



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 2 - WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

STABSSTELLE NBS/ABS MANNHEIM – KARLSRUHE

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Karlsruhe 28.07.2022

Name Daniela Walter

Durchwahl 0721 926-7514

Aktenzeichen 21-3824.5/9

(Bitte bei Antwort angeben)

DB Netz AG
Herrn Björn Bauer
Gutschstraße 6
76137 Karlsruhe

bjorn.bauer@deutschebahn.com

Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens für das Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe; Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens

Anlagen

Zusammenstellungen der eingebrachten Anregungen und Hinweise zum DB-seitig vorgeschlagenen Untersuchungsrahmen (Synopsen der DB Netz AG)

Sehr geehrter Herr Bauer,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Bahnprojekt Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe ist zur Kapazitätssteigerung und Engpassauflösung die Einrichtung zweier zusätzlicher Gleise zwischen Mannheim und Karlsruhe vorgesehen. Der Abschnitt Mannheim – Karlsruhe ist Teil des bereits heute verkehrlich stark belasteten Eisenbahnkorridors Frankfurt – Basel. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP Projekt Nr. 2-004-V03, Korridor Mittelrhein: Zielnetz I) ist das Vorhaben im vordringlichen Bedarf enthalten. Prognosen gehen von einem erheblichen weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung aus.

Der Projekt- bzw. Vorhabenbegriff umfasst gemäß Abstimmung zwischen Bund und Vorhabenträgerin auch die Nord-Süd-Durchbindung des Knotens Mannheim (BVWP Projekt Nr. K-004-V01, Knoten Mannheim) sowie die Anforderungen aus dem Deutschlandtakt, die auf die Nord-Süd-Durchbindung des Korridor Mittelrhein: Zielnetz I wirken.

Aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens ist gemäß § 15 Abs. 1 S. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 1 Nr. 9 Raumordnungsverordnung (RoV), § 18 Abs. 1 Landesplanungsgesetz BW (LplG) die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) erforderlich. In diesem sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung unter überörtlichen Gesichtspunkten, wie auch ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternativen zu prüfen. Im ROV erfolgt zudem eine Prüfung der Verträglichkeit der raumbedeutsamen und überörtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung). Das ROV ist den sich anschließenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung des Vorhabens vorgelagert.

Der Suchraum für die Trasse erstreckt sich über ein Gebiet von ca. 2.100 km² zwischen Mannheim und Karlsruhe in Nord-Süd-Richtung sowie dem Kraichgau und dem Pfälzerwald in Ost-West-Richtung. Grundsätzlich sind zum jetzigen Zeitpunkt Möglichkeiten rechtsrheinischer und linksrheinischer sowie rheinquerender Linienverbindungen denkbar, weshalb sowohl auf baden-württembergischer als auch auf rheinland-pfälzischer Seite Vorbereitungen für ein ROV getroffen werden. Der diesbezügliche Scopingprozess unter Beteiligung der zuständigen Raumordnungsbehörden läuft bereits seit dem Jahr 2020.

Im Rahmen des Scopingverfahrens wurde auf Ihren Antrag hin (Schreiben vom 30. August 2021) am 29. November 2021 seitens der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe für den baden-württembergischen Teilraum eine Antragskonferenz zum Projekt Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe durchgeführt. In der Antragskonferenz wurden Gegenstand, Umfang und Methoden der Raum- und Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit Ihnen und den geladenen Kommunen, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, Verbänden, Vereinigungen sowie Vertretern der dem Regierungspräsidium bekannten Bürgerinitiativen besprochen. Im Vorfeld der Antragskonferenz bestand für die Geladenen die Gelegenheit, schriftlich zum vorgeschlagenen Untersuchungsrahmen Stellung zu nehmen. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden Ihnen zur Kenntnis übermittelt.

Gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 ROG legt der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme der für die Raumordnung zuständigen Landesbehörde die Verfahrensunterlagen vor, die notwendig sind, um eine Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens zu ermöglichen. Da für das geplante Bahnprojekt gemäß § 1

Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Ziff. 14.7 Anlage 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) eine UVP-Pflicht besteht, wird bereits auf Ebene des ROV – unabhängig von dem Erfordernis einer raumordnerischen UVP nach §§ 18 Abs. 2, 19 Abs. 3 S. 2 LplG – eine UVP nach dem UVPG durchgeführt. Diese UVP wird gemäß § 49 Abs. 1 UVPG nach dem jeweiligen Planungsstand des Vorhabens, einschließlich der Trassenalternativen nach § 15 Abs. 1 S. 3 ROG (ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternativen), durchgeführt.

In §§ 18, 19 LplG BW ist in grundlegender Form geregelt, welche Angaben in der Antragsunterlage zum ROV erforderlich sind. Ähnliche Regelungen enthält auch das UVPG – dessen §§ 15 ff. zusätzlich zum ROG bzw. zum LplG bei der Erstellung der Antragsunterlagen Anwendung finden – für die im Rahmen der UVP erforderlichen Angaben. Da diese Regelungen allerdings sehr abstrakt sind, sehen sowohl das LplG als auch das UVPG vor, dass die zuständige Behörde die Vorhabenträgerin bei der Erstellung der Unterlagen dahingehend berät, was im jeweiligen Einzelfall konkret zu untersuchen, zu bewerten und damit letztlich in der Raumordnungsunterlage darzustellen ist.

Mit diesem Schreiben übermitteln wir Ihnen als Grundlage für die Erarbeitung der Antragsunterlagen für das noch folgende ROV die Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens. Der Untersuchungsrahmen kann im weiteren Planungsprozess aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen erweitert oder modifiziert werden.

Unter Berücksichtigung der von den Beteiligten geäußerten Anregungen und Hinweise im Rahmen des Scopingverfahrens bzw. der Antragskonferenz wird der voraussichtliche Untersuchungsrahmen der für die Durchführung des o. g. ROV von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin vorzulegenden Unterlagen **auf Grundlage des vorgeschlagenen Untersuchungsrahmens (digitale Tischvorlage der Vorhabenträgerin zur Antragskonferenz)** festgelegt und wie folgt präzisiert:

Zu Kapitel 2 Tischvorlage (Beschreibung und Begründung des Vorhabens):

- Wesentliche Planungsgrundlage für das Vorhaben ist die zugrunde gelegte Prognose der Verkehrsentwicklung. Bislang wird dem Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe die derzeit geltende Zugzahlenprognose 2030 zugrunde gelegt. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wird

im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aktuell eine strategische Langfristprognose der Verkehrsentwicklung in Deutschland für den Personen- und Güterverkehr mit dem Zieljahr 2040 erarbeitet, deren Ergebnis voraussichtlich Anfang 2024 vorliegen soll. Sollte die Zugzahlenprognose 2040 vor Abschluss des ROV vorliegen, ist diese – auch mit Blick auf die im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) dargelegten Klimaziele – den Unterlagen des ROV zugrunde zu legen. Falls absehbar ist, dass die Zugzahlenprognose 2040 in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit der geplanten Einleitung des ROV vorliegen wird, ist diese den Antragsunterlagen zugrunde zu legen. Liegt die Zugzahlenprognose 2040 erst während des laufenden ROV vor, sind die Antragsunterlagen in Abstimmung mit der höheren Raumordnungsbehörde nachzuarbeiten bzw. anzupassen.

- Sofern die Zugzahlenprognose 2040 bei Einreichung der Antragsunterlagen noch nicht und auch nicht in absehbarer Zeit vorliegt, ist in den Antragsunterlagen – um potentielle Auswirkungen eines zu kurzen Planungshorizontes von deutlich unter 10 Jahren zwischenzeitlich möglichst gering zu halten – darzustellen, dass der Variantenvergleich der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen sowie die Auswahl und die Betrachtung der Auswirkungen der Antragsvariante auch bei einer Erhöhung der Zugzahlen Bestand hat. Die methodische Vorgehensweise ist in kontinuierlicher und enger Abstimmung mit der höheren Raumordnungsbehörde zu erarbeiten.
- Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf derzeitige und geplante Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind über den Suchraum hinaus und im internationalen Kontext darzustellen. Auch ist die Einbindung in neue Konzepte wie Deutschlandtakt und Netzkonzeption 2030 zu erläutern.
- Auswirkungen des Vorhabens auf die bestehende Bahninfrastruktur sind im Hinblick auf mögliche Fernwirkungen (z.B. Erhöhung der Lärmbelastungen) innerhalb und über den Suchraum hinaus mitzubetrachten.
- Weitere geplante Vorhaben der Deutschen Bahn sowie Planungen Dritter sind – sofern hinreichend verfestigt und raumkonkret – im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung zu berücksichtigen.

Zu Kapitel 4.1 Tischvorlage (Abgrenzung des Suchraums) sowie Kapitel 5 (Vorgehen zur Linienfindung):

- Die Abgrenzung des Suchraums, insbesondere nach Süden, ist in Bezug auf den konkreten Anschluss an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel darzustellen und zu begründen.
- Zwangsanschlusspunkte sind für alle Varianten plausibel darzustellen und zu begründen. Falls Varianten über den nach der Tischvorlage abgegrenzten Suchraum hinausgehen, sind diese darzustellen und entsprechend der Varianten innerhalb des Suchraums zu untersuchen und zu bewerten.

Zu Kapitel 5 Tischvorlage (Vorgehen zur Linienfindung):

- Im Rahmen der Begründung des Vorhabens sind die im Vorfeld des ROV diskutierten Trassenalternativen darzustellen. Dabei wird im Hinblick auf den Trassenauswahlprozess besonderer Wert auf eine nachvollziehbare Methodik sowie deren konsequente Anwendung bei der Abschichtung der Alternativen gelegt; diese ist entsprechend zu dokumentieren. Dies gilt auch für die Darlegung der technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Entscheidungsfaktoren (u. a. Planungsprämissen).
- Im Trassenauswahlprozess muss das Abwägungsmaterial in jedem Planungsstadium hinreichend konkret und vollständig sein, sodass eine sachgerechte Auswahlentscheidung über die jeweiligen Trassenalternativen nachvollzogen werden kann. Die auf jeder Entscheidungsstufe in Betracht kommenden Trassenalternativen – gleich, ob rechtsrheinisch oder linksrheinisch – sind vergleichbar und gleichwertig zu untersuchen und zu bewerten.
- Die grundsätzliche Anwendung einer abstrakt-generellen Planungsmethodik schließt aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde nicht aus, dass in den Raumordnungsunterlagen – insbesondere vor dem Hintergrund des räumlichen Umfangs des Projekts – hinsichtlich einer Plausibilisierung des Trassenauswahlprozesses in besonders begründeten Einzelfällen nach Abstimmung mit der höheren Raumordnungsbehörde eine vertiefte Betrachtung erforderlich sein kann.

Zu Kapitel 6 Tischvorlage (Zu erwartende Auswirkungen auf die Belange der Raumordnung) sowie Kapitel 1.3 (Relevante Raumordnungspläne) bzw. 7 Tischvorlage (Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter):

- Die in der Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz vom 19.08.2021 (nachfolgend

„BRPHV“) festgelegten Grundsätze und Ziele sind zu berücksichtigen bzw. zu beachten. Hiernach ist insbesondere ein Freihalten des Raums für eine Deichverstärkung oder Deichrückverlegung erforderlich, wenn ein geplantes Vorhaben mit einer hinreichend verfestigten Planung der für den Hochwasserschutz zuständigen Behörde kollidiert (vgl. Anlage BRPHV, Teil B, II. 1.2 (Z)). In diesem Zusammenhang sind vorliegend insbesondere das Dammertüchtigungsprogramm des Landes Baden-Württemberg zu beachten als auch Planungen des Landesbetriebs Gewässer (u.a. gewässerökologische Maßnahmen, Hochwasserschutz- und Ökologieprojekte) je nach Rechtsstand der Planung zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

- Im Hinblick auf die Überprüfung der Übereinstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung sind im Rahmen des Trassenauswahlprozesses auch die vom Vorhaben betroffenen Plansätze des LEP BW zu berücksichtigen bzw. zu beachten; dies ist in den Antragsunterlagen entsprechend zu dokumentieren.
- Im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung und der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind die Inhalte der Landschaftsplanung, insbesondere auch die Inhalte des Landschaftsrahmenplans 2019 (RVMO), nach § 9 Abs. 5 BNatSchG zu berücksichtigen.
- Im Rahmen des Trassenauswahlprozesses sind auch räumliche Entwicklungsvorstellungen der Kommunen anhand der Flächennutzungs- und Bebauungspläne zu berücksichtigen bzw. zu beachten. Ebenso sollen Kompensations- und Ökokontenflächen in die Betrachtung mit einfließen.
- Bei der Erstellung der Antragsunterlagen sind neben der Beachtung des Landesentwicklungsplans und der einschlägigen Regionalpläne die in Aufstellung befindlichen (Teil-)Fortschreibungen/Änderungen von Raumordnungsplänen (insbesondere Landesentwicklungsplan BW, betroffene Regionalpläne) in ihrer Gesamtheit in die Betrachtungen einzubeziehen. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung sind in diesem Zusammenhang als sonstige Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Nach Inkrafttreten der jeweiligen Pläne sind deren Festlegungen zu beachten (Ziele der Raumordnung) bzw. zu berücksichtigen (Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung).

Zu Kapitel 6.3.5 Tischvorlage (Auswirkungen auf die Regionale Freiraumstruktur – Land- und Forstwirtschaft):

- Laufende Flurneuordnungsverfahren sind in die Betrachtungen der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen einzubeziehen und Informationen zu den entsprechenden Verfahren frühzeitig abzufragen.

Zu Kapitel 7 Tischvorlage (Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter):

- Im Rahmen der Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sind zusätzlich zu den rechtskräftigen und vorläufig gesicherten auch die im Verfahren befindlichen Schutzgebietsausweisungen (z.B. Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete) in den Trassenauswahlprozess einzubeziehen.

Zu Kapitel 7.2 Tischvorlage (Methodisches Vorgehen Zielsystem Umwelt) sowie Kapitel 7.4.1 (NATURA 2000) und Kapitel 7.4.2 (Artenschutz):

- Mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind bei verfahrenskritischen Fragestellungen ebenenspezifisch (Ebene der Raumordnung) bereits im Rahmen des Variantenvergleichs zu betrachten und in der nachfolgenden Auswirkungsprognose zu konkretisieren.
- Wir empfehlen – ebenfalls bei verfahrenskritischen Fragestellungen – auch konzeptionelle Überlegungen zur Kompensation des Vorhabens in die Betrachtung mit einfließen zu lassen.

Zu Kapitel 7.3 Tischvorlage (Auswirkungen auf die Schutzgüter), insbesondere Kapitel 7.3.1 Tischvorlage (Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit):

- Die im Rahmen des Dialogprozesses im vertiefenden Workshop am 8. Dezember 2021 dargestellten „Grundlagen zum Schall- und Erschütterungsschutz“ sind in den Antragsunterlagen darzustellen und zu konkretisieren. Im Fall von Ausbau- oder Bündelungsabschnitten (Schiene, Autobahn, stark frequentierte Bundesstraßen) sind unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen durch die Bestandsinfrastruktur Aussagen zur Gesamtlärmbelastung (Summenpegel) zu treffen. Die Lärmintensität, insbesondere hohe Lärmbelastungen wie die Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für Wohngebiete (nach der Rechtsprechung des BVerwG regelmäßig > 60 dB(A) nachts/ >70 dB(A) tags) sind kenntlich zu machen und in geeigneter Weise darzustellen. Fernwirkungen sind zu berücksichtigen (s.o.).

- Auch sind im Rahmen der Beurteilung der Schallimmissionen für die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten bei der Ermittlung der Betroffenheiten von bestehenden und geplanten Siedlungsbereichen rechtskräftige Bebauungspläne mit in die Betrachtungen einzubeziehen. In Gebieten, in denen die Eigenart der näheren Umgebung einem der in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) bezeichneten Baugebiete entspricht (§ 34 Abs. 2 BauGB), sind die Werte für den entsprechenden Baugebietstyp nach BauNVO zugrunde zu legen.
- Wir empfehlen, für die Antragsvariante, bei entsprechender räumlicher Relevanz, Aussagen zu Flächen für die der Sicherheit und dem Katastrophenschutz dienenden Anlagen in die Betrachtung mit einfließen zu lassen.
- Auch empfehlen wir – soweit für das Vorhaben von Bedeutung – bei der Darstellung der Umweltauswirkungen Risiken durch schwere Unfälle und Katastrophen darzustellen und zu behandeln. Insbesondere empfehlen wir, bei den zu berücksichtigenden Faktoren zur Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auch Betriebe der sog. Seveso-III-Richtlinie bzw. Betriebsbereiche nach Störfallverordnung zu berücksichtigen.

Zu Kapitel 7.3.2 Tischvorlage (Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt):

- Der Fachplan Landesweiter Biotopverbund, einschließlich des Generalwildwegeplans sowie der Fachplan „Biotopverbund Gewässerlandschaften“, sind in den Trassenauswahlprozess einzubeziehen. Insbesondere sind Zerschneidungswirkungen auf Biotopverbundkorridore, einschließlich der Korridore des Generalwildwegeplans zu betrachten. Darüber hinaus sind die priorisierten Wiedervernetzungsabschnitte des Landes Baden-Württemberg in die Betrachtungen einzubeziehen.

Zu Kapitel 7.3.3 Tischvorlage (Auswirkungen auf Fläche und Boden):

- Bei den Betrachtungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind die Daten des Bodenschutz- und Altlastenkatasters der jeweiligen Stadt- und Landkreise einzubeziehen.

Zu Kapitel 7.3.4 Tischvorlage (Auswirkungen auf Wasser):

- Im Rahmen der Betrachtungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind zusätzlich zu der Berücksichtigung der Überschwemmungsgebiete auch die Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten, und damit neben

den „HQ₁₀₀“-Bereichen auch die in den aktuellen Hochwassergefahrenkarten dargestellten Flächen für Extremhochwasser „HQ_{extrem}“ in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Weitere Anforderungen und Präzisierungen:

- Die Erkenntnisse und Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind der höheren Raumordnungsbehörde spätestens mit den Antragsunterlagen mitzuteilen, vgl. § 25 Abs. 3 S. 4 Landesverwaltungsverfahrensgesetz.

Im Übrigen enthalten die als **Anlagen beigefügten Zusammenstellungen (Synopsen der DB Netz AG)** klarstellende Erläuterungen im Hinblick auf den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen für das ROV. Die beiden Synopsen enthalten die im Rahmen der Antragskonferenz zur Tischvorlage vorgetragenen schriftlichen bzw. mündlichen Anregungen sowie den geplanten Umgang mit diesen Anregungen.

Wir verweisen an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich darauf, dass dem ROV ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren folgen wird. Die für das ROV vorzulegenden Unterlagen – insbesondere auch die raumordnerische Umweltverträglichkeitsuntersuchung – sind somit auf die raumbedeutsamen Auswirkungen des geplanten Vorhabens zu beschränken. Nichts desto trotz möchten wir auch darauf hinweisen, dass die Ergebnisse des ROV im nachfolgenden Zulassungs- bzw. Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu berücksichtigen sind und durch die frühe Prüfung der Raumverträglichkeit erkennbare Konflikte aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten rechtzeitig angeboten werden sollen.

Die Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens wird der DB Netz AG als Vorhabenträgerin in Form dieses Schreibens übermittelt und allen Beteiligten auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe unter folgenden Link zur Verfügung gestellt: [Aktuelle Raumordnungs- und Zielabweichungsverfahren - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.rp.karlsruhe.de/aktuelle-raumordnungs-und-zielabweichungsverfahren)

Wir bitten um regelmäßige Information zum Fortgang des Trassenauswahlprozesses und stehen im Vorfeld des ROV gerne auch weiterhin beratend zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Daniela Walter