem Lärmschutz nachzubessern? Oder ist eine Überdeckung mit einer Absenkung der Gleise vorgesehen?	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Im Rahmen des Variantenvergleichs erfolgt eine detaillierte Schallbetrachtung, auch separat für Tag- und Nachtzeiten. Die Ergebnisse werden graphisch (Isophonen Ausbreitung) und tabellarisch dargestellt und in der RO-Unterlage dokumentiert.
033/06	Gemeinde Ubstadt-Weiher	Hinweis: Die Erstbeschaffung der passiven Maßnahmen (u. A. elektrisch betriebene Lüfter) muss die Bahn zwar bezahlen, die späteren Ersatzbeschaffungen treffen jedoch die Hauseigentümer. Die Erfahrung zeigt, dass aus verschiedenen Gründen das Angebot des passiven Lärmschutzes von vielen Eigentümern nicht angenommen wird, und die in den betroffenen Gebäuden wohnenden Menschen dann letztendlich mit den über den Grenzwerten liegenden Lärmbelastungen und den damit einhergehenden gesundheitlichen Risiken leben. Insbesondere wenn die Lärmbelastung nachts höher ist als am Tag, entstehen Extremsituationen, welche den gesundheitlichen Aspekten diametral entgegenlaufen. Nachts in sehr kurzen Abständen vorkommende Spitzenpegel können nach neuesten lärmmedizinischen Forschungsergebnissen gesundheitsgefährdend sein. Insbesondere sind die prognostizierte Frequenz des Güterzugverkehrs und die zu erwartende immer größere Zunahme, auch hinsichtlich der Lärmbelastung, ausreichend zu Grunde zu legen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Ob aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, ist erst auf Planfeststellungsebene zu regeln.
033/07	Gemeinde Ubstadt-Weiher	5. Besteht die Gefahr für Gebäude, Belastungen durch Erschütterungen befürchten zu müssen, u. A. durch sekundären Luftschall, welche die Bahn technisch nicht in den Griff bekommt?	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Technische Lösungen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zur schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen werden im Zuge der weiteren Planungsschritte erarbeitet.
033/08	Gemeinde Ubstadt-Weiher	6. Wären die Menschen in der Umgebung durch den künftigen Bahnbetrieb weiteren elektromagnetischen Strahlen ausgesetzt? Welche stofflichen und nichtstofflichen Emissionen sind generell zu erwarten?	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Die gesetzlichen Grenzwerte sind einzuhalten. Detaillierte Untersuchungen erfolgen erst auf der Ebene der Planfeststellung..
033/09	Gemeinde Ubstadt-Weiher	7. Wie sieht der Schutz vor Auswirkungen von eventuellen Gefahrgut-Unfällen (Stichworte: critical loads, Seveso3-Richtlinie) aus?	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Im Rahmen der Erarbeitung der Raumordnungsunterlagen werden Betriebe der Seveso3-Richtlinie berücksichtigt.
033/10	Gemeinde Ubstadt-Weiher	8. Besondere Bedeutung für die Naherholung und Lebensqualität haben auf unserer Gemarkung der Hartwald mit dem Kulturdenkmal Wendelinskappelle, das kulturelle Erbe der Römerfunde und insbesondere das Freizeitzentrum Hardtsee sowie die im Lärmaktionsplan der Gemeinde, der im Jahr 2021 vom Gemeinderat beschlossen wurde, ausgewiesenen „Ruhigen Gebiete“.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
033/11	Gemeinde Ubstadt-Weiher	9. In den Untersuchungen wäre uns auch an speziellen Betrachtungen gelegen, inwiefern Kollisionen mit der Hochwassergefahrenkarte und der daraus von der Gemeinde im Zusammenspiel mit dem Regierungspräsidium erarbeiteten Hochwasserschutzkonzeption Kraichbach, zu der auch das Hochwasserrückhaltebecken „Silzenwiesen“ gehört, welches den Duttbacher Graben zur Entlastung heranzieht. Wichtig ist auch die bereits vorhandene Hochwasserbewirtschaftung am Kraichbach/Kriegbachsystem (Gewässer I. Ordnung) durch den Kriegbachpolder mit Rück-halteraum im Bereich der Autobahn BAB 5 und Dosierung über das Schneidmühlwehr einzubeziehen. Ein gewichtiges Augenmerk ist auf die Grundwassersituation zu legen, da die Einzugsbereiche der Wasserschutzgebiete „Hohberggruppe“ und Kraichbachgruppe“ betroffen sein könnten.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden innerhalb des Zielsystems Umwelt u.a. die gesetzlich geschützten Überschwemmungsgebiete, Fließ- und Stillgewässer und die Hochwasserrisikogebiete berücksichtigt. Im Zielsystem Raumordnung werden auch Hochwasserrückhaltebecken berücksichtigt.
033/12	Gemeinde Ubstadt-Weiher	10. Rohstofflagerstätten (Kiesabbau) sollten hinsichtlich eventueller Zielkollisionen betrachtet werden. Dies gilt auch für Vorrangflächen Windenergie.	6.3.6 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Rohstoffsicherung	x		Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Rohstoffabbau sowie Vorrangflächen Windenergie werden innerhalb des Zielsystems Raumordnung berücksichtigt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
033/13	Gemeinde Ubstadt-Weiher	11. Aus der Nutzungshistorie weisen wir auf frühere Ölbohrungen auf Gemarkung Weiher hin, ebenso auf zu vermutende Weltkriegs-Munitionsreste im gesamten Suchkorridor.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
033/14	Gemeinde Ubstadt-Weiher	12. Als Flächen mit Vorbelastungen weisen wir besonders auf die Deponie Bruchsal (hier auch zu berücksichtigen die entstandenen Grundwasserschäden) und diverse frühere Hausmülldeponiestandorte hin.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
033/15	Gemeinde Ubstadt-Weiher	13. Die Geologie dürfte bekannt sein, trotzdem sehen wir es als besonders beachtenswertes Kriterium, dass die Bruchkante Oberheingraben/Kinzig-Murg-Rinne und deren spezielle Formation näher betrachtet werden müssen.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
033/16	Gemeinde Ubstadt-Weiher	14. Bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht nur die betriebsbedingten Beeinträchtigungen, sondern insbesondere auch die baubedingten Belastungen (wie z. B. Baulogistik) intensiv zu betrachten und die Auswirkungen von großem Interesse.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Die Baulogistik wird im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ebenengerecht berücksichtigt. Einzelheiten zur Bauausführung werden erst auf Ebene der Planfeststellung festgelegt.
29/56	Landratsamt Karlsruhe	<b>Amt für Mobilität und Beteiligungen</b> Wichtiger Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität ist die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg für mehr und besseren Nahverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030 verdoppelt werden. Das 4. Dialogforum am 08.10.2021 hat gezeigt, wie wichtig eine transparente und nachvollziehbare Darstellung der einzelnen Planungsschritte ist. Dies gilt insbesondere für die Vorbereitungsphase mit Antragskonferenz. Hier werden die Grundlagen für das Ende 2023 vorgesehene Raumordnungsverfahren gelegt. Eine umfassende Beteiligung der Städte und Gemeinde, auf deren Gemarkung letztlich eine Trasse gefunden werden soll und die de facto die ersten Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger sind, ist unerlässlich. Eine Verlässlichkeit in der Abstimmung zwischen den Instanzen muss sichergestellt und nicht nur die Auswirkungen auf die Schutzgüter müssen klar sein, sondern es gehört bspw. auch ein Austausch zu den Belangen des Personenverkehrs dazu. Die DB plant- nach eigenen Angaben beim Termin am 04.08.2021 - die Schnellfahrtrasse in einer Variante auch auf den Reaktivierungsstrecken des SPNVs. Dies hat bereits heute direkten Einfluss auf die Projekte des Nahverkehrs. Die Auswirkungen und Wechselwirkungen der Planungen müssen frühzeitig beschrieben und bewertet werden. Hierzu erwarten wir eine enge Abstimmung mit den regionalen Akteuren.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Da sich das Vorhaben in einem sehr frühen Planungsstand befindet, in dem noch keine durchgehenden ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten vorliegen, wurden noch keine Gespräche mit den Beteiligten geführt. Sobald die Planung entsprechend fortgeschritten und sich ggf. zudem angesprochenen Varianten konkretisieren, werden die regionalen Akteure sowie weitere erforderliche Beteiligte selbstverständlich eingebunden.
043/05	Landratsamt Karlsruhe	<b>Grundwasser/Wasserversorgung</b> Grundsätzlich bestehen gegen die vorgelegten Unterlagen keine Bedenken. Wir möchten darauf hinweisen, dass beim Regionalverband Mittlerer Oberrhein im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans ein Verfahren zur Ausweisung von Vorranggebieten zur Sicherung der Trinkwasserversorgung stattfindet. Der aktuelle Stand ist uns nicht bekannt.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
043/06	Landratsamt Karlsruhe	Außerdem möchten wir auf die Tiefen Geothermie Vorhaben der „Deutschen Erdwärme“ in Graben-Neudorf Lind Deltenheim sowie auf die Erdölförderung von „Rhein Petroleum“ in Weingarten hinweisen.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
043/07	Landratsamt Karlsruhe	Innerhalb des Suchraumes befinden sich erhebliche Mineralwasserernutzungen, die nicht durch eigene Schutzgebiete geschützt sind. Ebenso befindet sich in Bad Schönborn eine Thermalwasserernutzung ohne Schutzgebietsausweisung.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Mineralwässer und andere sensible Nutzungen werden berücksichtigt. Der Hinweis zur Thermalwasserernutzung in Bad Schönborn wird berücksichtigt
043/09	Landratsamt Karlsruhe	<b>Amt für Umwelt und Arbeitsschutz untere Immissionsschutzbehörde</b> Immissionsschutzrechtliche Belange im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes obliegen der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.	3.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
043/11	Landratsamt Karlsruhe	<b>Abfallwirtschaftsbetrieb des Landkreises Karlsruhe</b> Die Kreismülldeponie Bruchsal liegt im Bereich der DB-Hauptstrecke Heidelberg-Karlsruhe und der NBS Mannheim-Stuttgart. Im Kreuzungsbereich dieser Strecken befindet sich die Mülldeponie, die durch eine Dichtwand im Erdreich in unmittelbarer Nähe der Gleise abgedichtet ist. Eine bauliche Maßnahme darf keine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieser wichtigen Abdichtung gegen das Grundwasser bewirken, weder im Bau noch im zukünftigen Bahnbetrieb. Entlang dieser Dichtwand und im Umfeld der Deponie (Planungsbereich) befinden sich abwassertechnische Einrichtungen und Grundwasser-Messstellen, die für den Betrieb und die Überwachung der Deponie dauerhaft erhalten bleiben müssen. Der Transport des Restmülls aus dem gesamten Landkreis Karlsruhe erfolgt per Bahn über die Müllumladestation bei der Deponie Bruchsal. Der Betrieb dieser Anlage und die Nutzung des Bahnanschlusses ist dauerhaft zu gewährleisten, Mehrkosten hierfür sind vom Verfahrensträger zu übernehmen.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Alllasten und Deponien werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Hinweis wird berücksichtigt.
043/12	Landratsamt Karlsruhe	<b>Amt für Straßen</b> Für die künftige Planung ist zu beachten, dass evtl. eine Umgehungsstraße zwischen Kronau - Mingolsheim - Langenbrücken (West) gebaut wird.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur 6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird berücksichtigt



Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
024/01	Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	<p>Mehrere laufende Flurneuerungsverfahren im Rhein-Neckar-Kreis werden vom Raumordnungsverfahren berührt, da sie innerhalb des Suchraumes liegen. Im Einzelnen sind dies:            Flurbereinigung Livesheim (L597),            Flurbereinigung Plankstadt (K4147/L543/B535),            Flurbereinigung Leimen (L600) ,            Flurbereinigung Sandhausen (Hardtbach) und            Flurbereinigung St. Leon-Rot (L546).</p> <p>Anregungen zum Untersuchungsrahmen des ROV werden nicht vorgebracht. An der Antragskonferenz werden wir nicht teilnehmen. Dennoch möchten wir Sie bitten, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Unabhängig von den laufenden Flurneuerungsverfahren, möchten wir den Planungsträger darauf hinweisen, dass Flurneuerung ein geeignetes Instrument sein kann, um Projekte zu unterstützen, für die in großem Umfang landwirtschaftliche Flächen beansprucht werden. Um die Möglichkeit zu prüfen, ob ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren gemäß §§ 87 ff FlurbG zweckdienlich sein kann, wird eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem Amt für Flurneuerung empfohlen.</p>	6.3.5 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Land- und Forstwirtschaft	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
024/02	Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	<p><b>Referat Kommunalabwasser / Gewässeraufsicht / Industrieüberwachung</b></p> <p>In dieser Phase des Projektes (Antragskonferenz zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens) bestehen aus Sicht des Referates 43.02, Abwasser und Gewässeraufsicht, keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Der auf Seite 52 der Tischvorlage ausgeführten Erwartung, dass raumordnerische Konflikte mit der Abwasserbeseitigung durch das Vorhaben voraussichtlich nicht zu erwarten sind, schließen wir uns an.</p> <p>Auch die Grundsätze der Niederschlagswasserbeseitigung werden auf S. 22 korrekt dargelegt. Nähere Details zu den Entwässerungen sind in dieser Phase des Projektes noch nicht möglich.</p> <p>Ebenso werden die möglichen Konflikte mit Gewässern und Hochwasserschutz korrekt dargestellt (Tischvorlage S.52 bis 55). Die technischen und gesetzlichen Grundlagen können als bekannt vorausgesetzt werden.</p> <p>Hinweisen möchten wir noch darauf, dass falls durch eine Trasse festgesetzte Überschwemmungsgebiete in Baden-Württemberg wesentlich beeinträchtigt werden, unter Umständen eine sog. anlassbezogene Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarten durch den Verursacher erstellt werden muss. Nähere Hinweise dazu lassen sich in der Handreichung „Hochwassergefahrenkarten – Fortschreibung“ des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft in Baden-Württemberg finden. Ob eine Fortschreibung notwendig wird, entscheidet die Untere Wasserbehörde.</p>	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
024/03	Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	<p><b>Referat Grundwasserschutz/Wasserversorgung</b></p> <p>In den vorgelegten Unterlagen zu den Raumwiderständen im betrachteten Gebiet ist ersichtlich, dass die Wasserschutzgebietszonen I in der Karte der Raumwiderstände teilweise nicht berücksichtigt und als Raumwiderstandsklasse V markiert wurden.</p> <p>Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Regelungen zu Gleisanlagen sich in jedem Wasserschutzgebiet unterscheiden. Je nach Rechtsverordnung kann der Neu-, Um- und Ausbau von Gleisanlagen in der Zone II auch vollständig verboten sein. Ob die Raumwiderstandsklasse für die Zone II ausreichend hoch gewählt wurde, wäre daher im Einzelfall des jeweiligen Wasserschutzgebiets zu prüfen.</p>	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		<p>Geplante (im Verfahren befindliche) Wasserschutzgebiete werden bei der Datenabfrage miteingetragen. Die Datengrundlage für die Wasserschutzgebiete wird im Rahmen des Variantenvergleichs aktualisiert. Wasserschutzgebiete der Zone I (Brunnen) dürfen aufgrund der Vorgaben der Daten- und Kartendienste der LUBW zur Nutzung der Daten nicht öffentlich gezeigt werden, werden aber bei den Planungen intern berücksichtigt. Daher werden diese in der Raumwiderstandskarte zusammen mit der WSG Zone II als RWK IV dargestellt. Zur Berücksichtigung der Betroffenheiten (Segmentvergleich und Variantenvergleich) liegen dem Projekt die genauen Abgrenzungen der WSG Zonen I vor.</p> <p>Wenn für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten eine Betroffenheit von Wasserschutzzonen II ersichtlich sein sollte, werden im Variantenvergleich die Schutzgebietsverordnungen ausgewertet.</p>
024/05	Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	<p>Aus Sicht des Fachbereichs Bodenschutz ist die Bestandserfassung für sowie die Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden von besonderer Bedeutung. Der diesbezügliche Untersuchungsumfang wird im Kap. 7.3.3. der Tischvorlage umrissen. Die Erfassungskriterien für die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen werden transparent gelistet (Tab 12 der Tischvorlage).</p> <p>Als Untersuchungskriterien für den Schutzgutkomplex „Fläche und Boden“ werden folgende benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unzerschnittene Räume</li> <li>• Bodentypen und Bodengesellschaften</li> <li>• Schutzwürdigkeit der Böden (besondere Standorteigenschaften)</li> <li>• Bodenschutzwald</li> <li>• Vorbelastungen (Altlasten)</li> </ul> <p>Es wird nicht dargelegt ob und wie bodenkundliche Grundlagen, insbesondere die physikochemischen Bodenkenwerte nach BK50, in die Bestandsbewertung einfließen.</p> <p>Die Schutzwürdigkeit der Böden wird anscheinend an besonderen Standorteigenschaften bemessen. Seltene Bodentypen und -gesellschaften scheinen dabei besonders gewichtet zu werden. Hier ist es vorstellbar auch Böden mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft (Bewertung nach Bodenschätzung, Ackerzahl <math>\geq 80</math>) zu besonders schutzwürdigen Böden zu erklären.</p> <p>Aus unserer Sicht sollte das zentrale Ziel sein, eine Einstufung der Schutzwürdigkeit der Böden nach dem Maß der Erfüllung natürlicher Bodenfunktionen (BBodSchG §2) vorzunehmen.</p>	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einzelheiten der Bewertungskriterien und zur Bewertung der Schutzwürdigkeit von Böden werden mit der Methodik für den Variantenvergleich festgelegt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
024/06	Landratsamt Rhein-Neckar Kreis	Als Untere Bodenschutzbehörde des Rhein-Neckar-Kreises verweisen wir zum Zwecke der Bewertung von Böden auf zwei, zumindest für Baden-Württemberg maßgebliche Arbeitshilfen: -Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit (LUBW 2010, Heft 23) -Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (LUBW 2012, Heft 24) Die benannten Leitfäden sind für Baden-Württemberg als fachlicher Standard für die Bewertung von Eingriffen in Böden sowie für die Bewertung von bodenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzusehen. Der Suchraum für das hier angestrebte Projekt erstreckt sich jedoch über Baden-Württemberg hinausgehend auf den rheinland-pfälzischen Teilraum. Daher geht es hier darum den Untersuchungsrahmen in bestmöglicher Anlehnung an die jeweiligen länderspezifischen Fachvorgaben zu definieren um den Suchraum in der Bestandserfassung mit einheitlichem Maßstab bewerten bzw. bodenschutzfachlich beurteilen zu können. So kann aus bodenschutzrechtlicher Sicht ein sinnvoller Vergleich der möglichen Trassenvarianten ermöglicht werden.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Die empfohlene Fachliteratur wird berücksichtigt.
029/03	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens reichen über den abgegrenzten Untersuchungsraum hinaus und bedürfen einer besonderen Betrachtung, Analyse und Bewertung. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes ist das derzeitige und künftige Verkehrsaufkommen gegliedert in Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- sowie Schienengüterverkehr darzustellen. Auf die Planung von europäischen Schienengüterverkehrskorridoren (TEN-Projekten) und den damit verbundenen Auswirkungen ist hierbei einzugehen. Die Einbindung des Vorhabens in neue Konzepte, wie Deutschland-Takt und Netzkonzeption 2030 ist von dem Vorhabenträger zu erläutern. Die damit verbundenen verkehrslenkenden Auswirkungen auf Nah-, Fern- und Güterverkehr sind darzustellen. Wechselwirkungen und Abhängigkeiten mit weiteren, in den Regionalplan festgelegten bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, aber auch geplanten Ausbaubereichen südlich und nördlich von Karlsruhe sind zu beschreiben und zu bewerten.	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung	x		Wird in der RO-Unterlage berücksichtigt. Eine Darstellung der Verkehrsprognose wurde im 3. Dialogforum bereits vorgestellt. Basis dieser Prognose ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der gesamthaft die Auswirkungen aller Neu- und Ausbauprojekte darstellt.
029/04	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Darüber hinaus möchten wir auf den gültigen Landschaftsrahmenplan 2019 hinweisen. Die Inhalte sind nach § 9 VBNatSchG bei Planungen zu berücksichtigen. Dies sind insbesondere das schutzgutbezogene Ziel- und Maßnahmenkonzept zur stillen Erholung, zum Landschaftsbild und zum Biotopverbund. Aufgrund der zu erwartenden Zerschneidungswirkung des geplanten Vorhabens kommt dem Erhalt der Verbundfunktion eine wichtige Bedeutung zu und ist daher in der anstehenden Umweltprüfung ausreichend zu berücksichtigen.	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt, die Vorgaben aus den gültigen Landschaftsrahmenplänen werden thematisiert.
029/05	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Aufgrund der laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein werden sich voraussichtlich im Untersuchungsraum der geplanten Maßnahmen weitere Änderungen in den Festlegungen und in der räumlichen Ausprägung der einzelnen Vorranggebiete ergeben. Vor diesem Hintergrund regen wir eine enge Abstimmung im weiteren Planungsverfahren an und bitten um Beteiligung im weiteren Verfahren.	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
029/06-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kompodium der Anmerkungen zum 4. Dialogforum der DB Netze AG durch die AG Schienengüterverkehr NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe</b> <b>1. Anregungen und Anforderungen an den Linienkorridor aus dem Bereich „Mensch-Natur-Umwelt“</b> <b>Dettenheim:</b> Schutz des Lebensraumes für Menschen gegenüber den wirtschaftlichen Belangen. Jetzt „stille Gebiete“ sollen nicht durch Lärm „verseucht“ werden	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Ruhige Gebiete gem. Umgebungslärmrichtlinie werden berücksichtigt
029/07-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stutensee:</b> - Zerschneidung der Landschaft muss vermieden werden	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt
029/08-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	- Verlärmung von wohnortnahen Erholungsflächen	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Auswirkungen auf landschaftsgebundene Erholungsnutzungen werden berücksichtigt
029/09-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	- Darstellung der Anzahl betroffener Personen (neu und zusätzliche)	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Eine Abschätzung betroffener Personen wird im Rahmen der Schalluntersuchungen vorgenommen
029/11-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	- Querungen bestehender Infrastrukturen (Bauzeiten/Lärm/verkehrliche Auswirkungen während der Bauzeit)	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Querungen bestehender Infrastrukturen werden dargestellt, haben aber meist keine Auswirkungen auf die Raumordnungsfunktion, da technische Lösungen in aller Regel möglich sind

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/12-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Der mitten durch die Stutensee Gemarkung ziehende Linienkorridor wird sehr hohe negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt - und Artenschutz haben. Er würde zu einem schwerwiegenden Eingriff und einer sehr starken Teilung der Gemarkungen Staffort, Spöck und Friedrichstal führen. Dieser Linienkorridor weist mehrere Teilbereiche mit den Widerstandsklassen III auf. So beginnt diese Linie mit dem Waldrand am Dolach, einem Biotop nach NatSchG und LWaldG, Biotop Nr. 269172153238. Danach folgen weitere Biotope nach §32 Landesnaturschutzgesetz. 1. Feldgehölze und Röhrichte südwestlich Staffort Biotop-Nr. 169172150003. 2. Feldhecken parallel zur Pfingst südwestlich von Staffort, Biotop-Nr. 169172150105. Dazwischen befindet sich ein hochwertiger Streuobstwiesenbestand mit Geburtenbäumen, welcher nach §33a Landesnaturschutzgesetz unter Schutz steht. Diese Streuobstwiese schließt an das FFH Gebiet Schutzgebietsnummer 6917311, Kinzig-Murg-Rinne an. Die Streuobstwiese ist potentiell Brutgebiet für die in Stutensee inzwischen wieder heimischen Steinkäuze. Im weiteren Verlauf befinden sich von der Stadt Stutensee mittelfristig geförderte mehrjährige Blühflächen auf Ackergrundstücken. Diese wurden im Rahmen des städtischen Förderprogrammes „Blühflur“ als Artenschutzmaßnahme angelegt. Des Weiteren befinden sich in diesem Korridor zahlreiche Ausgleichsflächen des Flurbereinigerfahrens Nord. All diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Feldvogelschutzes und insbesondere des Rebhuhn Schutzes durchgeführt. So befindet sich das Brutgebiet der letzten beiden Rebhuhn Paare des gesamten Landkreises Karlsruhe auf den Gemarkungen Spöck-Friedrichstal-Staffort. Es werden enorme Anstrengungen der Stadt Stutensee, des ehrenamtlichen Naturschutzes und der Wildforschungsstelle Aulendorf unternommen (s.o.) um diese, in der Region vom Aussterben bedrohte Art, zu erhalten bzw. den Bestand zu erhöhen. Alleine aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Linienführung aus Sicht des Artenschutzes völlig inakzeptabel. Die entsprechenden Raumwiderstandsklassen III sind deshalb in Bezug auf den Artenschutz nicht gerechtfertigt	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Die Hinweise werden berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Aspekte fließen in die vertiefende Untersuchung der Varianten mit ein. Im Rahmen der raumordnerischen Bewertung werden großräumig zusammenhängende Freiraumstrukturen betrachtet. Der Biotopverbund wird im Umweltbericht als Kriterium innerhalb des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt. Daten zum Biotopverbund und zu Ausgleichsflächen werden berücksichtigt und fließen in den Variantenvergleich ein. Trenn- und Zerschneidungswirkungen in Bezug auf Wohnsiedlungen und Erholungsfunktionen werden beim Schutzgut Mensch behandelt. Detailbetrachtungen wie z.B. umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/12-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Die Tunnelvariante hat zwar oberirdisch keine Auswirkung auf den Landschaftsraum, jedoch während der Bauphase sind die Eingriffe erheblich. Die Fortsetzung durch eine oberirdische Linienführung hat unseres Erachtens erhebliche raumordnerische Auswirkungen, sowie Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft.	3.1 Baubedingte Wirkfaktoren	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Zu bauzeitlichen Auswirkungen können auf Raumordnungsebene nur allgemeine Aussagen unter Zugrundelegung bestimmter Annahmen gemacht werden, da die Bauausführung noch nicht feststeht.
029/13-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Die Linie führt durch das Trinkwasserschutzgebiet ZV Mittelhardt, Stutensee/ Friedrichstal WSG-Nr. Amt 21574.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein.
029/14-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Es befindet sich südlich von Staffort eine Überflutungsfläche HQ100. Der Abstand zwischen der Bebauung und dem Baggersee Staffort beträgt ca. 350m.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. HQ100-Flächen fließen in die Bewertung ein.
029/15-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Eine Führung des Linienkorridors durch diesen Bereich würde zu einer enormen zusätzlichen Lärmbelästigung für den Stadtteil Staffort zur Folge haben, welche bereits durch die Autobahn A5 sehr hoch ist.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. In der Variantenbetrachtung werden Schalluntersuchungen durchgeführt.
029/16-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Die geplante Linie entlang der A5 läuft auf Stutensee Gemarkung durch das Biotop Laubwald in Staffort Biotop-Nr. 269172153240.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
029/18-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Bruchsal:</b> Gleichzeitig wirkt die BAB 5 bereits heute als große Barriere für Natur und Umwelt. Diese Trennwirkung darf nicht verstärkt werden und es sind ggf. technische Lösungen einzuplanen, um die Durchlässigkeit insbesondere für Tiere zu gewährleisten.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Trenn- und Zerschneidungswirkungen werden bewertet. Hinweise auf mögliche Vermeidungsmaßnahmen werden gegeben.
029/19-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Oberhausen-Rheinhausen:</b> Schutz vor Lärm. Freiraum und überregionaler Schutzgebiete	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten.
029/20-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Hambrücken:</b> Die beiden, zwar technisch möglichen Linienkorridore westlich und östlich von Hambrücken können nach meinem Dafürhalten praktisch nicht umgesetzt werden, ohne die Schutzgüter Mensch-Natur-Umwelt erheblich zu beeinträchtigen. Während die östliche Umgehung unmittelbar an die Wohnbebauung angrenzt ...	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Grundsätzlich sind alle Schutzgüter (UVP) gleichwertig zu bewerten, besitzen aber eine unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben, was entsprechend in die Bewertung einfließt. Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit auf und wird entsprechend berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere zum Lärmschutz sind einzuhalten. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/21-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Hambrücken:</b> ... würde der westlich verlaufende Linienkorridor in großem Umfang die Vernichtung von Wald und die Bedrohung des Landschaftsschutzgebiets der Hambrücker Wiesen nach sich ziehen.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Allgemein sollen Waldanspruchnahmen möglichst vermieden werden, diese fließen auch in die Variantenbewertung mit ein. Der Systematik und Definition der Raumwiderstandsklassen folgend werden Landschaftsschutzgebiete der Raumwiderstandsklasse "hoch" (RWK III) zugeordnet. Im Variantenvergleich werden die Durchführungen von Landschaftsschutzgebieten der einzelnen Varianten ermittelt und fließen ebenso wie landschaftsgebundene Erholungsnutzungen beim Schutzgut Landschaft in die vergleichende Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten ein.
029/22-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Waghäusel:</b> Keine neuen Trassen durch zusammenhängende Waldgebiete/Naturschutzgebiete/FFH-Gebiete, Ausbau/Ertüchtigung vor Neubau, Betriebskonzepte optimieren ggf. durch die Wiedererrichtung von Ausweichgleisen, die leider in der Ägide früherer Vorstandsvorsitzenden als unrentabel abgebaut wurden.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt
029/23-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> - Wasserversorgung darf nicht gefährdet werden	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein.
029/24-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> - Wohnqualität (insbesondere im Hinblick auf Lärmemissionen) darf sich nicht verschlechtern	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten.
029/25-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> Im Gewerbegebiet muss das Wirtschaften weiterhin möglich sein (Status Quo der Autobahnauffahrt muss erhalten bleiben)	4.3 Nutzung des Raums im wirtschaftlichen Sinn	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
029/26-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> - Naherholungsflächen müssen erhalten bleiben	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
029/27-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Karlsdorf-Neuthard</b> Zu 1 und 2: Im Verfahren wurden zunächst die Widerstandsklassen erarbeitet sowie fachlich und politisch abgestimmt. Diese Klassen sind weitestgehend plausibel und nachvollziehbar. Das zeigt im Wesentlichen auch das Ergebnis der ermittelten Raumwiderstände im Suchraum. Auf dieser Basis wurden dann die Grobkorridore ermittelt, die die Vorstufe für die Linienkorridore bilden sollten. Wenn Linienkorridore technisch in den Grobkorridoren möglich sind, darf nicht von den Grobkorridoren aus rein wirtschaftlichen Gründen abgewichen werden. Andernfalls würde die Bildung von Grobkorridoren im Verfahren ihre Grundlagenfunktion verlieren, was im Umkehrschluss einem Verfahrensfehler gleichzustellen ist.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die keine RWK V und IV tangieren. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund ihrer geringen Größe noch nicht aufgedrängt. Die Planungsmethodik ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und, wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/28-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Leider sind die Linienkorridore auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Philippsburg schlecht zu erkennen. Um hier genaue Aussagen zu machen, wäre der Korridorverlauf auf der Karte deutlicher darzustellen. Wir gehen davon aus, dass bei der Korridorplanung alle umweltrelevanten Themen, sowie die festgelegten Schutzgebiete beachtet werden.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
029/29-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Karlsruhe:</b> Von den Linienkorridoren der DB (Stand 4. Dialogforum) sind je nach Streckenführung Waldflächen, landwirtschaftliche Flächen sowie Kleingartenanlagen direkt betroffen. Von Lärm betroffen sind Wohngebiete, insbesondere auf Gemarkung Durlach. Nach Rückmeldungen von Bürgervereinen und Ortsverwaltungen sind diese bereits heute stark durch Lärm belastet. Forderung: Übergesetzlicher Lärmschutz, so dass nach Fertigstellung der Trasse die Lärmbelastung für Anwohner im Vergleich zu heute zurückgeht.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/30-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Linkenheim-Hochstetten:</b> Der Mensch muss vorrangig geschützt werden.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt.
029/31-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Weingarten:</b> Beachtung der Planungsebenen FNP + LP (Planungsstand FNP 2030, Stand 2021) im weiteren Verfahren Berücksichtigung der Stellungnahme der Gemeinde für die Vorbereitung Interview Büro Obermeyer (15.10.21) im weiteren Verfahren. Schutzgut „Mensch“ muss oberste Priorität haben!	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Flächennutzungspläne werden in der vertiefenden Untersuchung als weitere Datengrundlage herangezogen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Grundsätzlich sind alle Schutzgüter gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben. Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, weist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben auf und wird entsprechend berücksichtigt.
029/32-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kronau:</b> Bitte bedenken Sie, dass der Wald ein sehr hohes Gut ist und eine soziale Bedeutung hat. Für mich es daher nicht unbedingt schlüssig, dass die Waldgebiete ausschließlich vor dem Hintergrund ihrer ökologischen Bedeutung (so verstehe ich es zumindest) in unterschiedliche Raumwiderstandsklassen eingeteilt werden. Sie müssten vielmehr auch auf ihre Bedeutung für die Naherholung untersucht werden. Also inwieweit stehen der Bevölkerung andere Waldgebiete zur Verfügung und inwieweit bleiben diese erhalten. Konkret: Auf Kronauer Gemarkung soll Wald für Kiesabbau (insgesamt 24 Hektar) und Wald für Windräder (12 Hektar) geopfert werden. Jetzt noch Wald zu opfern für eine Schnellbahntrasse ist sozial und ökologisch in der Summe nicht mehr darstellbar.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern möglichst minimiert werden. Durch Rechtsverordnungen geschützte Waldgebiete (Schonwald, Bannwald und Naturwaldreservate) sind der "sehr hohen", Wälder mit besonderen Funktionen der "hohen" und sonstige Waldgebiete der "mittleren" Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Besondere Erholungsfunktionen des Freiraumes werden in der vertiefenden Untersuchung beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt.
029/33-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>2. Ihre Anregungen und Anforderungen an den Linienkorridor aus dem Bereich „Raumordnung“</b> <b>Dettenheim:</b> Bündelung mit bestehenden Bahntrassen. Hierdurch wird die Bahn gezwungen auch auf Bestandsstrecken für eine Minderung der Lärmmissionen zu sorgen. Größtmöglicher Abstand zu Wohnbebauung. Zerschneidung von Gemarkungen (z. B. Wegeverbindungen) ist unbedingt zu vermeiden, Erschließungsmöglichkeiten für bislang unerschlossenen Gebiete dürfen nicht verhindert werden	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Die Hinweise werden berücksichtigt. Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt
029/34-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stutensee:</b> - Beeinträchtigung neuer Siedlungsflächen	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Wird zur Kenntnis genommen. Flächennutzungs- und Bebauungspläne werden in den weiteren, vertiefenden Planungsschritten berücksichtigt.
029/35-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stutensee:</b> - Zerschneidung der Landschaft	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt
029/35-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stutensee:</b> - Gewichtungen bisher nicht transparent	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Bislang wurde die Bewertung nur anhand der Raumwiderstandsklassen durchgeführt. In der Variantenbewertung wird die Methodik im Einzelnen noch erarbeitet und im weiteren Planungsprozess vorgestellt. Die bisherigen Planungsschritte erfolgten gewichtungsfrei. Auf Gewichtungen soll möglichst weitgehend verzichtet werden. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/36-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stutensee:</b> - Beeinträchtigung neuer Grünzüge und –zäsuren	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Grünzüge und -zäsuren fließen in die Bewertung mit ein.
029/39-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Hambrücken:</b> Auf Grund der Lage, Ausdehnung und Umgebung Hambrückens ist weder eine östliche noch eine westliche Linienführung um das Dorf hinnehmbar. Bereits südlich tangiert eine Bestandsstrecke Hambrücken, von der die Bürgerinnen und Bürger nicht profitieren. Eine weitere Zersiedelung, zumal ebenfalls ohne irgendeinen Nutzen für die Gemeinde, ist nicht akzeptabel. Außerdem verlaufen nur geringfügig weiter östlich bzw. westlich jeweils wesentlich einfacher zu realisierende Alternativen ohne eine vergleichbare Zerschneidungswirkung. Hambrücken inmitten herrlicher Wälder darf nicht zu Hambrücken inmitten herrlicher Schienen werden.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Unzerschnittene Räume fließen in die Bewertung der Varianten auch beim Schutzgut Landschaft mit ein.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/40-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<p><b>Waghäusel:</b> Enge Anbindung an bestehende „Nutzungsstrassen“ (Bestandsstrecken/Autobahnen/sonstige überregionale Straßen. Vor der Neubau-/Ausbauplanung müssen die Kapazitäten der Strecken (insbesondere 4080) vollständig ausgeschöpft werden. Beispiel: Zwischen 9.00 Uhr und 10.00 Uhr fahren auf der Strecke 4080 ab Mannheim Richtung Süden folgende Züge: 09.31 Uhr ICE 513 nach München (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau), 09.35 Uhr ICE 275 nach Interlaken Ost (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau) 09.38 Uhr ICE 1519 nach Stuttgart (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau) 09.58 Uhr ICE 571 nach Stuttgart (ca. 10 Minuten bis Abzweig Molzau) In Richtung Süden ist die Strecke 4080 in einer Stunde also ca. 30 – 40 Minuten nicht belegt. Durch geschickte Planung und Ausweichgleise könnte man hier zusätzlich Kapazität schaffen. Gegenrichtung &gt;Norden (Gleiche Annahme, ca. 10 Minuten von Abzweig Molzau bis Mannheim, S ab Stuttgart, KA ab Karlsruhe): S 08.36 ICE 1012 Köln Messe/Deutz (ca. 09.08 Uhr Abzweig Molzau) S 08.51 Uhr ICE 692 Berlin Gesundbrunnen (ca. 09.19 Uhr Abzweig Molzau) S 09.23 Uhr ICE 770 Hamburg Altona ca. 09.52 Uhr Abzweig Molzau) KA: 09.02 Uhr ICE 202 Köln Hbf (ca. 09.16 Abzweig Molzau) KA: 09.57 Uhr TGV 9561 Frankfurt/Main (ca. 10.10 Uhr Abzweig Molzau) In dieser Fahrtrichtung wären auch 26 bis 30 Minuten Kapazität. Hier sollte dies Bahn einfach einmal Betriebskonzepte vorlegen, die ebenso technisch machbar sind wie die plötzlich auftauchenden technisch machbaren Trassen.</p>		x		Die Bestandsstrecken in diesem Bereich sind bereits heute maßgeblich ausgelastet und bieten kaum Restkapazitäten. In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens werden durch die DB jedoch noch vertiefte Eisenbahnbetriebliche Untersuchungen durchgeführt, die die Kapazitäten auf dem Bestand sowie möglichen Aus- und Neubaustreckenanteilen untersuchen werden.
029/41-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<p><b>Forst:</b> - Naherholung muss gewährleistet bleiben, auch über die Gemarkungsgrenzen hinweg</p>	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Erholungsfunktionen fließen in die Bewertung mit ein.
029/42-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<p><b>Forst:</b> - Vierspuriger Ausbau A5 muss möglich bleiben - Erreichbarkeit der Nachbarkommunen muss gewährleistet bleiben - Alternative Streckenführungen (z. B. für die Landstraße) müssen mitgedacht werden und stehen im zusätzlichen Konflikt mit den Schutzgütern „Mensch- Natur-Umwelt“ □ hier fehlt aktuell der ganzheitliche Ansatz</p>	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Die Hinweise werden berücksichtigt
029/43-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<p><b>Stadt Karlsruhe:</b> Wir sehen es kritisch, dass für den Westen Karlsruhes keine Alternativen zu den gezeigten Tunnellösungen erarbeitet wurden. Eine Umsetzung der westlichen Trassen erscheint damit kaum wirtschaftlich umsetzbar, da gleichzeitig für den Osten oberirdische Alternativen existieren. Das Vorgehen erweckt den Anschein, dass von der DB von vornherein die östliche Trasse favorisiert und vertieft betrachtet wurde. Forderung: tiefergehende Prüfung der westlichen Trassen, bzw. Nachweis, dass zumindest teiloberirdische Varianten dort nicht umsetzbar sind.</p>	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auch im Bereich von Karlsruhe werden vorrangig oberirdische Varianten gesucht. Ausschließlich Tunnelvarianten kommen gem. der im Rahmen der FrÖB präsentierten Planungsmethodik nur als letzte Möglichkeit in Betracht, wo nach planerischer Prüfung keine oberirdischen Varianten trassierbar sind, wie im genannten Fall..
029/44-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<p><b>Linkenheim-Hochstetten:</b> Die „Karlsruher Erklärung“ ist hier weiterhin hoch zu halten. Die Schutzgüter sind entsprechend der zu Beginn des Prozesses vorgestellten Systematik zu beachten. Es ist verständlich, dass wir im Rahmen des Dialogprozesses sozusagen beim backen des Kuchens zusehen dürfen. Es ist nicht verständlich, wenn während dem Backen das Rezept geändert wird. Konkret habe ich nicht verstanden, weshalb von den Grobkorridoren abgewichen wird.</p>	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Die Annahme, dass von der Methodik abgewichen wurde ist nicht korrekt. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die keine RWK V und IV tangieren. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund ihrer geringen Größe noch nicht aufgedrängt. Die Planungsmethodik ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/45-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Fortschreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 ist die Stadt Philippsburg in seiner Stellungnahme vom 23.06.2021 bereits auf die Trassenvariante mit der Rheinquerung bei Germersheim und dem Grobkorridor entlang der B 35 Richtung Karlsruhe eingegangen, da hiervon das von uns geplante Gewerbegebiet südlich der B 35 berührt wird. Hier der Auszug aus der Stellungnahme: "Das Gewerbegebiet südlich der B35 grenzt direkt an das Gewerbegebiet „Schorrenfeld, Kühweid, Alte Krautstücker“ an und ist nicht von der Ortslage getrennt. Nach der Sitzung des Dialogforums Mannheim Karlsruhe am 08.06.2021 sieht eine Trassenvariante einen Grobkorridor von der Rheinquerung bei Germersheim parallel zur B 35 Richtung Karlsruhe vor. Bei Realisierung dieser Variante der Neubaustrecke der DB in dem geplanten Korridor südlich der B35 würde das Gewerbegebiet zwischen den beiden überregionalen Verkehrsachsen liegen. Für die B 35 ist außerdem die Planung eines vierspurigen Ausbaus, beginnend mit den Brücken im Gespräch. Die Lage zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen bietet sich als Gewerbefläche an. Eine Bündelung der Verkehrsachsen und ergänzend dazu daran angrenzende Gewerbeflächen ist als sinnvolle Entwicklungsmöglichkeit zu sehen, wodurch Eingriffe minimiert werden, weil sie gebündelt werden. Entsprechende (Keine Vorschläge) können für die bebauten Gebiete des Stadtteils Huttenheim eine wesentliche Verbesserung auch der bereits bestehenden Lärmbelastung bringen." Die im aktuellen Entwurf des mittleren Bereichs des Suchraums dargestellten Grobkorridore und Linienkorridore einschließlich der wesentlichen Kreuzungsbauwerke und notwendigen Tunnelabschnitte betreffen das Gemeindegebiet Philippsburg in mehreren Bereichen.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Aspekte sind Bestandteil der Untersuchungen.
029/46-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Der Tunnelabschnitt von Römerberg kommend bis Philippsburg und weiter als Linienkorridor bis Huttenheim durchschneidet wertvolle Landschaftsbereiche zwischen den Ortsteilen.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Landschaftszerschneidungen fließen in die Bewertung mit ein.
029/47-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Durch die Annäherung an die Wohnbebauung ist eine erhebliche Lärmbelastung vorprogrammiert.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die fachgesetzlichen Vorgaben (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) sind einzuhalten.
029/48-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Philippsburg:</b> Die andere Variante mit einer Linienführung entlang der B 35 würde, wie bereits oben erwähnt, eine sinnvolle Bündelung der Verkehrsachsen und damit der Lärmquellen bringen. Die Eingriffe und die Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft erscheinen bei dieser Variante geringer.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Bündelungsoptionen werden hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit geprüft und in die Linienkorridorentwicklung aufgenommen. Im Variantenvergleich werden die Vorteile einer Bündelung gegenüber einer Neuzerschneidung in der Bewertung berücksichtigt, aber auch die Nachteile, z. B. hinsichtlich zusätzlicher Lärmbelastungen.
029/49-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kronau:</b> Die Trasse soll auf Kronauer Gemarkung zwischen dem neuen Gewerbegebiet A5 Quartier und dem Ortsetter geführt werden. Im neuen Gewerbegebiet werden demnächst rund 1000 Menschen arbeiten, die – sofern in der Nähe tatsächlich Windräder gebaut werden - einem Grundrauschen und einem blinkenden Schattenwurf ausgesetzt sind. Allein vom Platz her erscheint mir eine Bahntrasse auf den etwa 800 Metern zwischen Gewerbegebiet und Dorf völlig unmöglich.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Inwieweit konkrete Linienkorridore für eine Trasse auch unter lokalen Einschränkungen bzw. Vorbelastungen geeignet sind, wird im Planungsprozess transparent untersucht. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/50-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kronau:</b> Dazu kommt das dortige Wasserschutzgebiet Schutzstufen 1 und 2 weil sich ganz in der Nähe das Wasserwerk des Zweckverbandes und Brunnenanlagen befinden. Im Übrigen befinden sich auch westlich der Autobahn zwei Brunnen des Zweckverbandes Wasserversorgung Hohberg.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Wasserschutzgebiete fließen in die Bewertung ein.
029/51-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kronau:</b> Eine Trasse zwischen A5 Quartier und dem Dorf Kronau wäre eine Katastrophe für Mensch und Umwelt. Eine Trasse westlich der Autobahn wäre der endgültige Tod des Lufthardwaldes in diesem Bereich.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich sind alle Schutzgüter nach UVPG gleich zu bewerten, es gibt aber unterschiedliche Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter gegenüber dem Vorhaben. Die genannten Belange werden in den weiteren Planungsschritten vertieft betrachtet und abgewogen.
029/52-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>3. Fragen zur Methodik und technischen Machbarkeit Dettenheim:</b> Prüfung der Möglichkeiten größere Streckenabschnitte unterirdisch zu führen	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topographischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnelösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/59-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Waghäusel:</b> Wie gestaltet sich die Vorgehensweise, wenn Naturschutzgebiete oder schützenswerte Landschaft „im Wege stehen“. Wer sorgt ganz allgemein wo für Ausgleichsmaßnahmen insbesondere dann, wenn die noch vorhandenen wenigen Ausgleichsflächen auf der eigenen Gemarkung bereits kommunalen Vorhaben vorbehalten sind?	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Natur- und Landschaftsschutzgebiete werden gem. ihrer Einkategorisierung mit der entsprechenden Raumwiderstandsklasse bei der Trassenfindung berücksichtigt. Für die Antragsvariante erfolgt im Rahmen der Auswirkungsprognose eine detailliertere Betrachtung, welche innerhalb des späteren Planfeststellungsverfahrens weiter verfeinert wird. Es werden konzeptionelle Überlegungen zur Kompensation des Vorhabens gemacht. Im Einzelnen wird die Kompensation im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Wo eine Kompensation durchgeführt werden kann bedarf einer Betrachtung im Einzelfall.



Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/60-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> • In einem derart verdichteten Raum kann das Thema der wirtschaftlichen Machbarkeit kein vorrangiges Ziel sein. Wir brauchen gute Lösungen, die den Punkten 2+3 gerecht werden, auch dann wenn dies erhebliche Mehrkosten verursacht.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Wirtschaftliche Aspekte spielen bei der Linienkorridorwicklung eine untergeordnete Rolle. Technisch sich aufrägende Lösungen außerhalb der Grobkorridore werden mit untersucht, sofern nicht konfliktärere Lösungen offenkundig gegeben sind.
029/61-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Gute Lösungen scheinen eher linksrheinisch möglich. Hier dürfen die Tunnellösungen nicht zum Ausschluss von Trassen führen, nur weil die Kosten höher sind.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Tunnellösungen sind darin kein pauschaler Ausschlussgrund im Rahmen des Abwägungsprozesses.
029/62-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Karlsdorf-Neuthard:</b> Die Kriterien für die technische Machbarkeit sind weder transparent noch nachvollziehbar. Da insbesondere Tunnellösungen die Wirtschaftlichkeit und damit am Ende den Abwägungsprozess wesentlich beeinflussen, müssen diese Kriterien, wie bei Raumwiderstandsklassen geschehen, transparent, nachvollziehbar und vergleichbar sein sowie abgestimmt werden.	5.4 Linienkorridorwürfe	x		Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Tunnellösungen sind darin kein pauschaler Ausschlussgrund im Rahmen des Abwägungsprozesses.
029/63-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Karlsruhe:</b> Die Absichtung der Trassenplanung sowie das weitere Vorgehen der DB wird als schlüssig erachtet. Die Zeitplanung wird jedoch als zu knapp bemessen für ein Verwaltungshandeln angesehen. Die Stadt Karlsruhe vermisst jedoch eine ganzheitliche Betrachtung des Trassenausbaus sowie des zukünftig steigenden Schienengüterverkehrs: Mit der zukünftigen Bedeutung des Güterbahnhofs (Umschlag- und/oder Rangierbahnhof?) und der Anbindung des Rheinhafens sowie der Gewerbegebiete beschäftigt sich die DB nicht. Dies sieht die Verwaltung der Stadt Karlsruhe jedoch als erforderlich an. Ebenso wird von der Stadt Karlsruhe die Möglichkeit vermisst, tatsächlich steuernd in den Planungsprozess der DB eingreifen zu können. Das Beteiligungsformat der DB wurde bei dem 4. Dialogforum auch von den Teilnehmenden kritisiert. Die Struktur der Tagesordnung lies leider keine Diskussion oder tiefere Nachfragen zu.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung		x	Der Planungsprozess bis zu einer rechtskräftig festgelegten Vorzugsvariante nach einem vorausgegangenen Planfeststellungsverfahren dauert viele Jahre. Eine weitere zeitliche Ausdehnung des Planungsprozesses wird auch unter dem Aspekt des politischen Willens einer Verfahrensbeschleunigung als nicht zielführend angesehen. Das Ziel des Bedarfsplanvorhabens ist der Kapazitätsausbau im Schienenverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die angesprochene Entwicklungsplanung der Stadt Karlsruhe reicht deutlich über das Projektziel hinaus und muss in einem größeren Teilnehmerkreis mit den relevanten Stakeholdern geführt werden. Verfestigte Ergebnisse dieser Planungen sind ggf. im weiteren Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Der Planungsprozess wird durch den Vorhabenträger gesteuert. Die Möglichkeit der Mitwirkung besteht für alle Stakeholder im verzahnt stattfindenden Prozess der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.
029/64-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Linkenheim-Hochstetten:</b> Kann aufgrund der Tunnellösungen der beiden Ostrassen diese bereits verworfen werden? Es erscheint unrealistisch die Hälfte der Stadt Karlsruhe zu tunneln, wenn im Westen eine oberirdische Anbindung möglich ist. Warum ist der Grobkorridor entlang der A5 zwischen Bruchsal und Weingarten nicht beplant?	5.4 Linienkorridorwürfe		x	Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topografischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern oberirdische Lösungen aus technischen Gründen nicht möglich sind oder wenn schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Tunnellösungen sind darin kein pauschaler Ausschlussgrund im Rahmen des Abwägungsprozesses. Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist aber zu prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis positiv (> 1) ist. Dies kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden. Zwischen Bruchsal und Weingarten ist entlang der A5 ein Bündelungskorridor in der Karte der Grobkorridore dargestellt. Dort werden auch Linienkorridore beiderseits der Autobahn entwickelt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/65-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Weingarten:</b> Übergang zwischen der Planungsstufe Grobkorridor zu Linienkorridor ist nicht nachvollziehbar. Eine weiterführende Erläuterung ist notwendig. Grundsätzliche Vorgehensweise nicht nachvollziehbar, insbesondere bei der Abwägung verschiedener Linienkorridore (Wegfall Trassen, Wiederaufnahme Trassen) -> "Roter Faden in der Argumentation der Bahn" fehlt! Planungstiefe der links-undrechtsrheinischen Varianten nicht nachvollziehbar (Tunnelvarianten vs. oberirdischer Varianten). Weitere Erläuterung notwendig.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. Darüber hinaus wird die Methodik bereits im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitend aufbereitet und vorgestellt.
029/66-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Kronau:</b> Die Methodik ist irgendwie unverständlich. Es wurde ja deutlich, dass Bereiche (z.B. Saalbachniederung) die aktuell mit keiner Trasse beplant sind, je nachdem wieder in die Planung aufgenommen werden können. Was also bringt die jetzige Zwischeninfo, wenn noch alles offen ist? Ich kann überdies nicht erkennen, wie die Raumwiderstände der Trassenabschnitte sind, die auf Kronauer Gemarkung geplant sind. Wo kann ich das erfahren?	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. Darüber hinaus wird die Methodik bereits im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitend aufbereitet und vorgestellt. Raumwiderstände können in der "interaktiven Karte" unter <a href="http://www.mannheim-karlsruhe.de">www.mannheim-karlsruhe.de</a> nachvollzogen werden. Dort finden Sie auch den jeweils aktuellen Planungsstand.
029/67-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>4. Weitere Fragen bzw. Hinweise</b> <b>Dettenheim:</b> Rechtliche Auswirkungen der Antragskonferenz?	1.2 Rechtliche Grundlagen			Die Antragskonferenz als Bestandteil des Scopingverfahrens dient der Beratung der DB Netz AG hinsichtlich Umfang und Inhalt der Antragsunterlagen für das spätere Raumordnungsverfahren. In der Antragskonferenz wird der Untersuchungsrahmens für die Raum- und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen abgestimmt.
029/70-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Waghäusel:</b> Wir sind mittlerweile der Meinung, dass die Bahn bereits ein fertiges Trassenkonzept in der Schublade hat und dieses Dialogforum zu großen Teilen eine Alibi-Veranstaltung ist (siehe das plötzliche Auftauchen der Trasse durch Karlsdorf-Neuthard. Insoweit sollte die Bahn -verlässliches Vertrauen schaffen und mit offenen Karten spielen -die Meinungen der Kommunen ernst nehmen und eine Diskussion zulassen und nicht abwürgen wie beim letzten Dialogforum -mit betroffenen Gemeinden auch in dieser Phase bereits Kontakt aufnehmen, um bilateral Meinungen und Möglichkeiten auszuloten. Uns interessiert beispielsweise nicht, wie eine Trasse durch Karlsdorf-Neuthard verläuft, aber bei drei bis 4 Varianten durch unsere Gemarkung brauchen wir frühzeitig Details, auch für die Bevölkerung, denn das Thema ist da und die Fragen werden an uns gestellt.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. Darüber hinaus wird die Methodik bereits im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitend aufbereitet und vorgestellt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/71-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Forst:</b> Wir haben uns auf eine Systematik eingelassen, die nun erste Betroffenheiten deutlich werden lässt. Es darf nicht sein, dass wir nun die Systematik zugunsten einzelner abändern oder durch politische Priorisierung einzelne Linienkorridore (politisch) aus dem Verfahren entfernen. Alle genannten Linienkorridore müssen weiterhin umfassend geprüft werden, mit dem Ziel, dass die angewandte Systematik zu einem Ergebnis geführt wird. Selbstverständlich muss es jeder Kommune freistehen, ggf. rechtliche Schritte gegen das Verfahren einzuleiten. Zu klären ist die Frage, wie in einer solchen Situation das ursprüngliche Ziel eines geschlossenen Auftretens aufrechterhalten werden soll. Die ursprüngliche Strategie hat hier Schlagseite erhalten und scheint sich nicht zu bewähren. Ich bitte zu prüfen, ob es für die Mitgliedsgemeinden des Regionalverbands nicht zielführender ist, geschlossen für eine linksrheinische Linienführung einzutreten und (politisch) alles dafür zu tun, dass es eine solche Lösung gibt. Sehr zielführend wäre ggf. die Öffnung der Argumentation für ein Gleis auf französischer Seite.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung		x	Die Stellungnahme wurde im Rahmen des vorliegenden Kompendiums direkt an den Regionalverband gerichtet. Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse durch raumordnerische und umweltfachliche Raumwiderstände zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Die Planungsmethodik ist kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden auch dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. Da diese auch genehmigungsfähig sein muss, ist eine unvoreingenommene und für den kompletten Suchraum stringent angewandte Untersuchungsmethodik Voraussetzung.
029/72-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Karlsdorf-Neuthard:</b> Die Sprecherin der Bahn hat bereits in einem Interview in den BNN betont, dass die Bahn oberirdische Strecken präferiere. Wenn die Bahn nunmehr nicht transparent und nicht nachvollziehbar auf einzelnen Linienkorridoren Tunnellösungen plant und an anderen Stellen nicht, obwohl nach den eigenen und politisch abgestimmten Kriterien vorher sehr hohe Raumwiderstände ermittelt wurden, die nicht einmal einen Grobkorridor zugelassen haben, beeinflusst die Bahn einseitig bereits zu einem frühen Zeitpunkt im Verfahren das spätere Abwägungsergebnis. Im Dialogforum wird zu viel Zeit für Protokolle und Wiederholungen verwendet, weshalb die wesentlichen Punkte nur kurz erläutert werden und wenig Raum für die Diskussion gegeben ist.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Die Methodik, um über die Raumwiderstandsanalyse zu den Grobkorridoren und weiter zu den Linienkorridoren zu finden, wurde unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Planungsprämissen entwickelt. Mit dem im Vergleich zu den Grobkorridoren verfeinerten Planungsmaßstab bei der Identifikation von Linienkorridoren kann es in Einzelfällen sein, dass auch außerhalb von Grobkorridoren technisch sinnvolle Linienkorridore identifiziert werden, die keine RWK V und IV tangieren. Im Maßstab der Grobkorridore haben sich diese bspw. aufgrund ihrer geringen Größe noch nicht aufgedrängt. Die Planungsmethodik ist damit kein starres Konstrukt, sondern ein iterativer Prozess. Es ist davon auszugehen, dass auch im weiteren Verfahren neue Linienkorridore bspw. durch die Öffentlichkeit eingebracht werden und wenn sie sich aufdrängen, geprüft werden müssen. Vorhandene Raumwiderstände werden dabei konsequent berücksichtigt. Das Ziel des Vorhabens ist die Findung einer möglichst raum- und umweltverträglichen Variante von Mannheim nach Karlsruhe. Diesbezüglich sind neue Hinweise auf verträglichere Lösungen immer zu prüfen. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
029/73-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Stadt Karlsruhe:</b> Karlsruhe möchte die nachhaltige Mobilität fördern und damit auch die Anbindung von Schiene und Hafen weiter optimieren und nutzen. Dies wird bei den ganzen Betrachtungen der Bahn außer Acht gelassen. Die Verwaltung der Stadt Karlsruhe wünscht sich von der DB eine ganzheitliche Betrachtung der Güterlogistik. Dies beinhaltet die Einbindung des Karlsruher Güterbahnhofes, des Hafens und möglicher City-Logistik, inklusive der Prüfung von Verlagerungsoptionen für den Güterbahnhof. Laut DB handelt es sich beim Güterverkehr zu ca. 90% um Transitverkehr. Ein solches Vorgehen wird als eine Chance für Karlsruhe gesehen, die genutzt werden sollte.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte		x	Das Ziel des Bedarfsplanvorhabens ist der Kapazitätsausbau im Schienenverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die angesprochene Entwicklungsplanung der Stadt Karlsruhe reicht deutlich über das Projektziel hinaus und muss in einem größeren Teilnehmerkreis mit den relevanten Stakeholdern geführt werden. Verfestigte Ergebnisse dieser Planungen sind ggf. im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen, genauso wie anderweitige Planungen der DB sowie Dritter.
029/74-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Linkenheim-Hochstetten:</b> Da bis zur Realisierung der Schienentrasse noch zahlreiche Planungsjahre benötigt werden sind zumindest die baulichen Entwicklungen der nächsten Dekade in Form der Flächennutzungspläne zu beachten. Im Oberzentrum Karlsruhe gibt es keinen Entwicklungsraum mehr. Rund um Karlsruhe herum nur noch bei Rheinstetten, von Eggenstein bis Hochstetten und in Stutensee. 2 der 3 Trassen greifen massiv in diese Räume ein.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Flächennutzungspläne werden in der vertiefenden Untersuchung als weitere Datengrundlage herangezogen.
029/75-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>Weingarten:</b> Differenzierung der Bereiche Nord/ Süd im weiteren Verfahren wichtig.	5.1 Allgemeine Vorgehensweise zur Linienfindung	x		Wird zur Kenntnis genommen
029/76-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	<b>RVMO:</b> • Wodurch ist die Länge der Tunnel im Zulauf zu Wörth und entlang der B 36 in Neureut begründet?	5.4 Linienkorridorentwürfe			In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auf technische Planung wird vertieft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.
029/77-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Wodurch ist der Verzicht auf Tunnel bei der Einfahrt nach Karlsruhe durch Durlach begründet?	5.4 Linienkorridorentwürfe			In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auf technische Planung wird vertieft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
029/78-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Ist die Ostumfahrung Graben-Neudorf oberirdisch möglich?	5.4 Linienkorridorwürfe			In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auf technische Planung wird vertieft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.
029/79-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Grund der Ostverschiebung der Trasse im Norden Waghäusel's?	5.4 Linienkorridorwürfe			In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auf technische Planung wird vertieft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.
029/80-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Oberirdische Durchfahrung am Bruchsaler Autobahnkreuz technisch möglich?	5.4 Linienkorridorwürfe			In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Auf technische Planung wird vertieft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.
029/81-K	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	• Was sind die technischen, betrieblichen und planerischen Voraussetzungen und Möglichkeiten für die Anbindung Frankreichs?	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand			Das Ziel des Bedarfsplanvorhabens ist der Kapazitätsausbau im Schienenverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe. Eine Anbindung französischer Strecken und die entsprechende Bewertung ist nicht Teil des Vorhabens und müsste bei Bedarf nach einem politischen Willensbildungsprozess ggf. in einem eigenen Projekt betrachtet werden. Der Aspekt wird in der RO-Unterlage jedoch aufgegriffen. Eine Betrachtung des Vorhabens im europäischen Kontext bzw. im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wird in die Raumordnungsunterlagen aufgenommen.
022/01	Verband Region Rhein-Neckar	<b>Zur Tischvorlage:</b> Auf S. 9 wird ausgeführt, dass der VRRN derzeit die 1. Änderung des ERP betreibt und ein erster Entwurf der 1. Änderung im Frühjahr 2021 offengelegt wurde. Ebenfalls auf S. 9 (drittletzter Absatz) wird dargelegt, dass derzeit eine Fortschreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein erfolgt und dass der genehmigte Regionalplan aus dem Jahr 2020, in der fortgeschriebenen Fassung mit Stand März 2021 Grundlage für die vorzunehmenden Bewertungen ist. Mit Blick auf die nahezu identischen Verfahrensstände dieser beiden Fortschreibungen sollten auch die Inhalte der 1. Änderung des ERP ebenfalls bereits als Bewertungsgrundlage herangezogen werden. Hierzu können seitens des VRRN Geodaten zu den Inhalten der 1. Änderung des ERP bereitgestellt werden.	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Die Datengrundlage wird für den anstehenden Variantenvergleich aktualisiert, dafür werden wir uns im 1. oder 2. Quartal 2022 an die entsprechenden Stellen wenden.
022/02	Verband Region Rhein-Neckar	Im Kapitel 6 sollte für den Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar eine einheitliche Abkürzung verwendet werden (bspw. ERP RN).	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
022/03	Verband Region Rhein-Neckar	Für die regionalplanerischen Gebietskategorien des ERP sind die korrekten Bezeichnungen zu verwenden. So muss es auf S. 55 statt „Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffsicherung“ heißen: -Vorranggebiete für den Rohstoffabbau -Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffsicherung und statt „Vorranggebiete für Windenergienutzung“ -Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung.	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
022/04	Verband Region Rhein-Neckar	Die Bereiche mit besonderer Bedeutung für Fremdenverkehr und Naherholung sowie die Bereiche mit besonderer Bedeutung für Naherholung sind nicht in der Raumnutzungskarte des ERP sondern lediglich in der Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt des ERP dargestellt. Insofern sollte auf S. 50 eine andere Bezeichnung als „(ERP VRRN)“ verwendet werden.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
022/05	Verband Region Rhein-Neckar	Den Vorranggebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz des ERP liegen nicht nur HQ100 Flächen zugrunde. Daher sollte auf S. 52 (letzter Satz) ein u.a. eingefügt werden.	6.3.4 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Wasserwirtschaft (Grundwasser- und Hochwasserschutz)	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
022/06	Verband Region Rhein-Neckar	<b>Zur Anlage2</b> Tabelle 2: In der Überschriftzeile: muss es lauten: Geltungsbereich Einheitlicher Regionalplan RheinNeckar (2014) statt (2013)	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt

Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
022/07	Verband Region Rhein-Neckar	Wie oben dargelegt läuft derzeit die 1. Änderung des ERP Kapitel 1.4 Wohnbauflächen und Kapitel 1.5 Gewerbliche Bauflächen. Die erste Offenlage ist mittlerweile abgeschlossen. Insofern die in Aufstellung befindlichen Inhalte der 1. Regionalplanänderung zur Anwendung kommen sollen, müssen die Begrifflichkeiten in der Tabelle 2, (S.4) wie folgt geändert werden (Anmerkung: dies gilt dann entsprechend für die Ausführungen auf S.48 der Tischvorlage): Vorranggebiete Gewerbe und Industrie alt: Vorranggebiete für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik (Z) neu: • -Vorranggebiete für Gewerbe und Dienstleistung (AZ) • -Vorranggebiete für Industrie und Logistik (AZ) gem. 1. Änderung des ERP Kapitel 1.4 Wohnbauflächen und Kapitel 1.5 Gewerbliche Bauflächen, Entwurf zur Offenlage und Anhörung (Stand 02/21)	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
022/08	Verband Region Rhein-Neckar	Der Teilregionalplan Windenergie des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar ist mittlerweile in Kraft getreten. Vor diesem Hintergrund sind folgende Anpassungen vorzunehmen (S.4): Vorranggebiete erneuerbarer Energien alt: Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung (AZ) neu: Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung (Z) Vorbehaltsgebiete erneuerbarer Energien alt: Vorbehaltsgebiete Wind (G) (rechtskräftiger Altplan) neu: n.v.	1.3 Relevante Raumordnungspläne	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
046/01	BUND/ NABU/ LNV	Die umfangreichen vorgelegten Unterlagen stellen bereits eine gute Grundlage für den Untersuchungsrahmen dar, bedürfen aber nach unserer Auffassung noch gewisser Ergänzungen. Im Einzelnen: <input type="checkbox"/> Berechnung und Bewertung des Gesamteingriffsumfanges unterschiedlicher Lösungsvarianten (in Abhängigkeit von Streckenlänge und Eingriffsschwere der erforderlichen technischen Bauwerke und sonstigen Eingriffe)	5.5 Variantenvergleich	x		Im Rahmen des Variantenvergleichs werden auf Raumordnungsebene Auswirkungsprognosen erarbeitet und im Vergleich berücksichtigt.
046/02	BUND/ NABU/ LNV	<input type="checkbox"/> Im Raumordnungsverfahren ist auch die Betroffenheit bestehender, festgesetzter Kompensationsflächen zu erheben und zu bewerten. Hierzu ist auch eine Datenabfrage bei den Kommunen durchzuführen.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Festgesetzte Kompensationsflächen werden im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt.
046/03	BUND/ NABU/ LNV	Unter den betrachteten Linienkorridoren sind in Bezug auf die Einbindung ins Schienennetz und mögliche die Nutzung für unterschiedliche Verkehr deutliche Differenzierungen gegeben. Mit den betrachteten linksrheinischen Korridoren scheint eine Anbindung des Güterbahnhofs Karlsruhe nur über die Bestandsstrecken gegeben zu sein, ebenso verschließen diese Korridore offenbar die Tür zur Mitnutzung als (Ausweich-)Strecke für Fernzüge zwischen Mannheim und Karlsruhe. Diese linksrheinischen Linienkorridore scheinen lediglich einen Nutzen für den Transitgüterverkehr zu entwickeln.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand	x		Aufgrund der technisch möglichen Anbindeoptionen der einzelnen Varianten kämen für den späteren Betrieb ggf. unterschiedliche Betriebsprogramme in Frage. Eine entsprechende Betrachtung wird in den Variantenvergleich mit einfließen.
046/04	BUND/ NABU/ LNV	<input type="checkbox"/> Der verkehrliche Nutzen ist umfassend in die Bewertung einzubeziehen, insbesondere auch die Möglichkeit im Störfall (vgl. Tunnelhavarie Rastatt) als Ausweichstrecke – für Personen- und Güterverkehr - zur Verfügung zu stehen.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand	x		Die Nutzung im Störfall wird im Variantenvergleich ebenfalls berücksichtigt.
046/05	BUND/ NABU/ LNV	<input type="checkbox"/> Ebenso ist die Funktionalität der Lösungsvarianten in Hinblick auf den Eingriffsumfang zu bewerten. Es ist nicht auszuschließen, dass beispielsweise bei Wahl einer linksrheinischen Variante zusätzliche, ergänzende Eingriffe an Bestandsstrecken auf rechtsrheinischer Seite erforderlich sind, um den absehbaren zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand	x		Eine Bewertung ist erst nach Vorliegen der Trassenvarianten für den Prozess des Variantenvergleichs möglich, wird dort aber berücksichtigt
046/06	BUND/ NABU/ LNV	Aufgrund der absehbaren Zerschneidungswirkung einer Neubau- bzw. Ausbaustrecke ist es essenziell, dass nicht nur die Inanspruchnahme von Biotopverbundflächen bewertet wird, sondern die Zerschneidungswirkung, die die Funktionalität der Achsen unterbricht bzw. beeinträchtigt.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Zu erwartende Trennwirkungen werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt.
046/07	BUND/ NABU/ LNV	Die im Fachplan "Landesweiter Biotopverbund" vermerkten Verbundachsen für den feuchten - mittleren - und trockenen Anspruchstyp im Offenland sind daraufhin zu prüfen, ob sie von einer (mehreren) der in Frage kommenden Trassen (-korridoren) zerschnitten bzw. beeinträchtigt werden. Ebenso sind die Korridore des Generalwildwegeplans zu bewerten. Auch der bereits im Umweltinformationssystem des Landes verfügbar „Biotopverbund Gewässerlandschaften“ ist zu berücksichtigen. Das heißt: Zerschneidungswirkungen bzw. Beeinträchtigungen sind zu erheben und zu bewerten. Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Biotopverbunds für die Überlebensfähigkeit der Ökosysteme ist die Bewertung mit einer entsprechend herausragenden Kategorie zu hinterlegen. Eine Nettoverschlechterung durch das Projekt ist nicht hinnehmbar.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden für das Vorhaben relevante Daten aus dem Generalwildwegeplan, insbesondere die dort dargestellten Wildtierkorridore, sowie ausgewiesene Biotopverbundflächen im Zielsystem Umwelt, Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt berücksichtigt. Für den "Biotopverbund Gewässerlandschaften" wird geprüft, ob eine Relevanz für das Vorhaben besteht, d. h. ob durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für Gewässerlandschaften zu erwarten sind. Zu erwartende Auswirkungen werden ermittelt und miteinander verglichen. Ziel ist die Identifizierung einer Variante mit möglichst geringen Umwelt- und Raumordnungskonflikten.
046/08	BUND/ NABU/ LNV	Auch im Fall möglicher Bündelungstrassen ist in den entsprechenden Abschnitten, in denen bedeutende Verbundachsen geschnitten werden, eine Herstellung eines funktionalen Verbunds über alle Verkehrsachsen sicherzustellen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind in die Bewertung im ROV einzubeziehen.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Hinzukommende Funktionsbeeinträchtigungen durch zusätzliche Verkehrswege auf vorhandene Verbundachsen werden berücksichtigt und möglichst vermieden. In aller Regel sind technische Lösungen zur Aufrechterhaltung der Funktion möglich.
046/09	BUND/ NABU/ LNV	Auf den Wiedervernetzungsabschnitt „A 5 bei Karlsruhe“ – Rang 16 auf der „LISTE PRIORISIERTER WIEDERVERNETZUNGSABSCHNITTE (TOP 25)“ des Landes Baden-Württemberg sei beispielhaft verwiesen. Etwaige Trassenbündelungen in diesem Bereich müssen zwingend planerisch eine Querbarkeit über alle Verkehrsträger gewährleisten.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Funktionsausübung priorisierter Wiedervernetzungsabschnitte wird im Rahmen der Auswirkungsprognose berücksichtigt. Ggf. müssen entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktion mit eingeplant werden.

Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
046/10	BUND/ NABU/ LNV	Fokussiert zu bewerten ist die Betroffenheit des Hotspot-Gebiets 10 "Nördlicher Oberrhein mit Hardtplatten". Zu prüfen ist die Betroffenheit der in diesem Gebiet zusammengefassten Lebensräume (Rheinaue, Hardt, KMR), die sich auf BW und RLPF erstrecken. Genaueres zu diesem Hotspot-Gebiet: <a href="https://lebensader-oberrhein.de/beschreibung-des-hotspots-10-noerdliche-oberrheinebene-mit-hardtplatten.html">https://lebensader-oberrhein.de/beschreibung-des-hotspots-10-noerdliche-oberrheinebene-mit-hardtplatten.html</a>	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Die Abgrenzung des Hotspots-Gebiets 10 "Nördlicher Oberrhein mit Hardtplatten" besitzt keine rechtliche Grundlage. Das Kriterium wird daher nicht in die Datengrundlage aufgenommen. Die umgrenzten Bereiche besitzen durchaus eine besondere ökologische Relevanz und sind daher auch bereits großflächig als Schutzgebiete (insbesondere FFH-Gebiete und NSGs) festgesetzt und werden über diese im Rahmen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Die als Grundlage zur Abgrenzung gezogenen Daten zur FFH-Lebensraumtypen und zum Vorkommen verschiedener Artengruppen werden auch im Rahmen des Vorhabens betrachtet.
046/11	BUND/ NABU/ LNV	Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Auen sowohl in Bezug auf die Klimakrise (Hoch- und Niedrigwasserproblematik) wie auch in Bezug auf die Biodiversitätskrise liegt auf der Hand, dass die im Integrierten Rheinprogramm (IRP) für den Hochwasserschutz und die Auenrenaturierung bestimmten Flächen eine stärkere Gewichtung erfahren müssen, als dies in der Vorlage der Fall ist. Dies insbesondere deswegen, weil eine räumliche Verlagerung der IRP-Flächen an eine andere Stelle im Land nicht möglich ist, sie sind funktional an die entsprechenden Ab-schnitte des Rheins gebunden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Das integrierte Rheinprogramm für den Hochwasserschutz wird im Rahmen des Raumordnungsverfahrens betrachtet und mögliche Auswirkungen berücksichtigt.
027/01	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Mannheim	wie aus der Tischvorlage hervorgeht, stehen weitere Kartierungen an, um die noch vorhandenen Datenlücken zu schließen ( Tischvorlage, Punkt 7.4.2 Artenschutz , S. 74 ). Hierunter fallen auch die Amphibien . Dazu möchten wir vorbringen, dass beidseitig der Riedbahn von NABU-Seite bereits 9 verschiedene Amphibienarten nachgewiesen worden sind ( Kreuz- und Wechselkröte, Knoblauchkröte, Erdkröte, Spring-Gras- und Wasserfrosch ). Kreuz- und Wechselkröte gehören zu den streng geschützten Arten ( Anhang IV ) Der Vorkommen-Bereich liegt zwischen Coleman Barracks/Blumenau im Süden; Lampertheim im Norden; der Sandtorfer Bruch im Westen und Sandtorf im Osten. Alle, sich unregelmäßig bildenden Ablachgewässer werden vom Grundwasser geschaffen -je nach Höhe des Grundwasser-Pegels.	7.4.2 Artenschutz	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Die derzeit durchgeführten Kartierungen sind zur Schließung bekannter Datenlücken gedacht. Dabei liegt der Fokus auf den artenschutzrechtlich verfahrenskritischen Arten. Eine vollständige Erfassung Bewertung aller relevanten Artengruppen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.
027/02	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Mannheim	Amphibienkartierungen haben damit zu kämpfen, dass zum Zeitpunkt der Kartierung nicht immer sich Ablachgewässer gebildet haben, was es schwierig macht, sich einen umfanglichen Überblick über die Arten-Vorkommen zu verschaffen. Deswegen kann es hilfreich sein, wenn wir Sie auf unsere über Jahre erfolgten Kartier-Ergebnisse hinweisen.	7.4.2 Artenschutz	x		Es ist bekannt, dass Erfassungen in einer Vegetationsperiode nur eine Momentaufnahme der Gesamtsituation darstellen. Wie schon oben erwähnt, handelt es sich hier um Schließung von Datenlücken bei verfahrenskritischen Arten. Eine vollständige Erfassung Bewertung aller Artengruppen. Eine Datenabfrage ist bereits erfolgt.
010/01	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH	Seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH bestehen keine Bedenken gegen die Raum- und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen im ROV. Wir weisen bereits jetzt darauf hin, dass sich in Ihrem Suchraum sowie insbesondere auch in den beschriebenen Grobkorridoren, in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg sowie im Umland Teile unserer Schieneninfrastruktur (Eisenbahn und Straßenbahn) befinden und wir dort Schienenverkehr betreiben. Darüber hinaus betreiben wir Busverkehr. Des Weiteren planen wir Erweiterungen unseres Schienennetzes, die ebenfalls in Ihrem Suchraum sowie in den beschriebenen Grobkorridoren liegen. Grundsätzlich sind wir an neu entstehenden Schnittstellen in unserem Netz oder auch anderen (infrastrukturellen) Änderungen auf unser bestehendes Angebot interessiert. Wir bitten demnach weiterhin um Einbindung in die weiterführende Variantenuntersuchung.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
050/01	Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA)	Für die Antragskonferenz und weitere Planung möchte ich hiermit darauf aufmerksam machen, dass durch das Vorhaben der im JWMG und LNatSchG gesetzlich verankerte Landesweite Biotopverbund gemäß Generalwildwegeplan im Planungsgebiet betroffen ist. Die Fachgrundlage Landesweiter Biotopverbund einschl. Generalwildwegeplan sind bei allen raumwirksamen Vorhaben verbindlich abwägend zu berücksichtigen. Eine Karte der Wildtierkorridore im Plangebiet ist als Anhang beigefügt, weitere Informationen finden sich im Internet auf unserer Homepage der FVA sowie dem Wildtier- und Geoportalen des Landes als auch der LUBW. Und selbstverständlich können wir im Rahmen unserer Kapazitäten ebenfalls für Fragen und Beratung angesprochen werden. Weitere Grundlagen des RPK, der Landkreise, Kommunen und Regionalverbände sind ebenfalls zu berücksichtigen. Der Generalwildwegeplan des Landes Baden-Württemberg zeigt mit Hilfe von Wildtierkorridoren den großräumigen Verbund von Waldlebensräumen und Ausbreitungsachsen mobiler Mittel- und Großsäuger auf. Ein Fokus liegt u.a. auf den Ausbreitungsmöglichkeiten seltener geschützter Arten (z.B. Wildkatze, Luchs, Wolf) oder Arten mit wichtigen Funktionen z.B. als Bioingenieur wie Rothirsch mit großen Aktionsradien. Von der Planung können auch direkt oder indirekt bereits in den Bundes- oder Landeskonzeptionen Wiedervernetzung ermittelte prioritäre Vernetzungsabschnitte betroffen sein (s. Karte), das gilt auch für grenzüberschreitende ökologische Funktionsbeziehungen (Rheinland- Pfalz bzw. ggf. Hessen). Allen vorhandenen Waldflächen im Planungsgebiet kommt eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum und/oder Verbundelement zu.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden für das Vorhaben relevante Daten aus dem Generalwildwegeplan, insbesondere die dort dargestellten Wildtierkorridore, Biotopverbundflächen des landesweiten Biotopverbundes sowie Wälder, insbesondere mit besonderen Funktionen berücksichtigt (Zielsystem Umwelt, Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, sowie artenschutzrechtliches Gutachten). Zu erwartende Auswirkungen werden ermittelt und miteinander verglichen, Ziel ist die Identifizierung einer Variante mit möglichst geringen Umwelt- und Raumordnungskonflikten.
050/02	Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA)	Im der weiteren Plandurchführung sind insbesondere auch kumulative Zerschneidungswirkungen zu ermitteln und vorrangig durch geeignete integrative Vermeidungsmaßnahmen planerisch zu berücksichtigen. Wir empfehlen den thematischen Gesamtkomplex „Biotopverbund, Zerschneidungsauswirkungen, ökologische Konnektivität“ als eigenständigen Beitrag im ökosystemaren Sinn in der Planung Stand des Wissens fachgerecht zu betrachten und nicht an einzelne spezifische artenschutzrechtliche Belange anzuhängen, da dies nicht den fachlichen Erfordernissen gerecht werden kann. Wie z.B. vom BfN beschrieben ist der Biotopverbund dabei auf den drei Maßstabsebenen lokal, regional und überregional kohärent über mehrere Anspruchstypen und Arten/Artengilden der betroffenen Lebensräume, vor allem sich terrestrischer Arten, zu integrieren. Es bietet sich an, den Belang im Querschnitt aller betroffener Fachbehörden gemeinsam im Vorhaben zu begleiten.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
050/03	Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA)	Neben der ohnehin erforderlichen Berücksichtigung streng oder besonders geschützter Arten sollen auch regionale Vorkommen von Wildtieren nach JWMG in niedrigeren Schutzkategorien (z.B. Feldhase etc.) für eine weitere Bewertung und Berücksichtigung, z.B. als regional bedeutende Vorkommen, ermittelt werden.	7.4.2 Artenschutz	x		Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen werden besonders geschützte Arten (Rote Liste, FFH-RL Anhang IV) berücksichtigt, dabei vornehmlich diejenigen, die verfahrenskritisch sein könnten. Wildtiere, welche als nicht planungsrelevant angesehen werden (Bspw. Fuchs, Rehwild, Feldhase) werden im ROV noch nicht mitbetrachtet.
002/01	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik PTI 31 NL Südwest	Im Bereich der geplanten Neubaumaßnahmen gibt es sicher einige Kollisionspunkte mit den Anlagen der Telekom. Eine Aussage über eventuelle Verlegungen oder Umbaumaßnahmen kann aber ohne konkrete Planunterlagen noch nicht getroffen werden.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
013/01	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik PTI 21 NL Südwest	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Im betroffenen Plangebiet sind Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Sollte der weitere Verfahrensverlauf ergeben, dass Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen - konkret berührt sind, behalten wir uns vor, unsere Interessen wahrzunehmen und entsprechend auf das Verfahren einzuwirken. Aus diesem Grunde bitten wir Sie um Beteiligung bei den weiteren Planungen. Sobald die möglichen Korridore für das o. g. Bahnprojekt festliegen, werden wir detaillierter Stellung nehmen und Ihnen die Lagepläne der betroffenen Telekommunikationsanlagen der Telekom zukommen lassen können.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
007/01	terrarnets bw GmbH	Im Planungsraum verlaufen verschiedene Erdgashochdruckleitungen in einem 10,0 m bzw. 6,0 m breiten Schutzstreifen; Rheintal nordleitung RTN 1 DN 600 MOP 67,5 bar Rheintal nordleitung RTN 3 DN 400 MOP 61 bar Anschlussleitung Wiesental DN 400 Kraichgauleitung DN 400 MOP 49 bar Ab Stutensee/Blankenloch Rheintal nordleitung DN 500 MOP 50 bar (Querverbindung Leimersheim mit Netzanschluss an Creos (Saar Ferngas) der Rhein wird mit einem Doppeldüker DN 400 gekreuzt) Schwabenleitung SWB DN 600 MOP 56 bar Rheintal südleitung DN 400 MOP 61 bar und jeweils parallel dazu verlegte Telekommunikationskabel der terrarnets bw GmbH. Bei den weiteren Planungen müssen die in der Anlage beigefügten Auflagen und technische Bedingungen beachtet und eingehalten werden.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
011/01	Netze BW GmbH	im Untersuchungsrahmen für das Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe sind zahlreiche 110-kV-Leitungen der Netze BW vorhanden. Im Anhang senden wir Ihnen eine Übersicht bestehender und geplanter 110-kV-Leitungen zu. Bitte beteiligen Sie uns im weiteren Verfahren.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
025/01	Transnet BW GmbH	wir bedanken uns für die Beteiligung an Ihrem Raumordnungsverfahren. Der Vorgang wurde mit der Beteiligung am Scoping Verfahren unter der Nummer 2021.0411 bei uns registriert (bitte in Folge mit angeben). Wir haben zum aktuellen Verfahrensstand keine Bedenken gegen die Raumordnungsverfahren vorzubringen. Gestatten uns jedoch folgende Anmerkung: • bereits jetzt verweisen wir darauf und bitten Sie, dass im Planfeststellungsverfahren die Belange der TransnetBW für die Bestandsanlagen und Netzausbauprojekte berücksichtigt werden müssen. Bitte beteiligen Sie uns weiterhin an Ihrem Verfahren.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
001/01	Open Grid Europe GmbH/ Vertreten durch PLEdoc	von der Zayo Infrastructure Deutschland GmbH, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Unabhängig davon, ob es sich bei den aufgeführten Kabelschutzrohranlagen um eine oder mehrere Kabelschutzrohranlagen handelt, bezeichnen wir diese nachfolgend als KSR-Anlage. In Beantwortung Ihrer o.g. Anfrage erhalten Sie den betreffenden Lageplan der KSR-Anlage. In einer Trasse können mehrere Kabel nebeneinander und in verschiedenen Tiefen verlegt sein, ohne dass dies aus dem Trassenplan hervorgeht. Die Verlegungstiefe der KSR-Anlage beträgt zum Zeitpunkt der Verlegung i.d.R. 80cm. Abweichungen sind in besonderen Fällen möglich bzw. können sich nachträglich durch Niveauänderungen ergeben. Gegen die Ausführung der angezeigten Maßnahme im Bereich der KSR-Anlage bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die nachfolgenden Auflagen eingehalten werden. (mit Anlagen)	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. In der Regel sind technische Lösungen möglich.



Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
039/02	PLEdoc GmbH	Nach Auswertung der bereitgestellten Tischvorlage haben wir festgestellt, dass die OGE mit von ihr betriebenen und betreuten Versorgungsanlagen im Suchraum betroffen ist. Zu Ihrer Information erhalten Sie von uns vier Übersichtspläne mit Darstellung des Suchraums und den Trassenführungen der betroffenen Versorgungsanlagen. Wir bitten Sie, bei der weiteren Planung die zutreffenden Auflagen und Hinweise der ebenfalls beigefügten Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen sowie die Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH zu berücksichtigen und dahingehend auszurichten, dass die Versorgungsanlagen in ihrer jetzigen Lage verbleiben können und die Versorgungssicherheit nicht gefährdet wird. Ob und inwieweit weitere Abstimmungen erforderlich werden, können wir erst anhand von genauen Planunterlagen konkret feststellen. Wir bitten Sie daher uns, unter Vorlagen aussagekräftiger Detailpläne, am weiteren Verfahren zu beteiligen. Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich weitere Anlagen verlaufen, die von nachfolgender Gesellschaft beauftragt sind: Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH - Godorfer Hauptstraße 186 in 50997 Köln	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
031/01	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	die mit o.g. Schreiben zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden von der höheren Forstbehörde geprüft. Zur Methodik der Trassenkorridorfindung hat die höhere Forstbehörde bereits mit Schreiben vom 26.05.2021 Stellung genommen. Ergänzend hierzu werden noch folgende Hinweise bzgl. des Untersuchungsrahmens für die Raum- und Umweltverträglichkeitsuntersuchung gegeben: Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Kapitel 7.3.2): Als weiteres Untersuchungskriterium ist der Generalwildwegeplan (FVA 2010) aufzunehmen. Gem. § 46 Abs. 3 JWMG ist der Generalwildwegeplan von öffentlichen Stellen als Informations-, Planungs- und Abwägungsgrundlage bei raumbedeutenden Planungen und Maßnahmen sowie Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen im Rahmen der fachgesetzlichen Abwägungssystematik zu berücksichtigen. Die Daten zum Generalwildwegeplan können über die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) bezogen werden.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden für das Vorhaben relevante Daten aus dem Generalwildwegeplan, insbesondere die dort dargestellten Wildtierkorridore, ausgewiesene Biotopverbundflächen sowie Wälder, insbesondere mit besonderen Funktionen berücksichtigt (Zielsystem Umwelt, Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, sowie artenschutzrechtliches Gutachten). Zu erwartende Auswirkungen werden ermittelt und miteinander verglichen, Ziel ist die Identifizierung einer Variante mit möglichst geringen Umwelt- und Raumordnungskonflikten.
031/02	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	Auswirkungen auf Flächen und Boden (Kapitel 7.3.3): Die im Untersuchungsraum liegenden Waldflächen befinden sich fast ausschließlich im öffentlichen Eigentum (Staats- oder Kommunalwald). Als zusätzliches forstliches Fachgutachten liegt die forstliche Standortskartierung für den Bereich des öffentlichen Waldes vollständig digital vor und sollte als Untersuchungskriterium berücksichtigt werden. Die Daten können über die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) bezogen werden.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Auf Raumordnungsebene werden zunächst nur die Waldschutzgebietsausweisungen und die Daten der Waldfunktionenkartierungen berücksichtigt. Die forstlichen Standortuntersuchungen sind ggf. erst im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.
031/03	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	Auswirkungen auf die Landschaft (Kapitel 7.3.6): Als Erfassungskriterium für den Bereich Erholung sind zusätzlich Wälder mit besonderen Erholungsfunktionen zu berücksichtigen. Hierunter fallen zum einen gesetzlicher Erholungswald gem. § 33 LWaldG als auch die Ergebnisse der Waldfunktionenkartierung (Erholungswald Stufe 1 und 2). Die Daten der Waldfunktionenkartierung können über die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) bezogen werden.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Wälder mit besonderen Erholungsfunktionen werden bereits im Kriterium "Wald mit besonderen Funktionen" berücksichtigt (Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt)
031/04	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	Insgesamt ist die Raumschaft unterdurchschnittlich bewaldet. Der gesamte Suchraum liegt innerhalb der Verdichtungsräume Rhein-Neckar und Karlsruhe/Pforzheim sowie den Randzonen der beiden Verdichtungsräume. Die Waldflächen innerhalb des Suchraums zeichnen sich überwiegend durch eine Mehrfachüberlagerung mit besonderen Waldfunktionen (Klimaschutzwald, Bodenschutzwald, Erholungswald, Immissionsschutzwald) aus. Zusätzlich liegen zahlreiche Waldflächen innerhalb verschiedener Schutzgebietskategorien (FFH- und Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Waldschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete). Bei der Inanspruchnahme von Waldflächen sind daher neben dem Grundsatz der Walderhaltung gem. § 1 LWaldG die Ziele 5.3.4 und 5.3.5 Landesentwicklungsplan zu berücksichtigen, wonach Wald grundsätzlich zu erhalten ist und Eingriffe in den Bestand des Waldes in Verdichtungsräumen und in Wälder mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen auf das Unvermeidbare zu beschränken sind.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern möglichst minimiert werden. Durch Rechtsverordnungen geschützte Waldgebiete (Schonwald, Bannwald und Naturwaldreservate) sind der "sehr hohen", Wälder mit besonderen Funktionen der "hohen" und sonstige Waldgebiete der "mittleren" Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Der Mannheimer Stadtwald weist besondere Funktionen auf und wird entsprechend der Methodik überwiegend in der Raumwiderstandsklasse "hoch" berücksichtigt.
031/04	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	Erforderliche Waldflächenverluste führen nicht nur zu direkten Wald funktionsverlusten, sondern erfordern zudem umfangreiche natur-, arten- und forstrechtliche Ausgleichsmaßnahmen. Hierzu ist ein Vielfaches an Ausgleichsflächen auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen (flächengleiche Ersatzaufforstungen gem. Z 5.3.5 LEP) und in bestehenden Wäldern (Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen für zusätzlichen forstrechtlichen Ausgleich über die Ersatzaufforstungen hinaus, Artenschutz sowie Gebietsschutz) erforderlich. Bei der Trassenfindung ist daher unbedingt auch das Thema des notwendigen Ausgleichs und die dadurch ausgelöste Flächeninanspruchnahme ausreichend zu berücksichtigen.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Es werden konzeptionelle Überlegungen zur Kompensation des Vorhabens gemacht. Im Einzelnen wird die Kompensation im Planfeststellungsverfahren festgelegt.
031/04	Regierungspräsidium Freiburg Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	Aus den o.g. Punkten muss es daher ein wichtiges Planungsziel sein, die erforderlichen Waldinanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten. Insbesondere die größeren Waldkomplexe sind im Rahmen des Trassenfindungsprozesses auszuschließen. Neben der Minimierung des reinen Verlustes von Waldflächen und den damit verbundenen Waldfunktionen geht es hierbei auch darum, eine weitere Zerschneidung der größeren Waldkomplexe zu verhindern und somit die Beeinträchtigungen des Biotopverbundes zu minimieren.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Im Rahmen der Planung soll eine Inanspruchnahme von Wäldern möglichst minimiert werden. Durch Rechtsverordnungen geschützte Waldgebiete (Schonwald, Bannwald und Naturwaldreservate) sind der "sehr hohen", Wälder mit besonderen Funktionen der "hohen" und sonstige Waldgebiete der "mittleren" Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Der Mannheimer Stadtwald weist besondere Funktionen auf und wird entsprechend der Methodik überwiegend in der Raumwiderstandsklasse "hoch" berücksichtigt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
016/02	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>3 Hinweise, Anregungen oder Bedenken</b> <b>Geotechnik</b> Im Untersuchungsraum bilden verschiedenste quartäre Sedimente unterschiedlicher Mächtigkeit den oberflächennahen Baugrund. Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können unter <a href="http://maps.lgrb-bw.de/">http://maps.lgrb-bw.de/</a> abgerufen werden. Ingenieurgeologische Belange werden im Rahmen der Anhörung zu konkreten Planungen beurteilt, wenn Art und Umfang der Eingriffe in den Untergrund näher bekannt sind. Eine Gefahrenhinweiskarte kann, nach vorheriger – für Kommunen und alle übrigen Träger Öffentlicher Belange gebührenfreier – Registrierung, unter <a href="http://geofahren.lgrb-bw.de/">http://geofahren.lgrb-bw.de/</a> abgerufen werden.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Wird zur Kenntnis genommen
016/03	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>Boden</b> Zusätzliche Gleise sollten sich an bereits vorhandene Strecken von Bahn oder Autobahn anlehnen, damit der Verdichtungsraum Mannheim - Karlsruhe nicht noch mehr zerschnitten wird. Unter diesem Aspekt sind bodenkundliche Vorgaben für die Streckenführung nachrangig.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Innerhalb des Zielsystems Umwelt wird u. a. das Schutzgut Boden berücksichtigt. Innerhalb des Schutzguts werden z. B. schutzwürdige Böden betrachtet und die zu erwartenden Auswirkungen auf diese bewertet. Bodenkundliche Vorgaben fließen daher neben zahlreichen anderen Kriterien und Belangen in die Betrachtung mit ein.
016/04	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>Mineralische Rohstoffe</b> Der Suchraum für das Bahnprojekt ABS/NBS Mannheim - Karlsruhe liegt im Oberheingraben. Er ist geprägt durch zahlreiche nachgewiesene Rohstoffvorkommen sandiger Kiese mit wahrscheinlich bauwürdigen Bereichen. Diese Vorkommen sind auf der vom LGRB bearbeiteten Karte der mineralischen Rohstoffe von Baden-Württemberg 1 : 50 000 (KMR 50) dargestellt. Die rohstoffgeologischen Verhältnisse sind in den entsprechenden Vorkommensbeschreibungen dargelegt. Die KMR 50 liegt für das Plangebiet flächendeckend vor. Die Kiesvorkommen und die dazugehörigen Vorkommensbeschreibungen sowie die nutzbaren Kiesmächtigkeiten (liegen nur für den Südtel des Plangebietes vor) können über den LGRB-Geodatendienst (LGRB-Kartenviewer, <a href="https://maps.lgrb-bw.de/?view=lgrb_kmr">https://maps.lgrb-bw.de/?view=lgrb_kmr</a> ) visualisiert werden [Themen: „KMR 50: Rohstoffvorkommen“ und „KMR 50: Kiesmächtigkeiten im Oberheingraben“; Visualisierung – und ggf. Ausdruck – der Vorkommensbeschreibung durch Nutzung des Info-Buttons beim Thema „KMR 50: Rohstoffvorkommen“]. Erforderlichenfalls können die thematischen Geodaten der KMR 50 – wie auch andere Geodaten des Themenbereiches Rohstoffgeologie – auch als WMS-Dienst registrierungs- und kostenfrei in die eigene GIS-Umgebung eingebunden werden ( <a href="https://produkte.lgrb-bw.de/catalog/list/?wm_group_id=20000">https://produkte.lgrb-bw.de/catalog/list/?wm_group_id=20000</a> ). Ergänzend wird auf die Hinweise in den LGRB-Nachrichten 07/2016 und 04/2018 verwiesen ( <a href="https://www.lgrb-bw.de/aktuell/lgrb_nachrichten/index.html">https://www.lgrb-bw.de/aktuell/lgrb_nachrichten/index.html</a> ). Die rohstoffgeologischen Informationen sollten frühzeitig bei der Beschreibung des Suchraums und bei der Bewertung der Trassenvarianten berücksichtigt werden.	6.3.6 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Rohstoffsicherung	x		Im Raumordnungsverfahren werden Vorrang- und Vorbehaltsgebiete gemäß der rechtskräftigen Regionalpläne (Regionalplan Mittlerer Oberrhein (2003) und Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar (2014)) innerhalb des Zielsystems Raumordnung berücksichtigt. Die relevanten Vorranggebiete ( <i>RP Mittlerer Oberrhein: Abbau der Rohstoffe Kies und Sand (Z), Sicherung der Rohstoffe Kies und Sand (Z), Abbau der Rohstoffe Kies und Sand (Z) sowie Sicherung von Rohstoffen (Festgestein); ERP Rhein-Neckar: Rohstoffabbau (Z)</i> ) sind der Raumwiderstandsklasse "sehr hoch" (IV) zugeordnet, die Vorbehaltsgebiete ( <i>RP Mittlerer Oberrhein: Sicherung der Rohstoffe Kies und Sand (G); ERP Rhein-Neckar Rohstoffsicherung</i> ) sind der Raumwiderstandsklasse "mittel" (II) zugewiesen. Demzufolge werden die Rohstoffgebiete entsprechend der aktuellen Planungsphase berücksichtigt.
016/05	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>Grundwasser</b> Die aktuellen Planunterlagen wurden aufgrund des großen Umfangs orientierend durchgesehen. Die aus hydrogeologischer Sicht relevanten Aspekte wurden in der Stellungnahme des LGRB vom 03.06.2020 (Az. 3824 // 20-04947) benannt. In den aktuellen Planunterlagen wird darauf hingewiesen, dass folgende Untersuchungskriterien innerhalb des Belangs Wasserwirtschaft betrachtet werden: <input type="checkbox"/> Grundwasserschutz <input type="checkbox"/> Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz (ERP VRRN) <input type="checkbox"/> Bereiche zur Sicherung von Wasservorkommen (RP MO) Folgende Untersuchungskriterien werden innerhalb des Schutzguts Wasser betrachtet: <input type="checkbox"/> Trinkwasserschutzgebiete Zonen I-III <input type="checkbox"/> Heilquellenschutzgebiete Zone I -III <input type="checkbox"/> Mineralwässer und andere sensible Grundwassernutzungen Wie bereits in der o. g. Stellungnahme des LGRB mitgeteilt, existieren im Untersuchungsraum neben rechtskräftigen Wasserschutzgebieten und den Vorbehalts- / Sicherungsgebieten auch noch Trinkwasserversorgungen ohne Wasserschutzgebiet (z. B. TB 5 + 6 ZV WV Hohberggruppe, Kronau; TB 6 WV Hardwald, St. Leon) sowie Wasserschutzgebiete, die überarbeitet werden sollen und sich in ihrer Ausdehnung verändern werden. Die Planunterlagen sollten dahingehend angepasst werden, dass auch diese Gebiete (d. h. geplante / zu überarbeitende Wasserschutzgebiete) mitberücksichtigt werden. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass neben der geplanten Anlage zur Erschließung tiefer Geothermie bei Graben-Neudorf auch eine weitere Anlage bei Dettenheim geplant ist.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Innerhalb des Raumordnungsverfahrens wird sowohl im Zielsystem Raumordnung (Belang Wasser) als auch im Zielsystem Umwelt (Schutzgut Wasser) auf die Thematik Wasser eingegangen. Für den bevorstehenden Variantenvergleich werden die Datengrundlagen bei den entsprechenden Behörden erneut abgefragt und aktualisiert. Auch geplante und zu überarbeitende Wasserschutzgebiete sowie Hinweise auf geplante Geothermie können dabei berücksichtigt werden
016/08	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>Geotopschutz</b> In Anbetracht der Größe des Untersuchungsraumes verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse <a href="http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope">http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope</a> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
016/09	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>Allgemeine Hinweise</b> Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB ( <a href="http://www.lgrb-bw.de">http://www.lgrb-bw.de</a> ) entnommen werden.	7.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
016/10-MB	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie Rohstoffe und Bergbau	<b>1 Übermittlung von digitalen Planungsunterlagen</b> Alle zum Verfahren gehörenden Unterlagen sind nach Möglichkeit dem LGRB nur digital bereitzustellen. Übermitteln Sie uns digitale und georeferenzierte Planungsflächen (Geodaten), damit wir diese in unser Geographisches Informationssystem (GIS) einbinden können. <b>Dabei reichen die Flächenabgrenzungen aus.</b> Günstig ist das Shapefile-Format. Falls dieses Format nicht möglich ist, können Sie uns die Daten auch im AutoCAD-Format (dxf- oder dwg-Format) oder einem anderen gängigen Geodaten- bzw. GIS-Format zusenden.	keine Kategorie	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
008/01	Regierungspräsidium Stuttgart Referat 46.2 – Luftverkehr und Luftsicherheit	im Untersuchungsraum der Deutschen Bahn DB befinden sich die Flugplätze Herrenteich, Hockenheim, Walldorf, Malsch, Linkenheim, Bruchsal und das Städt. Klinikum Karlsruhe. Aufgrund der Tatsache, dass die DB nur den Untersuchungsraum veröffentlicht und noch keine Lage der Trasse in Bezug auf die Flugplätze erkennbar ist, wird es unmöglich die erforderlichen Abstände zu unserer Infrastruktur zu benennen. Die Abstände richten sich nach den Sicherheitsflächen, die von der Lage der Start- und Landebahn abhängig sind.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		In weiteren Planungsschritten werden mögliche Trassenkorridore entwickelt, im Zuge dessen ggf. einzelne Betroffenheiten von Flugplätzen betrachtet werden. Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
009/01	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 33 – Fischereibehörde	das Untersuchungsprogramm für die Raum-/Umweltverträglichkeitsuntersuchung in o.b. Sache ist aus unserer Sicht nicht ausreichend. Die gewässer- und fischökologischen sowie fischereilichen Belange werden nicht bzw. nicht ausreichend betrachtet. 1. Gewässer Die Strukturkartierung ist für die voraussichtlich überwiegend lokalen Eingriffe in die Gewässer zu grob skaliert. Sachgerechte Bewertungen der Eingriffe lassen sich damit nicht treffen. Es sind daher ergänzend sachverständige Aussagen zu den fisch-/gewässerökologischen Funktionsräumen (Habitatfunktionen) in betroffenen Abschnitten vorzunehmen.	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Fischereirechtliche Aspekte sind auf Raumordnungsebene noch nicht relevant. Eine detailliertere Betrachtung und Aussagen zu den lokalen fisch-/ gewässerökologischen Funktionsräumen bzw Habitatfunktionen erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung; hier finden entsprechende lokale Kartierungen/Erfassungen sowie Bewertungen statt.
009/02	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 33 – Fischereibehörde	<b>2. Fischfauna</b> Es fehlen Erhebungen/Bewertungen zur Fischfauna (FFH-Fischarten und RL Baden-Württemberg)	7.4.2 Artenschutz	x		Die FFH Anhang IV (Fisch-)Arten und die gefährdeten Arten gemäß der RL Baden-Württemberg werden im Rahmen der Natura-2000 Untersuchungen sowie der erforderlichen Artenschutzgutachten, entsprechend der aktuellen Planungsphase (Raumordnungsverfahren), berücksichtigt. Mögliche Risiken werden im Rahmen dessen identifiziert und analysiert. Tiefergehende lokale Untersuchungen zur Fischökologie finden innerhalb der Genehmigungsplanung als Voraussetzung des Planfeststellungsverfahrens statt.
009/03	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 33 – Fischereibehörde	<b>3. Fischereirechte zur Schadensfeststellung</b> Schäden an Fischereirechten durch die Eingriffe sind nicht auszuschließen. Daher sind die betroffenen Fischereirechte und deren Eigentümer zusammenzustellen. Auch Landesfischereirechte werden betroffen sein.	7.4.2 Artenschutz	x		Im Rahmen der raumordnerischen Linienfindung sind fischereirechtliche Betroffenheiten nicht von Relevanz und werden ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
051/01	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 52 – Gewässer und Boden	wir hatten im Juni 2020 zum vorgesehenen Untersuchungsrahmen Stellung genommen. Die entsprechenden Punkte sind weitgehend berücksichtigt, mit folgender Ausnahme: „In diesem Zusammenhang halten wir es darüber hinaus für erforderlich, dass auch die Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78b WHG als weiteres Kriterium beim UVP-G-Schutzgut Wasser herangezogen werden. Quelle dafür sind die in den aktuellen Hochwassergefahrenkarten (HWGK) dargestellten Flächen für Extremhochwasser (HQextrem), die über die bei einem 100-jährlichen Hochwasser (HQ100) überschwemmten Flächen hinausgehen.“ Diese Risikogebiets sollten analog zu den Vorbehaltsgebieten für den vorbeugenden HW-Schutz als Raumwiderstand mittel II berücksichtigt werden. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, weil die im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 enthaltenen Daten zu den Vorbehaltsgebieten für den vorbeugenden HW-Schutz nicht mehr aktuell sind und im Rahmen der laufenden Fortschreibung auf Basis der HWGK-Daten zu den Risikogebieten angepasst werden müssen.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Aktuelle Hochwassergefahrenkarten, einschließlich der dort dargestellten HQextrem, werden beim Schutzgurt Wasser berücksichtigt.
057/01	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	Im Suchraum befinden sich zahlreiche Gewässer I. Ordnung (Liste siehe Anlage) sowie die wasserwirtschaftlichen Anlagen wie Hochwasserrückhaltebecken, Wehre des Landesbetriebes Gewässer im Bereich der Gewässer I. Ordnung (Anlage 1 zu § 4 Satz 3 WG BW). Außerdem die Rheinhochwasserdämme sowie die Dämme im Mündungsstrecke des Neckars. Gemäß der Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur Sicherung und Erhaltung der Schutzdämme am Rhein und an der Mündungsstrecke des Neckars (DammenschutzVO) vom 12.05.1993 gelten innerhalb des am Dammfuß beginnenden 4 m breiten Dammschutzstreifens (§ 6) die in § 5 aufgeführten Verbote.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
057/02	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	<b>Maßnahmen des Integrierten Rheinprogrammes:</b> Im Rahmen der Umsetzung des Integrierten Rheinprogrammes wurden bereits mehrere großflächige Rückhalteräume am Rhein geschaffen oder sind in Planung: - Polder Rheinschanzinsel, - Rückhalteraum Elisabethenwört, - Polder Bellenkopf-Rappenwört, - Dammrückverlegung Kirschgartshausen.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
057/03	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	<b>Dammrückverlegungsbereiche:</b> Im Rahmen der Umsetzung des Dammrückverlegungsprogramms wird neben der Ertüchtigung auf der bestehenden Trasse auch immer die Möglichkeit einer Dammrückverlegung geprüft. Daher befinden sich im Bereich zwischen Mannheim und Karlsruhe Suchräume für Dammrückverlegungen. Die wasserwirtschaftlichen Anlagen des Landesbetriebs Gewässer dienen dem Hochwasserschutz. Bei einem Versagen ist von Schäden in katastrophalem Ausmaß durch Überflutungen auszugehen. Die Hochwassergefahrenkarten mit Informationen auch zu Überschwemmungsgebieten können auf den Seiten der LUBW abgerufen werden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Unterlagen zu Suchräumen für Deichrückverlegungen werden beim LBG angefragt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
057/04	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	Im Suchraum befinden sich zahlreiche Grundwasseremissionsstellen, die vom Regierungspräsidium Karlsruhe bzw. der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg betrieben werden. Eine Beteiligung der Messstellenbetreiber ist im konkreten Bedarfsfall im Rahmen des Genehmigungsprozesses über die zuständige Behörde sicherzustellen.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Grundwasserflurabstände sind auf Raumordnungsebene noch nicht von Relevanz und werden ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
057/05	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	<b>Ökologische Umgestaltungsbereiche:</b> Darüber hinaus gibt es an den genannten Gewässern I. Ordnung im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie und der Landesstudie Gewässerökologie entwickelte Durchgängigkeitsmaßnahmen und ökologische Umgestaltungsbereiche, die sich bereits in Planung und Umsetzung befinden. Für die weiteren Planungsschritte können zu den genannten Themen entsprechende Geodaten zur Verfügung gestellt werden.	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Die Ausgestaltung der Ingenieurbauwerke wird erst auf Planfeststellungsebene festgelegt. Brücken sollen so dimensioniert werden, dass ggf. geplante Gewässerrenaturierungen möglich bleiben.
057/06	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53. 1 – Landesbetrieb Gewässer	Anlage: Gewässer I. Ordnung im Suchraum der Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe: <input type="checkbox"/> Mannheimer Altrhein (Waldhofer / Sandhofer Altrhein) <input type="checkbox"/> Altrheinhafen Mannheim (Friesenheimer Becker/ Ölhafen, Hafenbecken 32, Waldhofbecken) <input type="checkbox"/> Industrieflughafen Mannheim (Insel-, Bonadies- und Kaiser-Wilhelm-Hafen) <input type="checkbox"/> Handelshafen Mannheim (Mühlauhafen) / Alter Zolllhafen Mannheim <input type="checkbox"/> Leimbach <input type="checkbox"/> Landgraben <input type="checkbox"/> Hardtbach <input type="checkbox"/> Kraichbach <input type="checkbox"/> Kriegbach <input type="checkbox"/> Saalbach (westlich Oberhausen-Rheinhausen) <input type="checkbox"/> Rheinniederungskanal <input type="checkbox"/> Saalbachkanal <input type="checkbox"/> Pfalz-Entlastungskanal <input type="checkbox"/> Pfalz (Karlsruhe-Grötzingen) <input type="checkbox"/> Pfalz (nördlich Dettenheim-Rußheim) <input type="checkbox"/> Pfalzkorrektur <input type="checkbox"/> Ölhafen, Slipanlage und Jachthafen Karlsruhe <input type="checkbox"/> Rhein dort wo er nicht Bundeswasserstraße ist	7.3.4 Auswirkungen auf Wasser	x		Der Hinweis wird berücksichtigt.
030/02	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	<b>zu: 1.4 Vorgehen zur Ermittlung der Antragsvariante</b> Die eigentliche Auswirkungsprognose der RVU und des UVP-Berichts bezieht sich auf die Antragsvariante und deren Wirkraum. Hier werden die Konflikte der Antragsvariante in einer Auswirkungsprognose im Einzelnen genauer dargestellt und qualitativ bewertet sowie konkretisiert Vermeidungspotenziale aufgezeigt. Hierfür erfolgen entsprechende zeichnerische Darstellungen im Maßstab 1:25.000. <i>Die Vermeidbarkeit ist ein wesentliches Auswahlkriterium, das wenigstens grob abgeschätzt in den Variantenvergleich eingehen muss.</i>	1.4 Vorgehen zur Ermittlung der Antragsvariante	x		Mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden im Rahmen des Variantenvergleichs der berücksichtigt. Für die Antragsvariante erfolgt im Rahmen der Auswirkungsprognose eine detailliertere Betrachtung, welche innerhalb des späteren Planfeststellungsverfahrens weiter verfeinert wird.
030/03	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	<b>zu: 6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft</b> Potenzielle raumordnerische Konflikte · Zerschneidung und Inanspruchnahme von Freiräumen sowie klimarelevanten Strukturen und Grünzügen  <i>Hierunter fällt wohl auch der Biotopverbund, das sollte deutlicher herausgestellt werden („Zerschneidung von Biotopverbundkorridoren“).</i>	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Im Rahmen der raumordnerischen Bewertung werden großräumig zusammenhängende Freiraumstrukturen betrachtet. Der Biotopverbund wird im Umweltbericht als Kriterium innerhalb des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt. Daten zum Biotopverbund und zu Ausgleichsflächen werden berücksichtigt und fließen in den Variantenvergleich ein. Umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt.
030/04	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	<b>zu: 7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</b> Als Schutzgebiete/ -objekte mit besonderer Bedeutung für Tiere und Pflanzen wurden im Untersuchungsraum NATURA 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, geschützte Wälder, RAMSAR-Gebiete sowie gesetzlich geschützte Biotop festgestellt. Sie bilden einen sehr hohen bzw. hohen Raumwiderstand für eine Trassenführung und lösen im Fall einer Inanspruchnahme oder einer indirekten Beeinträchtigung (z. B. durch Lärm) in der Regel hohe bzw. sehr hohe Konflikte aus.  <i>Eine Inanspruchnahme ist i.d.R. rechtlich unzulässig. Bei NSG wären Verordnungsänderungen erforderlich, bei Natura 2000-Gebieten das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie Konzepte für einen Kohärenzausgleich mit sehr hoher Prognosewahrscheinlichkeit.</i>	7.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Diese Kriterien sind der "sehr hohen" Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Es wird angestrebt, diejenige Variante zu identifizieren, die mit den geringsten derartigen Eingriffen auskommt. Wenn keine Variante gefunden werden kann, die ohne solche unzulässigen Inanspruchnahmen auskommt, sind entsprechende Modifikationen bzw. das Erbringen von Nachweisen zu prüfen

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
030/05	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	In der Bewertung der Varianten bei den NATURA 2000-Vorprüfungen und aus artenschutzrechtlicher Sicht wird berücksichtigt, inwieweit Verbotstatbestände bzw. erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele zu erwarten sind und durch spezifische Vermeidungsmaßnahmen bzw. Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermieden werden können.  <i>Genehmigungshindernis liegt auch beim NSG vor und sollte hier ergänzt werden.</i>	7.4.1 Natura 2000 7.4.2 Artenschutz	x		Für ein Raumordnungsverfahren sind u.a. artenschutzrechtliche Belange sowie Natura-2000 Vorprüfung und ggf. Natura-2000 Prüfung durchzuführen. Bei einer möglichen Betroffenheit von FFH-Gebieten oder EU-Vogelschutzgebieten wird eine Natura 2000-Vorprüfung auf Raumordnungsebene durchgeführt, um eine Einschätzung zu möglichen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele zu erlangen. Diese fließt in den Variantenvergleich ein. Bezüglich artenschutzrechtlicher Konflikte kann auf Raumordnungsebene nur eine Grobeinschätzung möglicher Konflikte gemacht werden. Diese fließt in die vergleichende Variantenbewertung ein. Insbesondere sollen diejenigen Varianten identifiziert und ausgeschlossen werden, bei denen mögliche verfahrenskritische Risiken nicht auszuschließen sind. Die Betroffenheit von Naturschutzgebieten wird im Rahmen der Bewertungen zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ermittelt. Sofern Eingriffe in Schutzgebiete oder andere Verbote nicht vermieden werden können, sind in der weiteren Planung ggf. Ausnahmen vorzusehen.
026/01	BI-Nobl - Bürgerinitiative Neuheimheim ohne Bahnlärm	zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe möchten wir, die BI Nobl sowie die Bino 2013 Lärmschutz Neustheim, unsere Kommentare und Äußerungen fristgerecht und schriftlich an sie übergeben. <input type="checkbox"/> Eine oberirdische Querung in Bündelung mit der A6 könnte, wie als rote Trasse abgebildet, an folgenden Faktoren scheitern: o westlich der A6 geht nicht wegen der Bebauung Feudenheim o östlich der A6 steht eine bedeutende Strom - Trasse mit mehreren Oberleitungen, so dass eher ein Tunnel vorstellbar wäre o westlich endet unmittelbar der parallel zum Neckar verlaufende Schiffskanal an der hohen Feudenheimer Schleuse; alle Brücken in diesem Abschnitt fallen deshalb sehr hoch aus (Brücke A6 mit hohem Schallschutz, Carlo Schmid Brücke sogar ohne Schallschutz). Das bedeutet, dass sich auch eine Zugtrasse in erhebliche Höhe schrauben müsste, um mit der Brücke der A6 gleichzuziehen. o Der Abstand dieser Bahn-Trasse zum Viernheimer Kreuz der BAB im Norden ist sehr kurz und reicht kaum aus, um sich vom Tunnel unter dem Viernheimer Kreuz nach Süden hin in die zur Querung des Neckarkanal notwendige Höhe aufzuziehen. o Der Abstand der gedachten Neckar-Bahnbrücke nach Süden ist ebenfalls so kurz, dass man die BAB 656 nach Heidelberg nur noch oberirdisch queren kann. Das bedeutet eine kilometerlang aufgeschüttete Bahntrasse, die mit enormen Lärmschutzwänden gegen die Ortschaften Ilvesheim und Seckenheim abgeschottet werden müsste. (Bei vorherrschendem Wind aus Südwest wird der Lärm regelrecht dorthin geblasen, auch über die Lärmschutzwand). o Diese Bahntrasse läge - genau wie die A6 - so hoch über der BAB 656, dass sie den Rangierbahnhof Mannheim nur noch überqueren, aber nicht mehr anbinden könnte...auch hier fehlt der Platz um wieder hinunter zu kommen. <input type="checkbox"/> Da Anbindungen durch die enge Parallellage von Neckarkanal, Autobahn und Rangierbahnhof nicht realisierbar sind, bliebe als Alternative nur ein bergmännischer Tunnel als reine Transit - Lösung. Höhenanforderung durch den Neckarkanal östlich Mannheims Bernd Höppner bernd.hoepfner@posteo.de 15.10.2021 <input type="checkbox"/> Ganz anders gestaltet sich eine Neckarquerung, wie von BINOBL vorgeschlagen, in Bündelung mit der A5 Autobahnbrücke nahe Heidelberg / Eppelheim: o dort läge die Bahnbrücke WESTLICH der A5 (Lärm wird zur Autobahn geweht), o dort beginnt gerade erst der Neckarkanal, Fluß und Kanal liegen noch auf gleicher Höhe, so dass eine Brücke in Relation zur Landschaft wesentlich tiefer liegt o nördlich des Neckars ist viel Platz, um die Bahntrasse aus Troglage in die Höhe zur Brücke zu führen (Pferdehöfe und Landwirtschaft).	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf näher betrachtet. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
003/01	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	für das Bahnprojekt 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ hat die DB für den Streckenabschnitt Mannheim – Karlsruhe den Antrag auf Eröffnung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) gestellt, der am 29.11.21 nichtöffentlich erörtert werden soll. Die Klimadiskussion nimmt aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse und der Gegebenheiten (Katastrophenmeldungen häufen sich und Ereignisse kommen immer näher) laufend an Fahrt auf. 2019 beschloss die Bundesregierung das Klimaschutzgesetz, das aufgrund eines aufsehenerregenden Urteils des Bundesverfassungsgerichts 2021 nochmals verschärft wurde – mit der Begründung, dass es mit dem Grundgesetz nicht vereinbar sei, kommende Generationen erheblich zu benachteiligen. Im Klimaschutzgesetz werden den Sektoren CO2-Einsparungen zugeordnet, darunter auch dem Sektor Verkehr, was mit dem Begriff „Verkehrswende“, d. h. unter anderem Reduzierung des Straßenverkehrs und Erhöhung des Schienenverkehrs, umschrieben werden kann. In der „Tischvorlage“ vom 30.8.21 zur ROV-Antragskonferenz schreibt die DB, dass es „erforderlich [sei], zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden – und damit die Verkehrswende, die zur Erreichung der Klimaziele erforderlich ist, zu ermöglichen.“	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand			Wird zur Kenntnis genommen.

Nr. (StN-Hinweis)	T&B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
003/02	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Allerdings plant die DB bisher für den Nordabschnitt des o. g. Projektes (Frankfurt – Mannheim) mit den „Prognosezahlen 2030“ des Verkehrsministeriums, die im Bereich des Nordabschnitts eine Steigerung von 32 % über alle drei Zugarten vorsieht (Querschnitt nördlich von Mannheim rechtsrheinisch, Fernverkehr + Nahverkehr + Güterverkehr). In dieser „Prognose 2030“ sind die Forderungen des Klimaschutzgesetzes noch nicht berücksichtigt. Dieser veraltete Prognoseansatz missachtet daher unserer Ansicht nach völlig den Buchstaben und Geist des Klimaschutzgesetzes und ist gleichzeitig unverantwortlich gegenüber der Gesellschaft. Hintergrund: Heute beträgt der Bahn-Güterverkehr rund 17 % des Gesamt - Güterverkehrs. Selbst eine Erhöhung des Bahn-Güterverkehrs um 100 % würde den Anteil nur auf rund ein Drittel erhöhen. Für den Regionalverkehr gilt, dass eine Erhöhung um 100 % einer Taktverdoppelung entspräche, also etwa von 30 auf 15 Minuten. Für den Personenfernverkehr wird regelmäßig das Ziel der Verdoppelung genannt. Bevor nachweislich den Zielen des Klimaschutzgesetzes entsprechende Verkehrsprognosezahlen vorliegen, fordern wir deshalb, im nördlichen Oberrheintal mindestens mit einer Verdoppelung aller Zug-Verkehrsarten zu rechnen und die aktuelle Planung für entsprechende Streckenkapazitäten aufwärtskompatibel zu machen. Denselben systematischen und unserer Ansicht nach zumindest im Geiste des Umweltschutzgesetzes illegalen Fehler macht die DB nun auch im Südabschnitt (Mannheim – Karlsruhe), wo für die Eröffnung des ROV mit einer durchschnittlichen Verkehrssteigerung um nur 22 % gerechnet wird (Summe aller Verkehrsarten über drei verschiedene Querschnitte gemittelt). Auch für das ROV fordern wir, behelfsweise mindestens mit 100 % Kapazitätssteigerung zu rechnen.	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung		x	Die DB Netz AG ist bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen an der Verwendung der aktuell gültigen Verkehrsprognose bzw. Prognosezahlen 2030 des BMVI gebunden. Sollten im Zuge der weiteren Planungsschritte die Vorgaben des BMVI sich ändern, werden diese entsprechend überprüft und ggf. berücksichtigt. Dazu werden Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität und Restkapazitäten auf den Bestands- sowie Aus- und Neubaustreckenanteilen anhand der gültigen Zugzahlenprognosen zu ermitteln.
003/03	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Damit ist der von der DB für das ROV vorgeschlagene Zuschnitt des Suchraumes im Bereich von Mannheim ausschließlich auf baden-württembergisches Gebiet in Frage zu stellen.	4.1 Abgrenzung des Suchraums		x	Für die Betrachtung des Knotens Mannheim unter Zugrundelegung des Anknüpfungspunktes der NBS Frankfurt - Mannheim bei Waldhof (gemäß der Planungsprämissen) ist der Zuschnitt des Suchraums im Bereich von Mannheim hinreichend groß abgegrenzt. Sollte sich im Rahmen der Planung oder der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben, dass Varianten außerhalb des aktuell festgelegten Suchraums als sinnvoll erscheinen, wären diese ggf. zu untersuchen.
003/04	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>Vorschlag Pilotprojekt Standort Mannheim:</b> Die oben genannte Betrachtung führt unseres Erachtens trivialerweise zu zwei zusätzlichen (Güterzug-) Gleisen im Nordabschnitt sowie zu einem Güterverkehrstunnel durch Mannheim, von dem zu fordern ist, dass er leichte und schwere Züge sowie Transit- und umzuschlagende Züge aufnehmen kann.	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung		x	Die Kapazitäten auch im Raum Mannheim müssen entsprechend der zugrunde liegenden Prognosezugzahlen ausgebaut werden. Welche Neu- oder Ausbauvariante am Ende vorzugswürdig ist, wird der Variantenvergleich ergeben.
003/05	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	Für ein deutschlandweites Güterverkehrskonzept werden logistische Umschlagterminals erforderlich sein, jeweils in der Nähe der Ballungszentren, um die Bahn-Langstreckentransporte auf LKW für die letzten 50-100 km umzuladen. Im Sinn einer Weiterentwicklung der Verkehrswendekonzepte schlagen wir vor, als Pilotprojekt ein solches Umschlagterminal in Mannheim einzurichten, damit nicht nur der Umschlag Schiff-Bahn (im Mannheimer Hafen), sondern auch der Umschlag Bahn-LKW (im Mannheimer Rangierbahnhof) möglich sein wird. Gleichzeitig könnte man, mit etwas Enthusiasmus, im selben Pilotprojekt Wasserstoff-LKW oder andere technische Neuentwicklungen testen.	2.1.3 Prämissen für das Projekt/künftiger Betriebszustand		x	Die Errichtung eines Umschlagterminals ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe. Umschlag Bahn-LKW ist im Großraum Mannheim beispielsweise im KTL Ludwigshafen möglich.
003/07-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>1. Kapazitäts-Planungsgrundlage der vorgestellten Trassenvarianten</b> Wie bekannt, plant die DB mit der „Verkehrsprognose 2030“, die grob gemittelt 22 % Verkehrssteigerung im Bereich Mannheim-Karlsruhe vorsieht. Diese Prognose beinhaltet die Forderungen des Klimaschutzgesetzes noch nicht. Wie am 8.10.21 berichtet, wird die aktualisierte „Prognose 2040“ erst 2024 erwartet. Dort werden mit großer Wahrscheinlichkeit höhere Bedarfszahlen für Güterverkehr, Personennahverkehr und Personenfernverkehr genannt werden. Es ist also denkbar bis wahrscheinlich, dass die aktuell vorgestellten Baumaßnahmen zwischen Frankfurt und Karlsruhe an manchen Stellen unterdimensioniert sein werden.	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung		x	Die DB Netz AG ist bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen an der 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. Dazu werden Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität und Restkapazitäten auf den Bestands- sowie Aus- und Neubaustreckenanteilen anhand der gültigen Zugzahlenprognosen zu ermitteln.
003/08-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>Vorschlag 1:</b> Die DB legt an wesentlichen Stellen die Kapazitätsauslastung der vorgeschlagenen Trassen in Bezug auf die Prognose 2030 und in Bezug auf alle drei Verkehrsarten (Güter- / Personennah- / Personenfernverkehr) offen und legt ebenso offen, welche Maßnahmen sie bei gegebener Änderungsnotwendigkeit aufgrund der Prognose 2040 ergreifen würde. Die Daten sind konsistent mit dem Nordteil des Projektes (Bereich Frankfurt – Mannheim). Bemerkung: Diese Maßnahme verringert die Wahrscheinlichkeit, dass nach 2024 ein neues Raumordnungsverfahren angestoßen werden müsste.	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung		x	Die DB Netz AG ist bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen an der 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. Dazu werden Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität und Restkapazitäten auf den Bestands- sowie Aus- und Neubaustreckenanteilen anhand der gültigen Zugzahlenprognosen zu ermitteln.
003/09-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>2a: Gewicht der Güterzüge</b> Die hauptsächliche Lärmbelastung erfolgt üblicherweise durch die Güterzüge. Diese können unterschiedliche Gewichtsklassen haben, etwa unterhalb und oberhalb von 1600 t oder unterhalb und oberhalb von 2000 t, was gewisse Passagen abhängig von der Gleissteigung, etwa 6 oder 9 oder 12 Promille, unmöglich oder zwingend machen kann. Eine systematische ortsbezogene Lärmberechnung setzt daher das Wissen über die (künftige) Verteilung der Zug-Gewichtsklassen und über die Bauweise der jeweiligen Strecken voraus.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		x	Bei der Lärmbelastung des Schutzgutes Mensch durch Güterzüge ist zu beachten, dass die Emission eines Zuges nicht von seinem Gewicht sondern, von dessen Länge abhängt. Ein 700m 2000t Zug emittiert genauso viel Lärm wie ein 700m 1600t Zug. Die 16. BImSchV setzt den gesetzlichen Rahmen für die Schallbelastungen fest. Eine Betrachtung, Ermittlung und Berücksichtigung der Schallsituation, welche auch auf ortsbezogene Gegebenheiten eingeht, erfolgt innerhalb des Variantenvergleichs. Die zu erwartenden Schallbelastungen durch die jeweiligen Varianten werden sowohl für die Nacht- als auch für die Tagzeit ermittelt, transparent dargestellt und erläutert.

Nr. (StN-Hinweis)	T&B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
003/10-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>Vorschlag 2a:</b> Die DB informiert, welche Gewichtsverteilung heute vorliegt und welche sie für 2030 und darüber hinaus (etwa 2040) erwartet. Sodann informiert sie über die vorgesehenen Steigungen für wesentliche Streckenabschnitte. Bei der ortsbezogenen Lärmberechnung berücksichtigt sie etwaige Einschränkungen durch die Steigung und legt diese in allen Fällen offen. Dies betrifft etwaige Verkehrsabnahmen als auch Zunahmen, etwa durch Konzentration schwerer Züge auf bestimmte Strecken. Die Angaben sind für die Tag- und die Nachtscheibe zu machen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		x	Im Ist-Zustand haben ca. 80% der Güterzüge Wagenzuggewichte bis ca. 1700t; eine deutliche Gewichtszunahme der Güterzüge ist nicht zu erwarten, da die Ausbauten in der Schweiz bereits in Betrieb sind. Als Eingangsparameter für die Trassierung ist eine maximale Steigung von 9 Promille vorgegeben, so dass Züge mit rund 2000t verkehren können.
003/11-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>2b: Zukunftsorientierte Zugzahlen</b> Wegen (1) werden die prognostizierten Zuglärmbelastungen vermutlich zu niedrig ausfallen. <b>Vorschlag 2b:</b> Die DB legt zusätzlich die Lärmbelastung für die volle Kapazitätsauslastung der jeweiligen Strecke vor	2.1.2 Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung		x	Die DB Netz AG ist bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen an der 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. Dazu werden Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität und Restkapazitäten auf den Bestands- sowie Aus- und Neubaustreckenanteilen anhand der gültigen Zugzahlenprognosen zu ermitteln.
003/12-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>2c: Einfluss der Umrüstung auf Verbundbremsen</b> Zwischen 2010 und 2020 sollten alle Güterwaggons auf Verbundbremsen umgerüstet werden. Laut DB-Vortrag vom 6.11.17 (Arbeitsgruppe 3, Lärmschutz an Bestandsstrecken, Beteiligungsforum Rhein/Main - Rhein/Neckar) wird dafür eine Lärminderung um 4,8 dB(A) veranschlagt. Wir halten dies für zu hoch, da heute in der überwiegenden Mehrzahl von Güterzügen nach wie vor rund eine bis drei Waggons mit sogenannten Flachstellen mitfahren (Quelle: Stichprobe an der Riedbahn-Ost in Mannheim), wobei letztere die höchsten Schallpegel bei der Vorbeifahrt erzeugen und damit das Schallniveau zum größten Teil festlegen. Die etwaige Schallminderung glatter Räder kommt daher akustisch kaum zur Wirkung.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		x	Die Methoden zur Ermittlung des Lärmpegels sind gesetzlich über die 16. BImSchV festgelegt. In der Anlage 2 (sogenannte "Schall03") sind hier die Werte für verschiedene Zugarten im Detail aufgeführt. Die DB ist an die gesetzlichen Regelungen gebunden.
003/13-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>Vorschlag 2c:</b> Die DB legt mit real gemessenen und statistisch stichhaltigen Schallzahlen dar, um wie viel sich der Lärmpegel bei Güterzügen verändert hat. Die Zahlen beinhalten eine Verteilung, d.h. „Leise“ bis „laute“ Güterzüge werden in einer Summenbildung in einzelnen Gruppen aufgeführt. Diese realistischen Lärmpegel werden für die lokalen Schallberechnungen verwendet.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		x	Die Methoden zur Ermittlung des Lärmpegels sind gesetzlich über die 16. BImSchV festgelegt. In der Anlage 2 (sogenannte "Schall03") sind hier die Werte für verschiedene Zugarten im Detail aufgeführt. Die DB ist an die gesetzlichen Regelungen gebunden.
003/14-V	GESBIM - Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim	<b>3. Zu Schutzgut Natur – Artenschutz</b> Eine Untervariante des östlichen Trassenvorschlags in Mannheim führt unseres Wissens durch ein Feldhamstergbiet. Dieser ist in Baden-Württemberg vom Aussterben bedroht und in der EU „streng geschützt“. Die Stadt Mannheim ist laut eigener Internetseite gesetzlich zur Sicherung einer eigenen überlebensfähigen Population verpflichtet. <b>Vorschlag 3:</b> Der Feldhamster ist bei der Prüfung schutzwürdiger Arten mit einzubeziehen.	7.4.2 Artenschutz		x	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es handelt sich nicht um ein Schutzgebiet, sondern um Flächen des Feldhamsterschutzprojektes im Rahmen des Wiederansiedlungsprogramms. Die Flächen besitzen keinen Schutzstatus und finden sich daher nicht in der Raumwiderstandskarte wieder. Der Feldhamster wird im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung berücksichtigt. Artenschutzaspekte werden erst in den weiteren Planungsschritten betrachtet, wenn eine vollständige Datengrundlage für den Suchraum vorliegt, im Rahmen dessen wird dann auch der Feldhamster entsprechend berücksichtigt. Bezüglich artenschutzrechtlicher Konflikte kann auf Raumordnungsebene eine Grobeinschätzung möglicher Konflikte gemacht werden. Diese fließt in die vergleichende Variantenbewertung ein. Insbesondere sollen diejenigen Varianten identifiziert und ausgeschlossen werden, bei denen mögliche verfahrenskritische Risiken nicht auszuschließen sind.
059/01	Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V.	Im Scopingpapier sind in Kapitel 6.3.6 die Prüfbelange zur Rohstoffsicherung dargelegt. Entsprechend der Tabelle 2 und den dargestellten Definitionen lesen wir heraus, dass Vorbehaltsgebiete zur Sicherung von Rohstoffen lediglich der Raumwiderstandsklasse 2 oder 3 zugeordnet werden, da sie Grundsätze der Raumordnung darstellen. Hierzu möchten wir feststellen, dass gem. LEP BW 2002, Begründung zu Plansatz 5.2.3 Abbaubereiche und Sicherungsbereiche als Ziele festgelegt werden. Die VwV Regionalpläne regelt unter RN 4.1 Nr. 2, dass in der Regel Vorranggebiete festzulegen sind. Abweichend hiervon erfolgte im baden-württembergischen Teil des Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar die Festlegung der Sicherungsgebiete ausschließlich in Form von Vorbehaltsgebieten. Der ISTE hat dies in seiner Stellungnahme vom 9.8.2012 zum Entwurf des Einheitlichen Regionalplans kritisiert und die Festlegung von Vorranggebieten gefordert, zumal im Arbeitsentwurf des Einheitlichen Regionalplans Sicherungsgebiete als Vorranggebiete festgelegt waren. In Baden-Württemberg werden Abbau- und Sicherungsgebiete bedarfsbezogen festgelegt, so dass diese Gebiete ein Minimum darstellen, was zur Bedarfsdeckung auch vollständig umsetzbar sein sollte. Durch die Einstufung in eine niedrigere Raumwiderstandsklasse als die Vorranggebiete werden die Bemessungszeiträume für Rohstoffabbau und -Sicherung von bis zu rund 20+25 Jahren ad absurdum geführt, da die Gebiete einem wesentlich höheren Risiko von entgegenstehenden Bauvorhaben ausgesetzt sind, obwohl es sich um standortgebundene und räumlich begrenzte Rohstoffvorkommen handelt. Der VRRN führt in seinem Behandlungsvorschlag aus, dass zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorgehensweise in den drei Regionsteilen nur die gewählte Festlegungsqualität eine Einheitlichkeit sicherstellt. Hierbei wird jedoch verkannt, dass die Sicherungsgebiete auf baden-württembergischer Seite erheblich kleiner dimensioniert sind, da ursprünglich bedarfsbezogen ermittelt. Wir sehen hier eine Benachteiligung der hiesigen Rohstoffindustrie und bitten daher um Einstufung der Vorbehaltsgebiete zur Sicherung von Rohstoffgebieten hinsichtlich der Raumwiderstandsklasse analog zu den Vorranggebieten.	6.3.6 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Rohstoffsicherung		x	Grundlage für die Einstufung der Raumwiderstandsklassen in der Raumwiderstandsanalyse ist der gültige Regionalplan mit der Einstufung als Vorbehaltsgebiete. Im Fall einer Betroffenheit von Sicherungsgebieten bei konkreten Varianten kann dies in der Bewertung beim Raumkriterium Rohstoffsicherung berücksichtigt werden.



Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
059/02	Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V.	Des Weiteren möchten wir auf einen atypischen Sonderfall in der Region Mittlerer Oberrhein hinweisen: Auf Gemarkung Karlsdorf wurde für das Kieswerk das Sicherungsgebiet lediglich als Vorbehaltsgebiet festgelegt. Dies erfolgte nur, da ein Sachverhalt bezüglich einer Schutzgebietsausweisung nicht abschließend beurteilt werden konnte und vorgesehen ist, dass die Festlegung als Vorranggebiet erfolgt, sobald eine Klärung zwischen Unternehmen und höherer Naturschutzbehörde herbeigeführt ist. Dieser Prozess ist bereits weit vorangeschritten. Wir bitten daher dieses Sicherungsgebiet ebenfalls hinsichtlich der Raumwiderstandsklasse analog der Vorranggebiete einzustufen um die langjährigen Bemühungen des Unternehmens nicht zu konterkarieren und den beabsichtigten planerischen Willen des Regionalverbands zu beachten. Wir verweisen hierzu auch auf die Begründung zu Planatz 3.3.6.4 der Teilfortschreibung des Kapitels oberflächennahe Rohstoffe - Kies und Sand des Regionalplans Mittlerer Oberrhein.	6.3.6 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Rohstoffsicherung	x		Wird im Fall der Betroffenheit durch eine weiter zu verfolgende Variante berücksichtigt
015/02	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat INFRA   3	Im angegebenen Suchraum befinden sich verschiedene Liegenschaften der Bundeswehr und im Bereich Bruchsal auch angeordnete Schutzbereiche. Die militärischen Liegenschaften der Bundeswehr im Planungsgebiet dürfen nicht überplant werden und sind entsprechend im Regionalplan zu berücksichtigen (§ 2 (2) Nr. 7 Raumordnungsgesetz (ROG)). Die Planungshoheit der genutzten Flächen obliegt ausschließlich der Bundeswehr. Sollte ein Verlaufskorridor einen angeordneten Schutzbereich tatsächlich kreuzen, ist in diesem Fall eine Einzelfallprüfung erforderlich und es wird im weiteren Verfahrensverlauf konkret darauf hingewiesen.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Sonderflächen Militär sind in der Datengrundlage enthalten und werden bereits frühzeitig in der Planung berücksichtigt. Bei einer Querung erfolgt in Abstimmung eine Einzelfallprüfung.
015/03	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat INFRA   3	Darüber hinaus befinden sich im Geltungsbereich Interessengebiete von verschiedenen Funkanlagen der Bundeswehr sowie aktive Produktfern-leitungen. Auch hier erfolgen konkrete Aussagen im weiteren Verfahrensverlauf soweit ein geplanter Trassenkorridor Auswirkungen auf diese Belange der Bundeswehr entfallen sollte.	6.3.7 Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
015/04	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat INFRA   3	Zur konkreten Prüfung der möglichen Trassen samt Alternativen, bitte ich um Vorlage dieser als Shp-Datei im weiteren Verfahrensverlauf. Die Aufgabe als Träger öffentlicher Belange wird inzwischen seit mehreren Jahren zentral vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr in Bonn für die gesamte Bundeswehr wahrgenommen.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggf. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
053/02	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Von zentraler Bedeutung ist für uns die Frage, nach welchen Kriterien die verschiedenen (Keine Vorschläge) im weiteren Verfahren beurteilt werden, um zu einer Vorzugsvariante zu kommen. Die Unterlagen umfassen die Tischvorlage sowie dazugehörige Anhänge. Von zentraler Bedeutung für die Tiefe des Untersuchungsumfanges ist dabei Anhang 2. Anhang 2 zur Tischvorlage enthält insbesondere nähere Informationen zu der Definition der Raumwiderstandsklassen und der Kategorisierung der bisher berücksichtigten Kriterien. Aus Sicht des Nachbarschaftsverbandes weisen diese Kriterien z.T. sowohl hinsichtlich ihrer Fachlichkeit als auch in ihrer Gewichtung noch erhebliche Defizite auf.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung	x		Der Anhang 2 der Tischvorlage beinhaltet den Kriterienkatalog für die Raumwiderstandsanalyse. Sie wurden entsprechend der vorangestellten Definition der Raumwiderstandsklassen zugeordnet. Für den anstehenden Variantenvergleich wird der Kriterienkatalog zur Bewertung der Varianten weiter verfeinert.
053/03	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Nachfolgend möchten wir auf die für unseren Raum besonders relevanten Kriterien und Aspekte für das weitere Verfahren näher eingehen: Landschaftszerschneidung U.E. ist das für unseren Verdichtungsraum in besonderen Maßen relevante Kriterium „Zerschneidung des Freiraums“ - mit all seinen Konsequenzen - bisher nicht ausreichend differenziert berücksichtigt. Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass dieser Belang derzeit lediglich in der Raumwiderstandsbeurteilung im Hinblick auf die Betroffenheit des Kriteriums „Großflächig unzerschnittene verkehrsarme Räume > 100 qkm“ Eingang findet. Dies wird der Sachlage im Verbandsgebiet nicht gerecht und greift methodisch zu kurz bzw. kann hier nicht angewandt werden, da es im Verbandsgebiet keine unzerschnittenen Räume mehr nach dieser Definition gibt und den noch verbliebenen Freiräumen in vielfältiger Weise besondere Funktionen zukommen und diesen ein Wert an sich beigemessen werden muss.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird aber erst im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein.
053/04	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Denn die Situation im Verbandsgebiet stellt sich wie folgt dar: Das Verbandsgebiet ist bereits jetzt der am dichtesten besiedelte Teilraum des Landes Baden-Württemberg. Neben der erheblichen Siedlungsdichte aufgrund von Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen gibt es bereits jetzt eine Vielzahl an Verkehrsstrassen, die sowohl in West-Ost- als auch in Nord-Süd-Richtung zu einer - im Vergleich zu allen anderen Bereichen im Oberrheingraben - ganz erheblichen Zerschneidung unseres Gebietes führen. Beispielsweise hat die Rheinebene etwa zwischen Brühl und Heidelberg-Altstadt eine Breite von 13 km und alleine in diesem Bereich verlaufen bereits jetzt in Nord-Süd-Richtung drei Bahnlinien, zwei Autobahnen und eine vierspurige Bundesstraße, in der Summe demnach sechs Verkehrsachsen mit jeweils erheblicher Zerschneidungswirkung. Hinzu kommt die ICE-Trasse im Pfingstbergtunnel. Etwas weiter nördlich von dieser Linie - in einem Abstand von durchschnittlich etwa 3km - liegt entlang des Neckars ein Siedlungsband von der Heidelberger Altstadt bis zur Neckarmündung in den Rhein, welches nur an zwei Stellen noch nicht durchgängig ist (200m zwischen Heidelberg-Wieblingen und Edingen sowie 300 m zwischen Ivesheim und Mannheim-Feudenheim). Es ist offensichtlich, zu welchen ungünstigen Auswirkungen solche Siedlungsstrukturen auf die biologische Vielfalt und den Artenaustausch entlang des Oberrheingrabens bereits jetzt schon führen.	7.3.1 Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Trenn- und Zerschneidungswirkungen in Bezug auf Wohnsiedlungen werden beim Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, behandelt.
053/05	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Die Segment-Varianten T1001, T1003sud/1005, T1012, T1014 sowie T1015/1016/1010/1007 (Varianten im Bereich Heidelberg-Grenzho) sehen nunmehr für unseren bereits schon stark vorbelasteten Raum eine weitere Bahntrasse vor. Dies steht im Widerspruch zu allen Zielen der Flächennutzungs und Landschaftsplanung, die seit vielen Jahren Maßgabe für weitere bauliche Entwicklungen sind. Eine pauschalierte Berücksichtigung des Kriteriums „Landschaftszerschneidung“ alleine im Hinblick auf die Betroffenheit eines mindestens 100 qkm großen bislang unzerschnittenen Landschaftsraums wird der Sachlage im Verbandsgebiet nicht gerecht. Wir fordern eine entsprechend tiefe und differenzierte Ausarbeitung, Gewichtung und entsprechende Berücksichtigung des Kriteriums „Landschaftszerschneidung“ in der Alternativenprüfung, das der Sachlage des betroffenen Verdichtungsraums entspricht.	5.3 Ergebnis der Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridorentwicklung	x		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Flächennutzungspläne werden im Variantenvergleich berücksichtigt; Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.

Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
053/06	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Dies auch vor dem Hintergrund, dass gemäß § 20 NatSchG S. 1 sowie § 1 Abs. 5 BNatSchG unzerschnittene Landschaftsräume auf das unvermeidbare Maß zu beschränken sind und der Belang in der politischen Diskussion auch im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels (Veränderung Artenspektrum) - und die Bedeutung des Erhalts funktional zusammenhängender Freiräume von besonderer Wichtigkeit ist (vgl. Handlungsstrategien Ministerkonferenz für Raumordnung 2016).	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Der Hinweis wird berücksichtigt
053/07	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Die genannten Segment-Varianten würden einen neuen Landschaftsraum eröffnen, weitere nachteilige Auswirkungen insbesondere für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen / biologische Vielfalt, Boden, Landschaft sowie Mensch/Erholung mit sich bringen und das Konfliktpotential weiter verschärfen.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Im Variantenvergleich werden die Auswirkungen der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten auf alle genannten Schutzgüter untersucht und <u>vergleichend bewertet</u> .
053/08	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Dazu folgende Ausführungen zu den Unterlagen im Detail: Fachlich unstrittig ist, dass die Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrswege und Siedlungsbänder wesentliche Ursachen der Gefährdung der biologischen Vielfalt (Ausbreitungsbarrieren, Störung) sind. Wie der Tabelle 1 im Anhang 2 zu entnehmen ist wird der Teil-Aspekt „Biotopverbund und Wiedervernetzungsabschnitte“ in unserem Raum als mittel bis hoch bewertet.	5.2 Raumwiderstandsbetrachtung	x		Die Darstellung ist korrekt, die Einstufungen entsprechen der Definitionen der Raumwiderstandsklassen.
053/09	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Insbesondere dem Raum zwischen Mannheim, Heidelberg, Eppelheim, Plankstadt und Otfersheim kommt dabei im Verbandsgebiet aber eine wichtige Freiraumbindungsfunktion mit überörtlicher Bedeutung zu (vgl. Rahmenkonzept Biotopverbund zum Landschaftsplan). Durch eine Trassenführung in Nord-Süd-Richtung und die daraus entstehende Trenn- und Störwirkung würde diese Funktion erheblich beeinträchtigt werden. Gerade in unserem hoch verdichteten Raum sollte in Einzelabwägung dem Kriterium „Landschaftszerschneidung/Trennwirkung“ ein besonderer Stellenwert beigemessen und eine stärkere Gewichtung vollzogen werden.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Zu erwartende Trennwirkungen werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt.
053/10	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Da die Raumwiderstände im gesamten Verbandsgebiet überall sehr hoch sind, erscheint es uns zwingend notwendig sich hier insbesondere stärker im Sinne des Bündelungsgebots auf den Ausbau der bereits bestehenden Trassen zu konzentrieren und beispielsweise Schutzgebiete nicht schon jetzt auszuschließen. Anhang 2, Tabelle 1, Übersicht: Kriterien der Umwelt Schutzgüter zur Ermittlung der Raumwiderstände“ entnehmen wir, dass insbesondere den förmlich festgelegten Schutzgebieten (Natura- 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete) ein sehr hohes Konfliktpotential (Raumwiderstandsklasse IV) beigemessen wird, was auf den ersten Blick grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird. Gleichwohl weisen wir aber darauf hin, dass es u.E. nicht nur darum geht die festgesetzten Schutzgebiete und die dort vorkommenden Arten zu schützen, sondern auch die Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgebieten sowie den genetischen Austausch funktionsfähig zu erhalten und gemäß der jeweiligen spezifischen räumlichen Gegebenheit den Freiraum zu bewerten und zu gewichten. Dies wird nicht nur durch die jüngste Änderung des Naturschutzgesetzes BW und des Landwirtschafts- und Landeskulturgesetzes BW zur Stärkung der Biodiversität mit dem Ziel, sowohl die biologische Vielfalt als auch die dazu beitragende unverzichtbare bäuerliche Landwirtschaft im Land zu erhalten, bekräftigt. Im Nachbarschaftsverband besteht auch Einvernehmen, dem Thema zukünftig mehr Gewicht zuzuschreiben und den Biotopverbund Offenland i.S. des Gesetzes zu stärken.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämisse als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird aber erst im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Zum aktuellen Planungsstand ist -bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Im Übrigen werden Schutzgebiete nicht kategorisch von einer Trassenführung ausgeschlossen, sondern nur - im Hinblick auf die für sie geltenden gesetzlichen Schutzanforderungen - in entsprechende Raumwiderstandskategorien eingruppiert.
053/11	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Einen sich u.E. anbahnenden pauschalierten Ausschluss der Schutzgebiete aufgrund der Kategorisierung „sehr hoch“ im nächsten Verfahrensschritt halten wir auf Basis vorangegangener Ausführungen und ohne Einzelfallprüfung für nicht gerechtfertigt	5.3 Ergebnis der Raumwiderstandsanalyse und Grobkorridorentwicklung	x		Die Raumwiderstandsklasse IV (sehr hoch) soll möglichst gemieden werden, es ist aber davon auszugehen, dass eine Inanspruchnahme nicht gänzlich vermieden werden kann. Die Zuweisung der Schutzgebiete der Raumwiderstandsklasse IV entspricht dem gesetzlichen Schutzstatus. Eine Bündelungsoption wird nicht automatisch aufgrund einer Betroffenheit der RWK IV ausgeschlossen.
053/12	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Weiter beziehen wir uns auf das bereits im LEP BW verankerte Ziel zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen ausreichend Flächen zu sichern. In den Ausführungen zum Thema Erholungsfunktion der Landschaft wird in der Tischvorlage der Wert der Landschaft dahingehend gemessen, dass wenig vorbelastete Bereiche aufgrund der Landschaftsästhetik stärker frequentiert werden und ihnen damit in der Bewertung ein höherer Wert beigemessen wird. Grundsätzlich kann dieser Methodik zugestimmt werden, wenn es um eine übersichtliche Bewertung geht. Bei uns im Verbandsgebiet sind allerdings die Bewertungsmaßstäbe etwas differenzierter anzuwenden, da kaum noch Erholungsflächen in der Ebene vorhanden sind, die landschaftsästhetisch unvorbelastet sind. Einer aufgrund der hohen Belastung der Freiräume und der daraus resultierenden eher geringen landschaftlichen Erholungseignung steht eine hohe Nachfrage gegenüber. Folge ist, dass die Menschen auf diese bereits jetzt schon vorbelasteten Freiflächen für die Kurzzeiterholung ausweichen müssen. Insbesondere dem Korridor zwischen Heidelberg Grenzhof und der geplanten Wohnsiedlung Patrick-Henry-Village, Eppelheim und Plankstadt kommt diese hohe Erholungsfunktion zu. Eine noch stärkere Beeinträchtigung durch Lärm, Zerschneidung etc. würde die Flächen noch weiter abwerten. Wir fordern daher an dieser Stelle auch dem Freiraum als „Funktionsraum für Erholung“ im Einzelfall in der Gesamtbetrachtung einen entsprechend höheren Wert beizumessen.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft		x	Eine lokal differenzierte Einstufung der Erholungsfunktion einzelner Teilräume entspricht nicht der Planungsmethodik auf Ebene der Raumordnung und ist im Rahmen einer gleichwertigen Bewertung des Suchraums nicht leistbar. Lokal besonders hervorzuhebende Empfindlichkeiten werden ggf. verbal-argumentativ bei der Konfliktdarstellung mit behandelt. Die Bewertungsmethodik wird im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung noch im Einzelnen vorgestellt.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
053/13	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	<b>Bündelungsgebot</b> Von zentraler Bedeutung bei der Trassenfindung ist der gesetzliche Auftrag der Bündelung von Verkehrsinfrastrukturen. Für unseren Planungsraum ist dies von besonderer Bedeutung, da durch unsere Verbandsgebiete bereits zahlreiche Trassen verlaufen. Dem Bündelungsgebot muss in unserem Raum ein besonderes Gewicht beigemessen werden, um einer weiteren Landschaftszerschneidung entgegenzuwirken und die heute schon unter hohem Nutzungsdruck stehenden Freiflächen zu sichern und funktionsfähig zu halten.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Zum aktuellen Planungsstand ist bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Im Übrigen werden Schutzgebiete nicht kategorisch von einer Trassenführung ausgeschlossen, sondern nur - im Hinblick auf die für sie geltenden gesetzlichen Schutzanforderungen - in entsprechende Raumwiderstandskategorien eingruppiert.
053/14	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Der Aspekt der Erhaltung von funktionsfähigen Lebensraumnetzwerkflächen sowie das Bündelungsgebot werden zwar als relevante Bewertungsgrundlage genannt, aber u. E. anscheinend bisher zu übergeordnet in Trassenfindungsprozess berücksichtigt. Die Kriterienbewertung in Anhang 2 stellt dar, dass insbesondere Schutzgebiete einen sehr hohen Konfliktstatus eingeräumt bekommen. Dies führt im Hinblick auf das Bündelungsgebot und im Zusammenhang mit den räumlichen Gegebenheiten des Verbandsgebiets dazu, dass das Bündelungsprinzip hier im Weiteren nahezu unmöglich erscheint. Denn in unserem Raum, in dem beinahe alle bestehenden Trassen durch Schutzgebiete verlaufen, lassen die bisher dargelegte Bewertungsgrundlagen erwarten, dass in weiteren Schritten solche Trassenvariante nicht mehr näher verfolgt werden. Wir fordern daher, das Bündelungsgebot mit deutlich stärkerem Gewicht zu berücksichtigen und sprechen uns dagegen aus, dass die Lage einer Verkehrsstrasse innerhalb eines Schutzgebietes - insbesondere Natura 2000 - dazu führt, dass diese Alternative im Sinne des Bündelungsprinzips bereits zu früh kaum mehr in Frage kommt.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Bei der Entwicklung von Linienkorridoren wird bei Durchführungen von Natura 2000-Gebieten ein "Bündelungsbonus" vergeben, ihre Durchfahrungsängen werden nur zur Hälfte angerechnet. Bei der vergleichenden Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten und der Beurteilung der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung z. B. von Natura 2000-Gebieten wird auch bewertet, ob eine Zerschneidung in Randlage eines Schutzgebiets bzw. in Bündelung erfolgt, oder ob es sich um Neuzerschneidungen handelt. Dies kann im Einzelfall auch durch eine verbal-argumentative Beurteilung erfolgen.
053/15	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Der Karte „Raumwiderstände - Raumordnung und Umwelt zusammengeführt“ im Anhang 3 entnehmen wir, dass in der Gesamtbewertung überwiegend nur hohe bis außerordentlich hohe Raumwiderstände zu erwarten sind und zwischen Ballungsräumen und beispielsweise dem eher ländlichen Raum linksrheinisch kein Unterschied gemacht wurde. Diese gleichgesetzte Bewertung wird unserem Raum in der Gesamtschau nicht gerecht. Gerade in bereits hoch verdichtetem Ballungsraum mit nur noch kleinfächig zusammenhängenden Freiräumen, die für die Vernetzung von Lebensräume notwendig sind, u.a. auch der Erholung dienen und bereits jetzt schon stark vorbelastet sind, fordern wir den Bereich im Sinne des Bündelungsgebots detaillierter zu prüfen und das Kriterium Landschaftszerschneidung/ Trennwirkung stärker zu gewichten. Ein kategorischer Ausschluss von Schutzgebieten - hier insbes. Natura-2000 Gebiete und Naturschutzgebiete, hätte die Konsequenz den Fokus zu stark auf die letzten Offenlandfreiflächen zu lenken. Dies halten wir aber aufgrund vorangegangener Ausführungen zu diesem Zeitpunkt für nicht gerechtfertigt und fordern im weiteren Verfahren zunächst eine detaillierte Einzelfallprüfung der Auswirkungen eines Ausbaus. Denn den letzten zusammenhängenden Freiräumen, wie dem zwischen Heidelberg, Eppelheim und Plankstadt, kommt ebenso wie den Schutzgebieten ein besonderer Freiraumstatus zu und dem Ausbau vorhandener Verkehrswege ist Vorrang vor dem Neubau einzuräumen. Gerade in unserem Raum besteht die Notwendigkeit des Bündelns von Trassen und Lösungen wie Tunnelbau.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte  6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		Eine lokal differenzierte Einstufung einzelner Teilräume entspricht nicht der Planungsmethodik auf Ebene der Raumordnung und ist im Rahmen einer gleichwertigen Bewertung des Suchraums nicht leistbar. Lokal besonders hervorzuhebende Empfindlichkeiten werden ggf. verbal-argumentativ bei der Konfliktdarstellung mit behandelt. Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorentwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Dies wird im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Bei der Entwicklung von Linienkorridoren wird bei Durchführungen von Natura 2000-Gebieten ein "Bündelungsbonus" vergeben, ihre Durchfahrungsängen werden nur zur Hälfte angerechnet. Bei der vergleichenden Bewertung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten und der Beurteilung der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung z. B. von Natura 2000-Gebieten wird auch bewertet, ob eine Zerschneidung in Randlage eines Schutzgebiets bzw. in Bündelung erfolgt, oder ob es sich um Neuzerschneidungen handelt. Dies kann im Einzelfall auch durch eine verbal-argumentative Beurteilung erfolgen.
053/16	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Wir sind der Auffassung, dass in Anbetracht der sehr hohen Konfliktträchtigkeit durch eine großräumig gedachte Untertunnelung, wie sie heute bspw. bereits auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe-Raststatt zu finden ist, der Konflikt deutlich gemindert werden könnte und solche Überlegungen stärker im Hinblick auf die Planungsvarianten miteinfließen müssten. Dies entspricht auch den im LEP BW dargelegten Grundsätzen zu den Leitbildern der räumlichen Entwicklung „die Nutzung von Freiräumen für Siedlungen, Verkehrswege und Infrastruktureinrichtungen durch Konzentration, Bündelung, Ausbau vor Neubau sowie Wiedernutzung von Brachflächen auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß zu begrenzen (...)“ und „raumspezifische Gegebenheiten und Erfordernisse zu berücksichtigen (...)“.	5.4 Linienkorridorentwürfe	x		Als Planungsprämissen wurde festgelegt, aus topographischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnelösungen überwunden werden können. In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert.
053/17	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Auch weisen wir darauf hin, dass im Trassenkorridor weitere raumwirksame Planungen anderer liegen, die im weiteren Planungsverfahren Berücksichtigung finden sollten (Ausführungen s.i.F.). <b>Berücksichtigung raumwirksamer Planungen</b> Wir halten es für erforderlich auch geplante oder in der Umsetzung befindliche Maßnahmen und Überlegungen frühzeitig mit in den Trassenfindungsprozess aufzunehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Von besonderer Bedeutung sind dabei u.a. die Maßgaben aus der Flächennutzungs- und Landschaftsplanung sowie räumlich enger gefasste Strategien, Konzepte, Planungen und Maßnahmen weiterer Planungsträger.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Pläne, die sich in Aufstellung befinden und Projekte, die sich derzeit in der Planung befinden werden im Rahmen der Bearbeitung abgefragt und berücksichtigt. Geplante Vorhaben müssen jedoch hinreichend verfestigt und raumkonkret sein, um berücksichtigt werden zu können.

Nr. (StN-Hinweis)	T6B	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
053/18	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Der Nachbarschaftsverband hat 2020 ein langjähriges Verfahren einer Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans abgeschlossen. Zentrale Maßgabe war, dass keine bandartige Siedlungsstrukturen verstärkt werden, keine weiteren Zerschneidungen des Landschaftsraums entstehen und eine weitere Fragmentierung der Freiraum- und Siedlungsstruktur ausgeschlossen wird. Dafür wurden ehemalige Bauflächen mit Auswirkungen auf die soeben genannten Belange aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen. Eine Neubaustrecke zwischen Mannheim, Heidelberg, Eppelheim, Plankstadt und Offersheim steht im Widerspruch zu allen Zielen der Flächennutzungs- und Landschaftsplanung, die seit vielen Jahren Maßgabe für weitere bauliche Entwicklungen sind. Die politische Willensbekundung aller 18 Mitgliedsgemeinden sollte entsprechend Berücksichtigung finden.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Variantenvergleich wird geprüft, ob es konfliktärmere Varianten gibt. Insbesondere werden auch Bündelungsmöglichkeiten geprüft. Als Vorzugsvariante wird diejenige empfohlen, die insgesamt die geringsten Konflikte aufweist.
053/19	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Auch sollten die Landschaftsentwicklungsprojekte des Nachbarschaftsverbands, wie beispielsweise die historische Maulbeerallee mit der Zielsetzung der Aufrechterhaltung der Sichtachse und der Durchfahrbarkeit von Heidelberg bis Schwetzingen, mitberücksichtigt werden. Erste Sicherungsmaßnahmen wurden +D267 bereits durch Aufnahme von Flächen zur Landschaftsentwicklung im Bereich Schwetzingen und Plankstadt im Flächennutzungsplan aufgenommen. Es wird gebeten daraufhin zu wirken, diese Achse weiterhin funktionsfähig bleibt.	7.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft	x		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
053/20	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Grundsätzlich bitten wir zudem darum nicht erst in der vertiefenden Planungsraumanalyse die FNPFflächen heranzuziehen, sondern bereits jetzt schon die Flächenkulisse des aktuellen FNP inkl. aller Entwicklungsfächen zugrunde zu legen. Nur so können u.E. die räumlichen Zusammenhänge richtig beurteilt und die Immissionsschutzrechtlich notwendigen Abstände ermittelt werden.	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur		x	Für den ca. 2.000 km² großen Suchraum ist es nicht leistbar und auch nicht erforderlich, alle Flächennutzungspläne auszuwerten und in Raumwiderstandsklassen zu transferieren. Bei der Linienoptimierung der aus dem Segmentvergleich entwickelten durchgängigen Linienvarianten und im anschließenden Variantenvergleich werden diese aber berücksichtigt.
053/21	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Des Weiteren möchten wir auf uns bekannte die Linienkorridore tangierende Planungen anderer verweisen. Hier sind beispielsweise die geplante Straßenbahnlinie zwischen Heidelberg und Plankstadt, die Planungen zu einem Radschnellweg zwischen Heidelberg und Schwetzingen, die Ziele aus der Biodiversitätsstrategie der Stadt Heidelberg und die darin enthaltenen Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich, der Landschaftspflege und -entwicklung, sowie dem Artenschutz zu nennen.	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		Pläne, die sich in Aufstellung befinden und Projekte, die sich derzeit in der Planung befinden, werden im Rahmen der Bearbeitung abgefragt und berücksichtigt. Geplante Vorhaben müssen jedoch hinreichend verfestigt und raumkonkret sein, um berücksichtigt werden zu können.
053/22	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	<b>Fazit</b> Betrachtet man die Siedlungsstrukturen des Oberrheingraben zwischen Schweizer Grenze bis ins Frankfurter Umland, wird schnell deutlich, dass das Gebiet des Nachbarschaftsverbands bereits heute einen der am dichtesten besiedelten und durch begleitende Infrastruktureinrichtungen vorbelasteten Räume in ganz Baden-Württemberg darstellt. Bezogen auf den letzten verbliebenen Freiraum ist von Bedeutung, dass nicht durch siedlungsbezogene Nutzungen beeinträchtigte und unzerschnittene Landschaftsteile v. a. im Verdichtungsraum der Ebene selten geworden sind und einen Wert an sich darstellen. Die im Verbandsgebiet erhaltenen zusammenhängenden Freiflächen bedürfen daher sowohl im Hinblick auf die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen (Boden, Wasser, Klima) als auch als Lebensraum von landschaftstypischen Tierarten und Ort der Erholung des Menschen - unabhängig von der Bewertung der derzeitigen Schutzgutaussprägungen - des besonderen Schutzes.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt. Dabei kann jedoch die Bewertung der vorhandenen Freiflächen nicht unabhängig von den derzeitigen Schutzgutaussprägungen erfolgen.
053/23	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Auch wenn mit einer Trassenführung (NBS Varianten T1007 inkl. umgebende Varianten) im Hinblick auf wirtschaftliche Aspekte (geringster Aufwand) augenscheinlich die beste Lösung gefunden werden könnte, hätte dies weitreichende Konsequenzen für unseren Raum. Es würde ein neuer Landschaftsraum zerschnitten, gestört und weiter abgewertet werden, der einen der letzten im Verbandsgebiet noch nahezu zusammenhängenden Freiräume des Offenlands ausbildet.	6.3.3 Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Natur und Landschaft	x		In der RO-Unterlage werden alle im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens diskutierten Trassenalternativen dargestellt. Der Trassenauswahlprozess wird unter Anwendung einer nachvollziehbaren Methodik dokumentiert. Eine gesamtwirtschaftliche Bewertung muss ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 erreichen und in die Abwägung mit einfließen, steht aber in angemessenem Verhältnis zu anderen umweltfachlichen/raumplanerischen Wirkfaktoren.
053/25	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	Auch wenn es grundsätzlich nachvollziehbar erscheint, dass die Frage einer Trassenfindung in unserer Region nicht leicht gelingen kann und generell ein hohes Konfliktpotential mit sich bringt, sehen wir die Notwendigkeit als gegeben an, den Fokus im weiteren Verfahren stärker auf die Bündelung und damit den Ausbau von bereits bestehenden Trassenverläufen zu legen. Aufgrund der genannten Belange sehen wir es als erforderlich an, auch eine großräumigere Tunnellösung ernsthaft zu prüfen. Diese ist nach Durchsicht der Unterlagen noch unzureichend in Erwägung gezogen wurden.	6.3.1 Auswirkungen auf allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte	x		Das Bündelungsgebot wird bei der Linienkorridorentwicklung und im Rahmen der Bewertungen der Varianten berücksichtigt, um Neuzerschneidungen bislang unbelasteter Räume möglichst zu vermeiden. Bündelungsmöglichkeiten gehen in die Linienkorridorwürfe ein, sofern sie unter Berücksichtigung der Planungsprämissen als technisch realisierbar eingeschätzt wurden. Eine verstärkte Zerschneidungswirkung soll möglichst vermieden werden, deshalb wird dem raumordnerischen Bündelungsgebot besondere Beachtung geschenkt. Zum aktuellen Planungsstand ist allerdings bereits erkennbar, dass zwei zusätzliche Gleise entlang der vorhandenen Infrastrukturen zum Teil nur mit erheblichen Eingriffen in die Gebäudestruktur realisierbar wären. Demzufolge ist davon auszugehen, dass Neuzerschneidungen teilweise nicht vermeidbar sein werden. Dies wird im Rahmen des Variantenvergleichs näher beleuchtet und fließt entsprechend in die Bewertung der Varianten mit ein. Bündelungsoptionen werden hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit geprüft und in die Linienkorridorentwicklung aufgenommen. Im Variantenvergleich werden die Vorteile einer Bündelung gegenüber einer Neuzerschneidung in der Bewertung berücksichtigt, aber auch die Nachteile, z. B. hinsichtlich zusätzlicher Lärmbelastungen. Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topographischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnelösungen überwunden werden können.

Nr. (StN-Hinweis)	TöB	Stellungnahme	Thema/ Kapitel TV	Behandlung im weiteren Planungsprozess		Bemerkung
				Ja	Nein	
124/01	Wieblinger Bezirksbeirat	<p>1. Für die Ermittlung der Linienkorridore wurden bisher ausschließlich bestehenden Naturschutz- und Natura 2000-Gebiete etc. berücksichtigt. Weitere Informationen zum Vorkommen geschützter Arten und z.T. seit Jahren bestehende Naturschutzprojekte müssen dringend in die Betrachtung einbezogen werden. Diese sind – besonders auf der Wieblinger Gemarkung – von zentraler Bedeutung zur Beurteilung der Korridore:</p> <p>(z.B. Projekte zur Rettung der letzten Rebhuhn-Bestände in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg, Projekte zur Insektenförderung im nördlichen Oberrhein, mehrere Biotopvernetzungsprojekte in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg.</p> <p>Der Bereich zwischen Kiesgrube Engelhorn und Grenzhöfer Wald ist Kerngebiet im Artenschutzplan innerhalb der Biodiversitätsstrategie der Stadt Heidelberg. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, die Kiesgrube als Naturschutzgebiet ausweisen zu lassen, um die Wanderbeziehungen für Amphibien zwischen dem Grenzhöfer Wald und der Kiesgrube (Kreuzkröte, Grasfrosch, Erdkröte) sind zu erhalten.</p> <p>Der Bestand an Singvögeln und der Greifvögel im Gebiet rund um den Grenzhof konnte in den letzten Jahren nicht nur stabilisiert werden, sondern durch die tatkräftige Arbeit von Naturschutzverbänden sogar erhöht werden. Zur Dokumentation führte Armin Konrad (NABU) auch mehrere Offenland-Kartierungen durch.</p> <p>Des Weiteren liegen rund um die Kiesgrube Engelhorn, dem Grenzhöfer Wald (Varianten 1001 und 1005, blau) und südlich davon im Bereich Neurott (Variante 1007) wertvolle Feldvogel- und Bodenbrütervorkommen: z.B. Feldlerche (RL 3 BW) und Graumammer (RL 1 BW). Die Feldvogelkartierung von 2020, angehängt- ich weiß nicht, ob diese öffentlich ist)</p>	7.4.2 Artenschutz	x		<p>Beim Entwurf der Grobkorridore und Linienkorridore werden noch keine faunistischen Daten berücksichtigt. Der Raumordnungsebene entsprechend werden zunächst insbesondere diejenigen Arten betrachtet, die verfahrenskritisch sein könnten. Es erfolgt eine artenschutzrechtliche Risikoeinschätzung der ernsthaft in Betracht kommenden Varianten auf der Grundlage vorhandener Daten und ergänzend durchgeführter Übersichtskartierungen. Eine entsprechende Datenabfrage wurde durchgeführt.</p> <p>Der Biotopverbund wird im Umweltbericht als Kriterium innerhalb des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt. Daten zum Biotopverbund und zu Ausgleichsflächen werden berücksichtigt und fließen in den Variantenvergleich ein. Umfassende faunistische Kartierungen werden erst auf Planfeststellungsebene durchgeführt.</p>
124/02	Wieblinger Bezirksbeirat	<p>Dringend berücksichtigt werden muss auch die Qualität der landwirtschaftlichen Flächen im Wieblinger Ortsteils Grenzhof und damit auch die Vorzugs- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft aus der Regionalplanung in das Raumordnungsverfahren. Je nach Bodenqualität sollten sie mit mindestens einem hohen (III) bzw. sehr hohen (IV) Raumwiderstand bewertet werden.</p> <p>Dies ist für die Sicherung der hochwertigen Böden und für eine regionale Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln ohne lange Transportwege von zentraler Bedeutung. Die irreversible und nicht ausgleichbare Inanspruchnahme sehr hochwertiger Böden, gerade in hochverdichteten Bereichen, ist für die Sicherung unserer Lebensgrundlage zu vermeiden.</p>	5.2 Raumwiderstandbetrachtung		x	<p>Entsprechend der Definition der Raumwiderstandsklassen werden die Vorranggebiete Landwirtschaft der RWK III und Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft der RWK II zugeordnet.</p> <p>Im anschließenden Variantenvergleich wird die Inanspruchnahme von Böden, insbesondere von schutzwürdigen Böden, zu denen auch besonders ertragreiche Böden zählen, im Rahmen der Bewertungen des Schutzguts Boden behandelt.</p>
124/03	Wieblinger Bezirksbeirat	<p>Die bisher untersuchten Bahntrassen mitten durch die landwirtschaftlichen Flächen des Wieblinger Ortsteils Grenzhof würden für alle Bewohner*innen des Grenzhofs eine unzumutbare Belastung bedeuten. Der Weiler würde noch mehr als bisher von seinem „Mutterstadtteil“ Heidelberg-Wieblingen abgeschnitten, der alte Friedhof müsste wohl verschwinden usw.</p>	6.3.2 Auswirkungen auf die Regionale Siedlungsstruktur	x		<p>Die Hinweise werden berücksichtigt. Zerschneidungswirkungen werden beim Schutzgut Landschaft berücksichtigt</p>
124/04	Wieblinger Bezirksbeirat	<p>Die bisher geplanten Trassen- und Linienführungen der DB kreuzen regionale Planungen:</p> <p>In diesem Gebiet ist der Bau eines Radschnellweges zwischen Schwetzingen und Heidelberg geplant. Neben umfangreichen Planungen für unterschiedliche Verkehrsarten, die im Freibereich zwischen dem Patrick-Henry-Village über den Grenzhof bis nach Mannheim bestehen und bisher in den Planungen zu wenig in Erscheinung treten, finden dort auch Planungen von Infrastrukturtägern statt, wie die Erneuerung oder der Neubau von Stromtrassen oder Erdgasleitungen. All diese Planungen müssen in die Untersuchungen einfließen.</p>	6.3.8 Konkurrierende Planungen Dritter	x		<p>Laufende Planungen Dritter werden im Rahmen der Erarbeitung der Raumordnungsunterlagen bei den zuständigen Behörden abgefragt und im Hinblick auf ihre Relevanz für das hier zu prüfende Vorhaben beurteilt.</p>
124/05	Wieblinger Bezirksbeirat	<p>Im Übrigen schließen wir uns den Stellungnahmen der Stadt Heidelberg und dem Offenen Brief an die politischen Entscheidungsträger zur Neu-/Ausbaustrecke Güterverkehr DB Netze des Vereins zur Weiterentwicklung des Heidelberger Ortsteil Grenzhof an und bitten Verkehrswege zu bündeln und, wo Felder oder Naturreservaten durchschnitten werden, eine Untertunnelung in Betracht zu ziehen.</p>	5.4 Linienkorridorentwürfe		x	<p>Es handelt sich um einen iterativen Planungsprozess, bei dem es bei stringenter Anwendung der Planungsmethodik vorkommen kann, dass auch zunächst nicht weiterverfolgte Teile des Raums ggfs. im weiteren Planungsverlauf wieder für eine Trassenführung in Betracht kommen können und müssen. Der Abschichtungsprozess für die jeweiligen Linienkorridore wird in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargelegt und wird in den Dialogforen der Öffentlichkeit vorgestellt.</p> <p>Als Planungsprämisse wurde festgelegt, aus topographischen Gründen primär oberirdische Linien zu planen. Sofern schwerwiegende Konflikte nicht vermeidbar sind, wird geprüft, ob diese z. B. durch Tunnellösungen überwunden werden können.</p>