

Kreistagsfraktion Rhein-Neckar

Bahnprojekte in der Region

**Nord-Süd Schienenverkehr in Rhein-Neckar:
Überfällige Ausbauten, Neubaustrecken
Einführung Günther Heinisch
Beiträge von: Dr. Felix Berschin, Dr. Werner Weigand**

21.Okt 2022, 19:00, Rudolf-Wild-Halle Eppelheim



**Güterverkehr auf die Schiene!
Marode Infrastruktur
Überlastetes Schienennetz
Steigendes Güterverkehrsaufkommen
Lärmschutz und Besiedelung
Internationale Verpflichtungen**

Das sind nur einige der Eckpunkte die ein Spannungsfeld aufspannen, in welchem die Planung neuer Bahntrassen von statten gehen soll. Es geht um wirtschaftliche Fragen, es geht um Umwelt- und Klimaschutz, es geht um Lärmschutz und den Schutz letzter Freiräume in der Landschaft.

Die Grüne Kreistagsfraktion Rhein-Neckar lädt Sie ein zu einer

Informationsveranstaltung

zu diesem Themenkomplex. Wir wollen die Bahnprojekte der Region einordnen und einige Informationen liefern, die nicht unbedingt in der Presse stehen.

Freitag, 21. Oktober 2022, 19:00 Uhr

**Rudolf-Wild-Halle, Foyer
Schulstraße 6, Eppelheim**

Bahn-Projekte in unserer Region

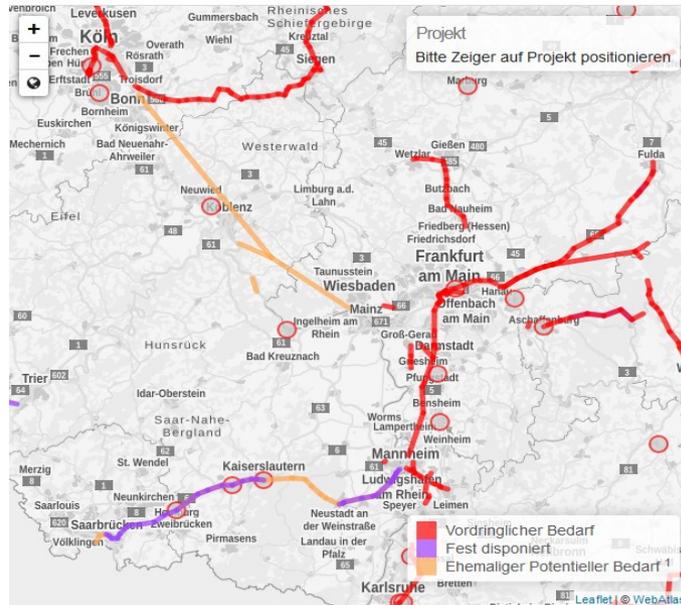
Ein Überblick

- Frankfurt – Mannheim
- Bahnknoten Mannheim
- Mannheim - Karlsruhe

Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2



Projektinformationssystem (PRINS) zum
Bundesverkehrswegeplan 2030



Projektauswahl (Schiene)

HE-NW-RP - Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2 - 2-004-V04 - EPB

LÖSCHEN

Gewähltes Projekt: Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2

Projektdossier (2-004-V04) in neuem Fenster öffnen

Projektdetails

Projektnummer	2-004-V04
Dringlichkeit	Kein Bedarf
Bundesland	HE-NW-RP
Projektname	Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2

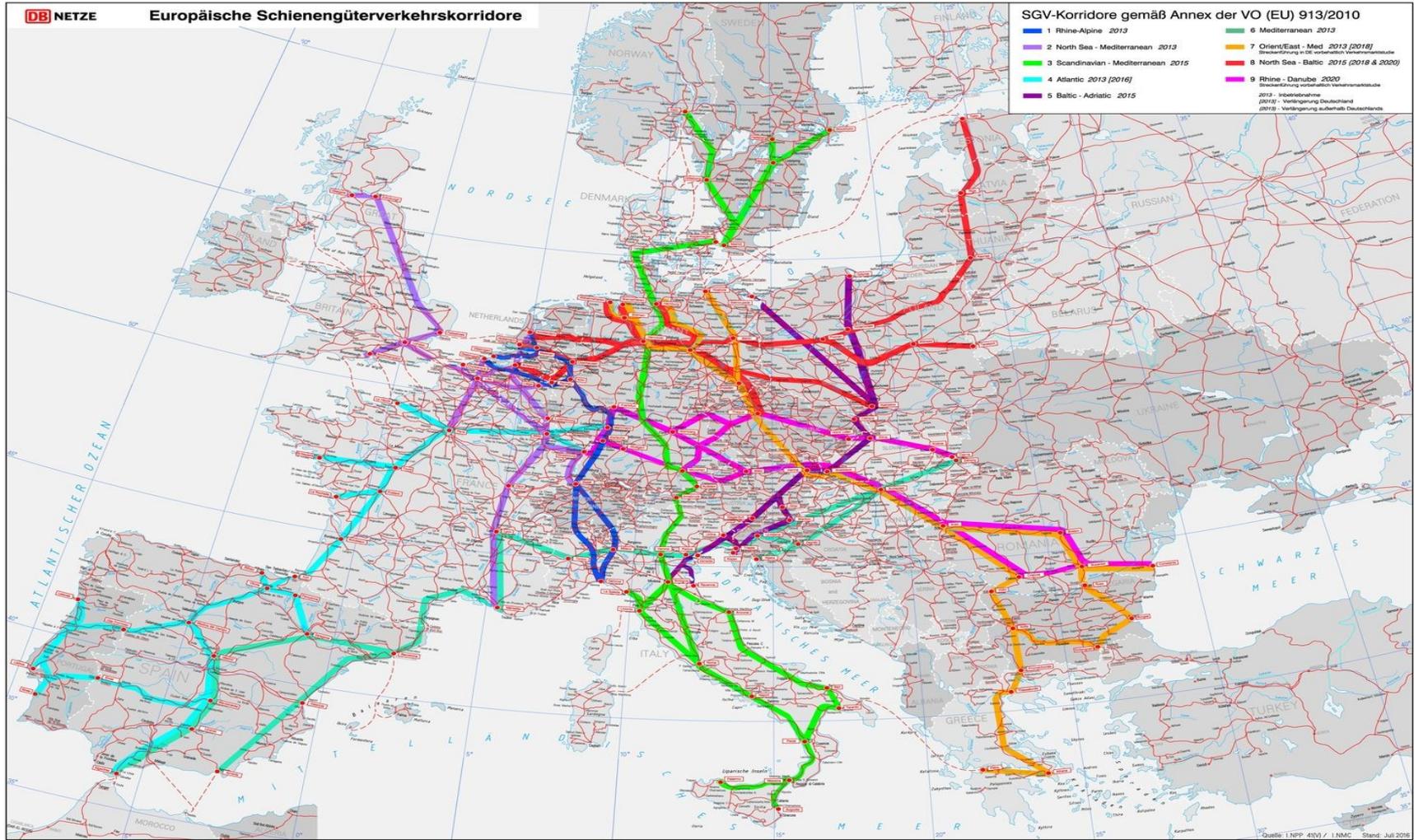
Diese Karte stellt den Stand seit der Bekanntgabe der Bewertungsergebnisse der Projekte des Ehemaligen Potentiellen Bedarfs am 06.11.2018 dar, inkl. Aktualisierung nach der Bewertung des Korridors Berlin - Hannover - Bielefeld am 17.11.2020. Für die Karte zum Stand des Kabinettsbeschlusses vom 03.08.2016 und des darauf basierenden Bundesschienenwegesbaugesetzes vom 02.12.2016 klicken Sie bitte [hier](#).

¹ Projekt, das nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen ist

Im Herzen Europas

Die EU hat für den Güterverkehr neun Schienenkorridore über Europa gelegt.

- 1 Rhine-Alpine 2013
- 2 North Sea - Mediterranen 2013
- 3 Scandinavian - Mediterranen 2015
- 4 Atlantic 2013 (2016)
- 5 Baltic - Adriatic 2015
- 6 Mediterranen 2013
- 7 Orient/Est - Med 2013 (2018)
Streckenführung in DE vorbehaltlich Verkehrsstaude
- 8 North Sea - Baltic 2015 (2018 & 2020)
- 9 Rhine - Danube 2020
Streckenführung vorbehaltlich Verkehrsstaude
2013 - Inbetriebnahme
2015 - Verlängerung Deutschland
2018 - Verlängerung außerhalb Deutschlands



6 von 9

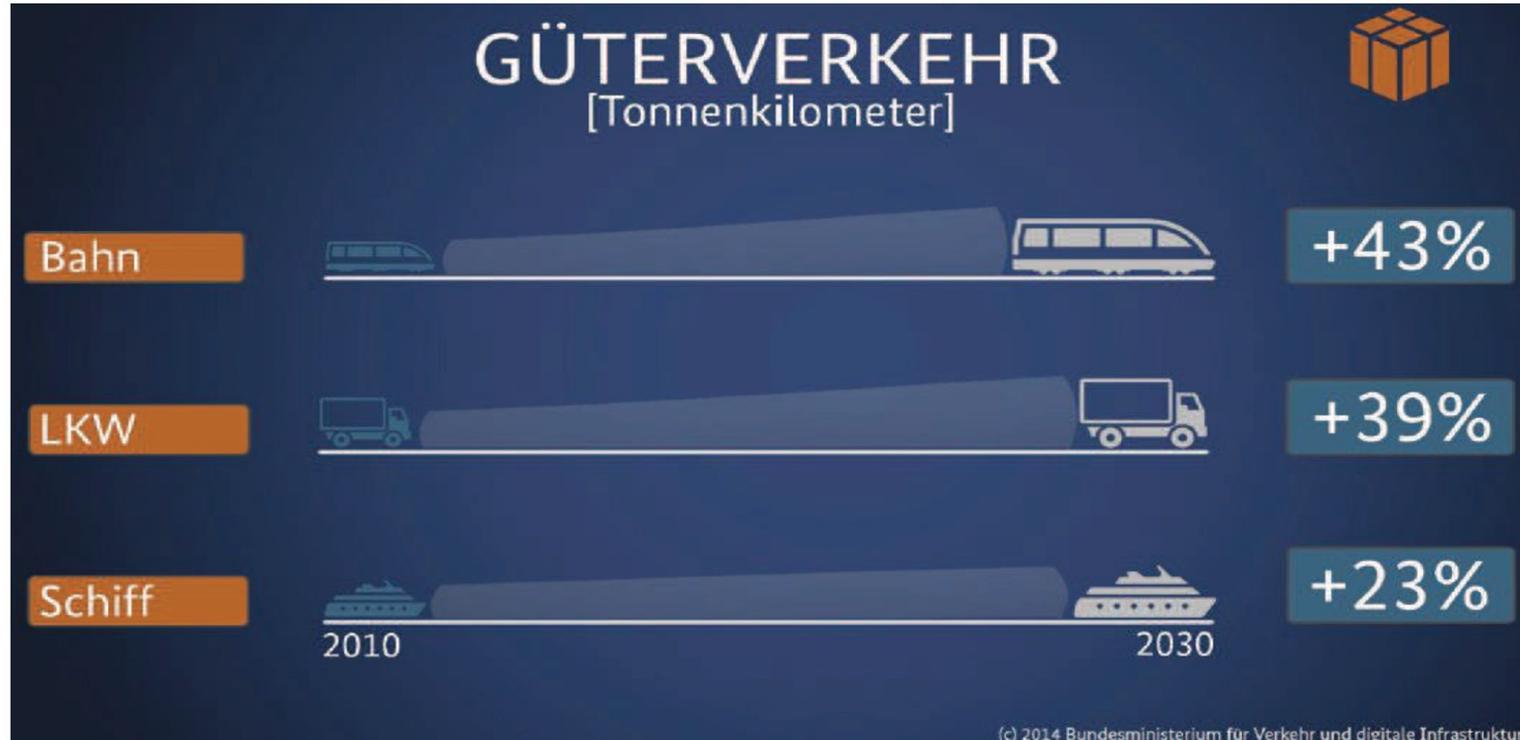
Von diesen neuen Güterverkehrskorridoren verlaufen sechs durch Deutschland.

Sofern die Wirtschaft wächst...

... wird ein stetiger Zuwachs von Güterverkehr erwartet.

Wie funktioniert Güterverkehr auf der Schiene?

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Hausgemachte Probleme

Die Bahn ist bei ihren Planungen an die Verkehrsprognose 2030 des Bundesverkehrswegeplanes gebunden.

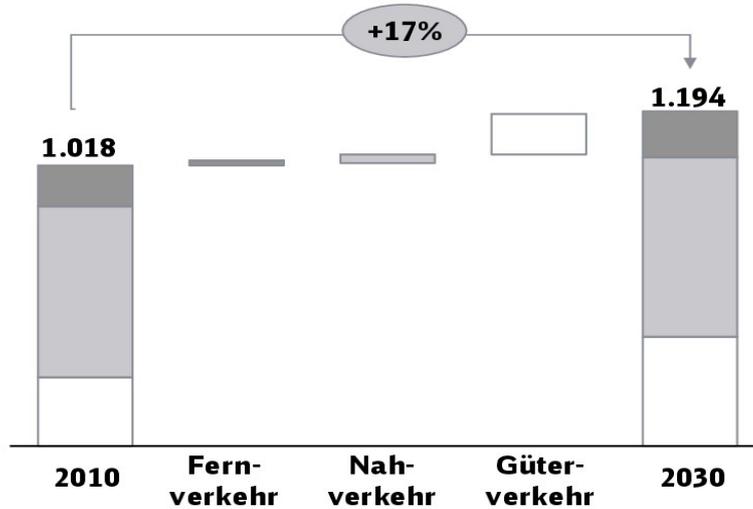
Jedem der sich mit der Materie beschäftigt ist klar, dass diese Zahlen längst überholt sind. Bei entsprechenden Hinweisen verweist die Bahn auf diese Bindung und die Prognose 2040, die irgendwann erscheinen wird.

Die Schweiz und Österreich operieren mit Prognosen bis 2050. Da viele dieser Züge über Deutschland fahren werden, kann einem schwindelig werden.

Österreich hat beim Brenner Nordzulauf darauf gedrungen, grundsätzlich viergleisig zu planen. Zweigleisigkeit ergibt nicht genug Kapazitäten um den erwarteten Bedarf besonders an Güterverkehr, zu decken.

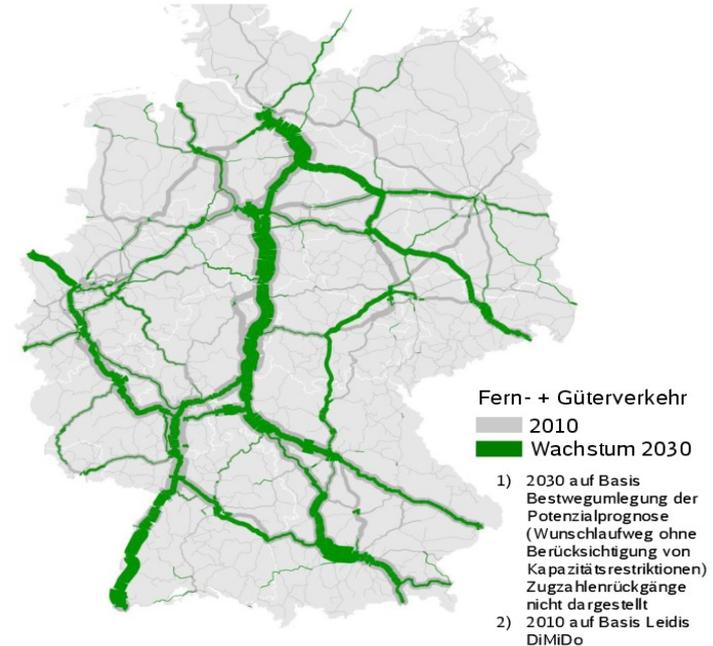
Die erwartete Mengenentwicklung im Schienenverkehr führt zu einer deutlich stärkeren Belastung auf den Hauptachsen

Entwicklung der Betriebsleistung Potenzialprognose [Mio. Trkm]



Mit der Potentialprognose wird untersucht, welche Route die Züge zwischen Start und Ziel auf der Bezugsfallinfrastruktur nehmen würden, wenn diese engpaßfrei wäre.

Mehrung Züge 2030¹⁾ ggü. 2010²⁾



Anstatt sich zu fragen...

... wieso eigentlich all diese Züge von Rotterdam nach Genua fahren müssen und ob es nicht andere Lösungen gibt...

wird neue Schieneninfrastruktur gebaut.

Zumindest in der Theorie

Noch immer wird in den EU-Staaten deutlich mehr Geld in die Straße investiert als in die Schiene.

In den vergangenen 20 Jahren wurden 6000 Kilometer an Gleisen stillgelegt.

Die EU-Staaten verzögern systematisch den Bau eines einheitlichen Signalsystems.

Die Fertigstellung zentraler europäischer Schieneninfrastrukturprojekte verspätet sich um Jahrzehnte, weil Deutschland internationale Absprachen bricht.

Die großen nationalen Bahnkonzerne kooperieren zu wenig und schließen Nichtangriffspakte, um Konkurrenz zu vermeiden.

Das Streckennetz der DB AG wurde zwischen 1993 und 2011 von 40400 Kilometern auf 33600 Kilometer reduziert, also um 17 Prozent. Zudem wurden zwischen den Jahren 1994 und 2012 9539 Gleisanschlüsse stillgelegt, was einem Rückbau von 82 Prozent entspricht. Ähnliches gilt für Überholgleise und Weichen.

Mofair

Ein Vierteljahrhundert nach der Bahnreform steht die Deutsche Bahn vor einem hausgemachten Scherbenhaufen: Die Flächenbahn ist zu einem löchrigen Netz mutiert. Das Bahnmanagement ließ 17 Prozent des Schienennetzes kappen, das sind 6812 Kilometer, sowie 40 Prozent der Gleisanlagen (Weichen und Ausweichgleise) aus dem Schienennetz herausnehmen. Dadurch sank die Flexibilität dramatisch.

Bündnis Bahn für Alle

Der Zustand des Streckennetzes hat immer wieder zu Diskussionen geführt und der DB den Vorwurf eingebracht, nicht genug in das Netz zu investieren, vor allem in das Nebenstreckennetz. So wurde von 1994 bis 2006 das Streckennetz der DB von 40.385 Kilometer auf 34.128 Kilometer verkleinert und etwa 13.847 Kilometer Gleise sowie 58.616 Weichen und Kreuzungen abgebaut.

Seit 2008 wurden nur noch sehr wenige und kurze Strecken stillgelegt.

Wikipedia

Die Klimabahn ist mit viel Beton nicht zu erreichen: Der Bau eines Gleiskilometers unter der Erde erzeugt so viel Treibhausgas wie 26.000 Pkw im Jahr. Das heißt zum Beispiel: Allein die 20 bis 30 Kilometer zwischen Hannover und Bielefeld, die jeweils 30 Tunnelkilometer auf den Strecken Fulda–Frankfurt am Main und um Rosenheim herum sowie die über 40 Kilometer „Ergänzungstunnel“ zu Stuttgart 21 erzeugen ein CO2-Äquivalent von über 3 Millionen Autos pro Jahr.

Bündnis Bahn für Alle

Internationale Verpflichtungen

- Sogar dort, wo die Europäer in die Schiene investieren, geht es nur schleppend voran. 2013 legte die EU ihr Programm für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-T) vor. Neun riesige Bahnkorridore sollten unter anderem Helsinki mit Neapel verbinden und Amsterdam mit Marseille.
- Sieben Jahre später legte der Europäische Rechnungshof einen Bericht vor, in dem die Prüfer warnen: „Verzögerungen beim Bau und bei der Inbetriebnahme gefährden das effektive Funktionieren von fünf der neun TEN-T-Korridore.“

Andere Länder, andere Sitten

- Um den Güterverkehr von Rotterdam bis Genua auf die Schiene zu verlagern, beschloss die Schweiz in Absprache mit Deutschland, Italien und der EU schon 1992 den Bau einer Alpentransversale. Das Kernstück ist der Gotthard-Basistunnel, mit 57 Kilometer der noch längste Eisenbahntunnel der Welt. Mit dem Vertrag von Lugano sagte Deutschland 1996 zu, bis spätestens Ende 2020 die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf vier Schienen auszubauen.
- 25 Jahre später ist erst ein Drittel davon fertig. Die Verzögerung – und damit den Vertragsbruch – erklärt die Bundesregierung mit Einsprüchen, Klagen und Bürgerprotesten. Doch in Wahrheit habe das zuletzt CSU-geführte Verkehrsministerium einfach kein Interesse gehabt, konstatiert Michael Cramer, der frühere Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament. Im Haushalt seien lediglich 19 Millionen Euro pro Jahr für das Projekt veranschlagt, obwohl es mindestens zwei Milliarden koste, sagt Cramer.
- 1000 Meter unter dem Bergmassiv entsteht der Brennerbasistunnel, der künftig längste Bahntunnel der Welt. Auf einer Strecke von 64 Kilometern soll er das italienische Dorf Franzensfeste mit Innsbruck verbinden. Doch wenn die riesigen Tunnelbohrmaschinen bald die italienische Grenze erreichen, ist erst mal Pause. Auf der österreichischen Seite ruhten die Arbeiten lange wegen eines Rechtsstreits. Inzwischen gehen die Betreiber davon aus, dass erst ab 2032 Züge durch den Tunnel fahren werden
- Grund dafür sei, dass die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien noch nicht einmal im Bau seien. Die Verbindung von München bis zur österreichischen Grenze ist noch immer in der Planung und soll erst 2040 fertiggestellt werden.

Seit 2016 fertig

Die Schweiz hat ihren Teil der Abmachung erfüllt, indem sie auf ihrer Seite der Grenze zwei zusätzliche Linien und eine Brücke in Basel gebaut hat. Der Gotthard-Basistunnel ist seit fünf Jahren in Betrieb. Doch die Schweiz bleibt jetzt auf hohen Kapazitäten im Schienenverkehr sitzen, während der Schwerverkehr weiter die Straßen verstopft. Im August 2021 haben die beiden Länder nun einen neuen Vertrag unterschrieben. Darin stellt Deutschland ein neues Ziel für den Abschluss der Arbeiten in Aussicht: das Jahr 2040.

Wie ist die Lage ?

Angespannt. In mehrerer Hinsicht.

○ Signale und Sicherungssysteme

Legend:

Track type

-  Brücke
-  Tunnel
-  Streckennummer
-  Gleis
-  Schmalspurbahn

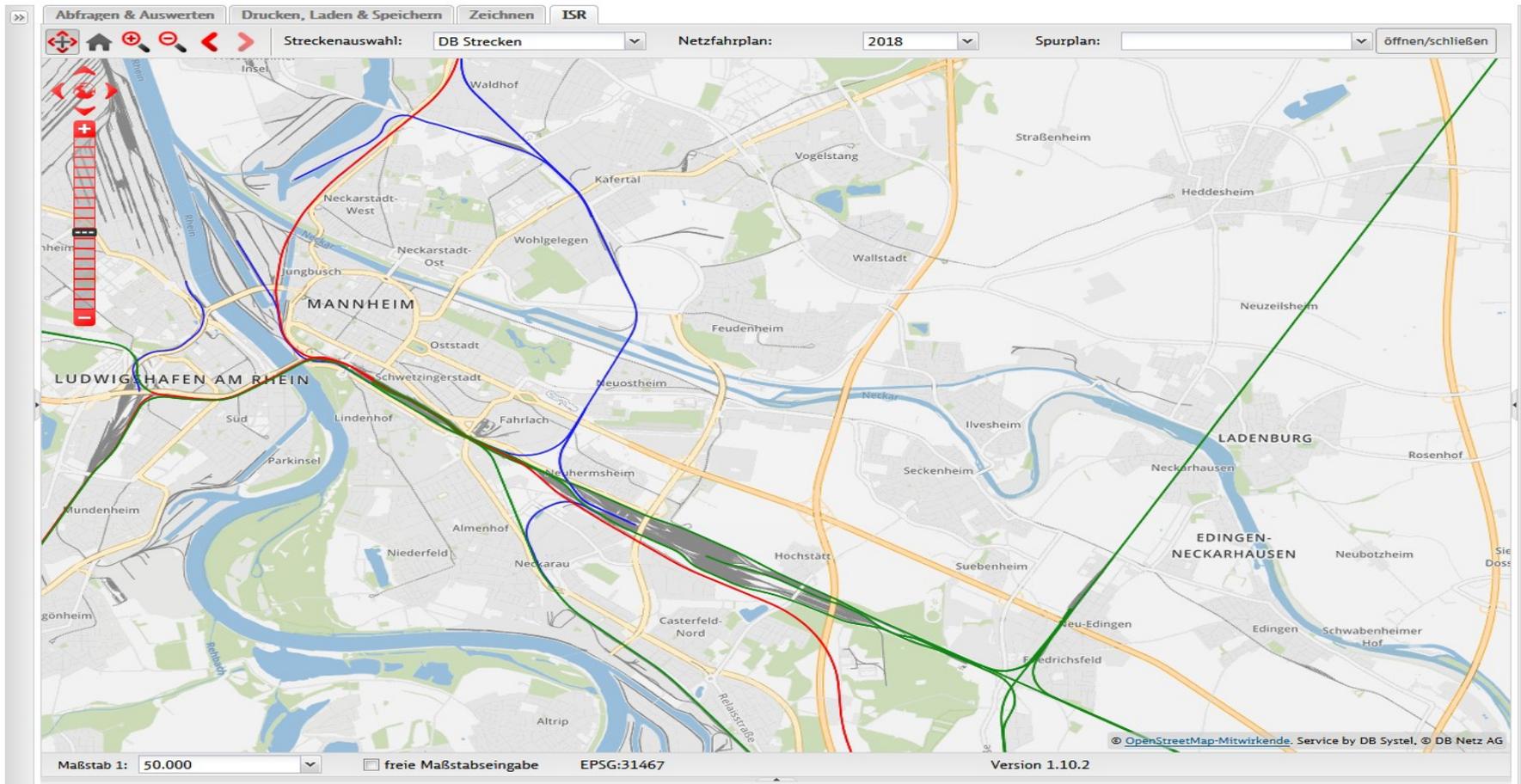
Track usage

-  Nebengleis
-  Abstellgleis
-  Anschlussgleis
-  Überleitgleis
-  Nebenstrecke
-  Hauptstrecke
-  Schnellfahrstrecke
-  Industrie-, Werks- oder Hafenbahn
-  Industrie-, Werks- oder Hafenbahn Nebengleis
-  Museumsbahn
-  Gleis im Bau
-  Geplantes Gleis
-  Stillgelegtes Gleis
-  Abgebautes Gleis
-  Überbautes Gleis
-  Straßenbahn
-  U-Bahn
-  Stadtbahn
- 26.4** Streckenkilometer

Operating Sites

- Bonn Hbf** Bahnhof
- Neuss Gbf** Güterbahnhof
- Angermun** Haltepunkt
- Lohbruch** Junction, Crossover, Service Station, Site
-  Grenzpunkt

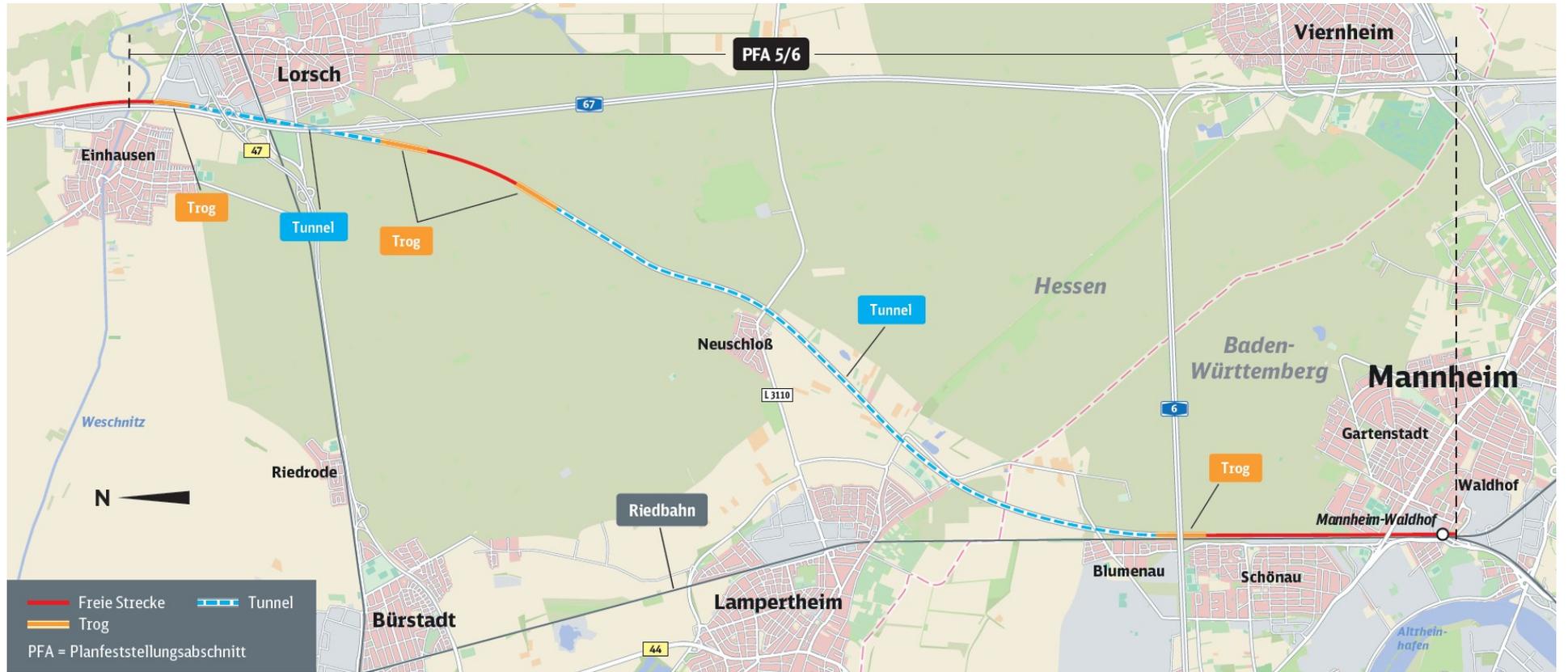




Begonnen wurde bei uns...

...inzwischen die Planung für
Frankfurt - Mannheim





Die Frage ist nicht ob...

sondern wann Deutschland seine internationalen Verpflichtungen erfüllt und sein Schienennetz ertüchtigt.

Idealerweise erfolgt das raum-, landschafts-, lärm-, natur und menschenschonend.

Problem Lärm

Wo Züge fahren entsteht unvermeidlicher
„Schienen-Lärm“

Willkommen

Legende

- Schallschutzwand
- Verkehrsweg [Züge/Jahr]
 - > 120.000
 - > 90.000 - 120.000
 - > 60.000 - 90.000
 - > 30.000 - 60.000
 - ≤ 30.000
 - keine Daten
- Ballungsraum

Umgebungslärm

Lärmindex Tag-Abend-Nacht (LDEN)

- Isophonen [dB(A)]
 - > 75
 - > 70 - 75
 - > 65 - 70
 - > 60 - 65
 - > 55 - 60
- Lärmkennziffer

Lärmindex Nacht (LNight)

- Isophonen [dB(A)]
- Lärmkennziffer

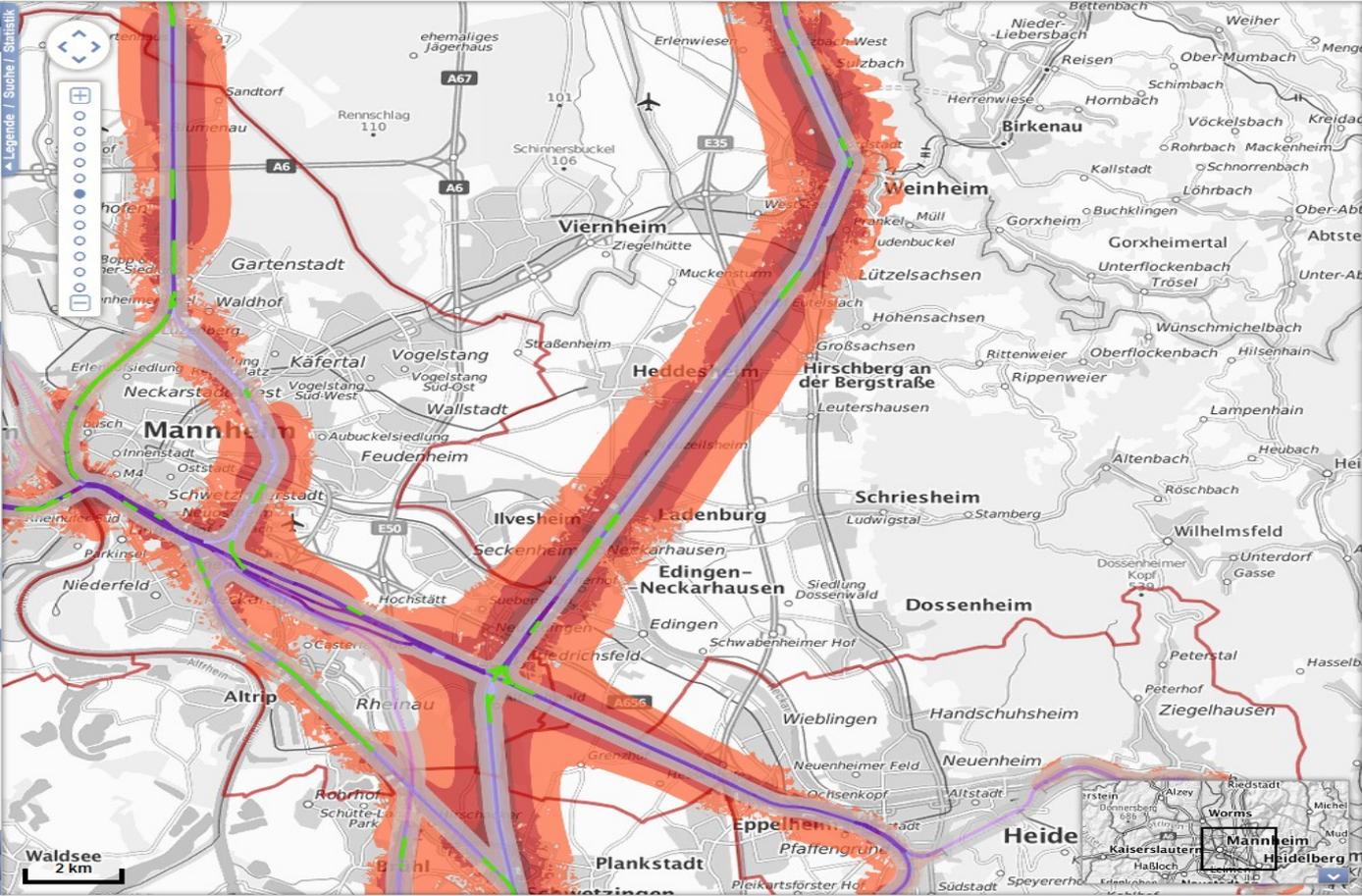
Hintergrundkarte

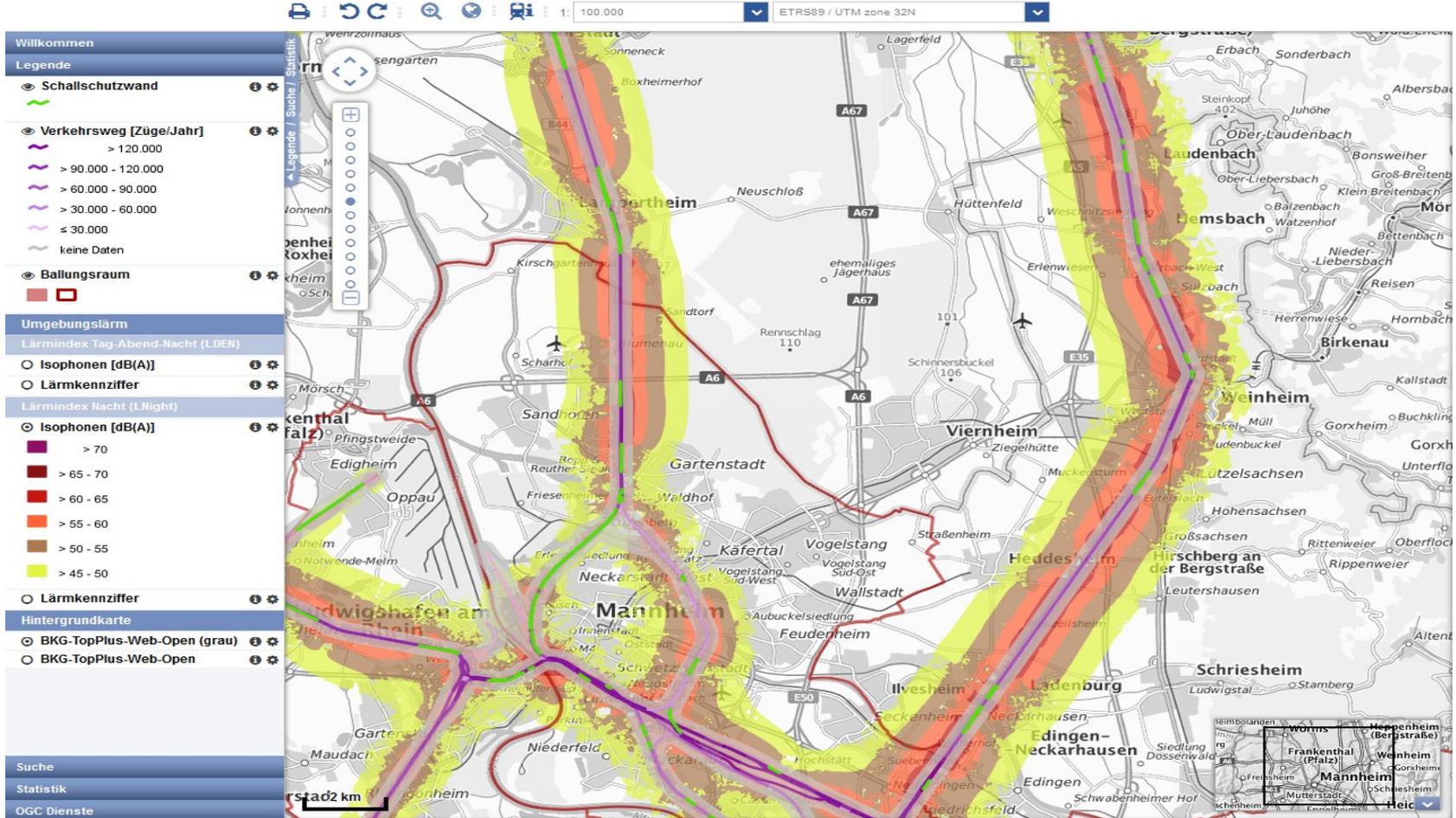
- BKG-TopPlus-Web-Open (grau)
- BKG-TopPlus-Web-Open

Suche

Statistik

OGC Dienste





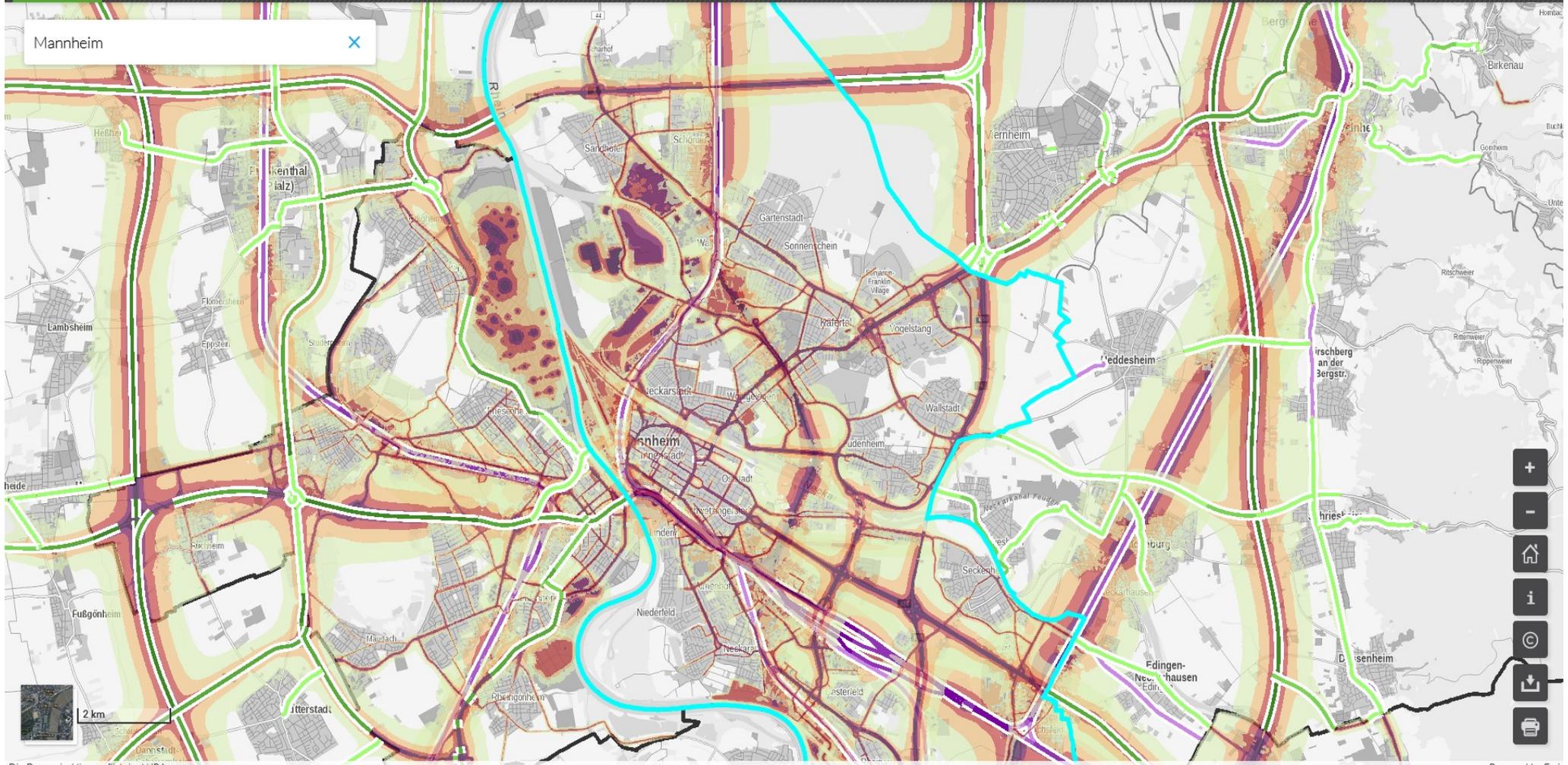
Zwei Klassen Schallschutz

Schallschutz an Bestandsstrecken

Schallschutz an Neubaustrecken

Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus

Mannheim



2 km



Die Daten sind lizenzpflichtig. | UBA

Powered by Esri

Sinn und Zweck

Das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe soll unter anderem

- die Kapazitätslücke zwischen den angrenzenden Neu- und Ausbauprojekten nördlich von Mannheim und südlich von Karlsruhe schließen,
- zur Ertüchtigung der Schienekorridore im transeuropäischen Verkehrsnetz „Rhein-Alpen“ und „Rhein-Donau“ beitragen
- den Fernverkehr durch bessere Entmischung der schnellen und langsameren Verkehre stärken
- nachhaltigen Warenverkehr von Rotterdam bis Genua fördern
- Möglichkeiten zur Angebotsausweitung im regionalen Personenverkehr schaffen
- Straßenverkehr auf die umweltfreundlichere Schiene verlagern: CO₂-Einsparung und geringerer Ausstoß von Schadstoffen
- die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen durch Verknüpfung und Ausbau zweier starker Wirtschaftsräume in Baden-Württemberg stärken

Wie planen im Ballungsraum?

Gefragt ist die Quadratur des Kreises, nichts weniger.

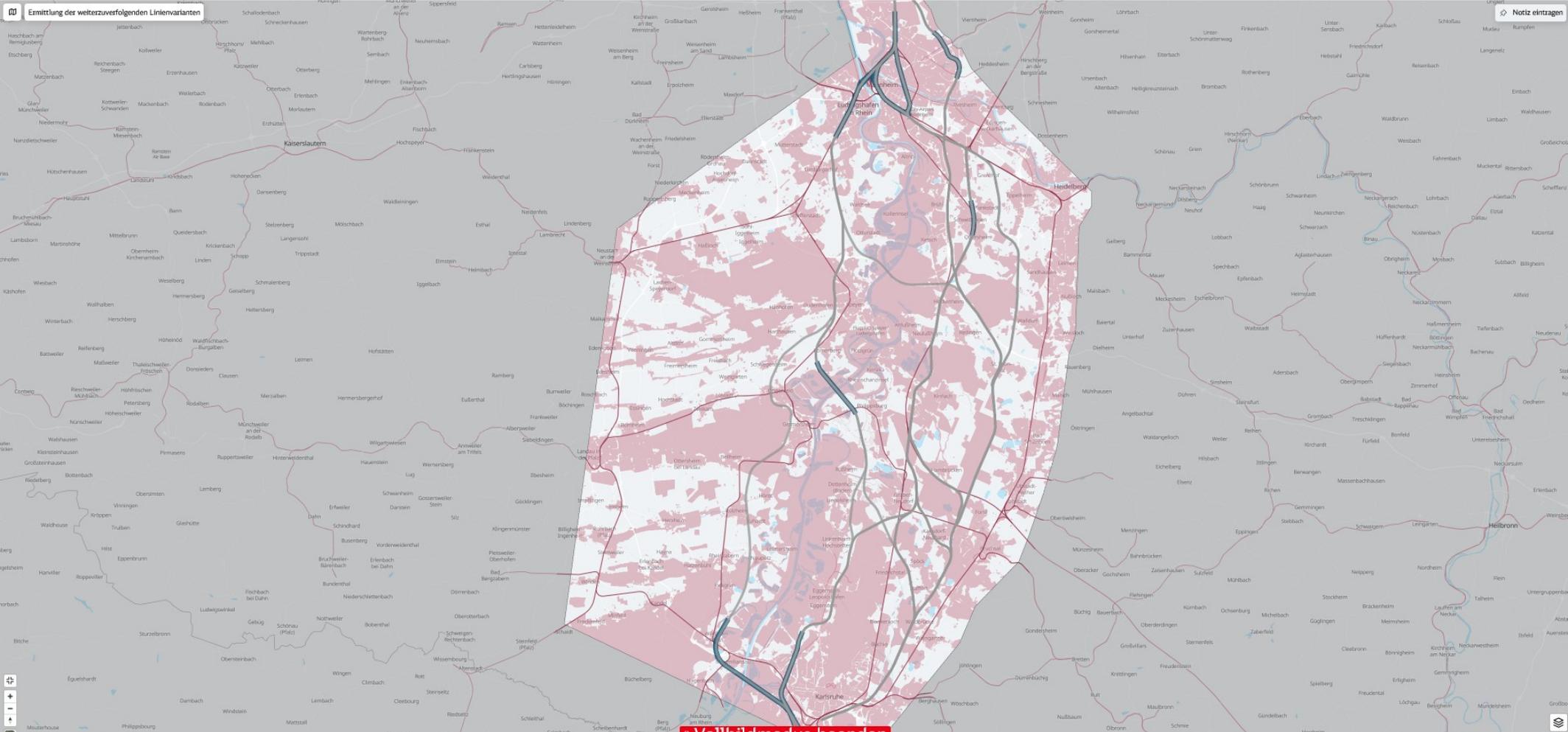
Die Metropolregion Rhein-Neckar liegt im Schnittpunkt der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz und erstreckt sich vom Pfälzerwald im Westen bis zum Odenwald und Kraichgau im Osten sowie von der französischen Grenze im Südwesten bis einschließlich des hessischen Rieds im Norden.

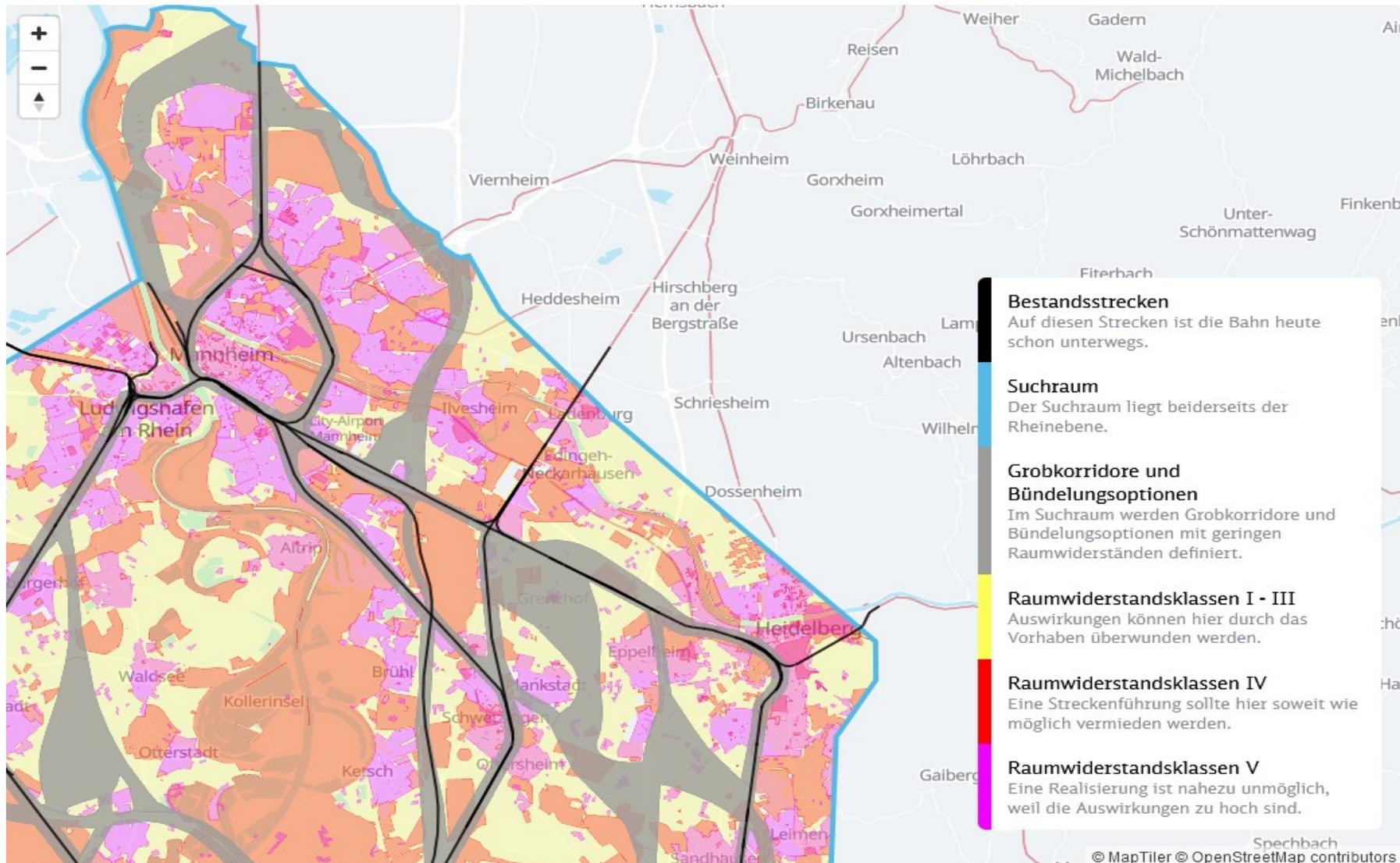
Gebiet und Flächenanteile Landwirtschaft	41,7 Prozent
Wald	37,9 Prozent
Siedlung und Verkehr	17,8 Prozent
Wasser	1,9 Prozent
Gesamt	5.637 Quadratkilometer

Mit sieben Landkreisen und acht kreisfreien Städten zählen insgesamt 290 Kommunen zur Region. Die größten Städte sind Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Neben diesen drei Oberzentren liegen über die Region verteilt 30 Mittelzentren. Auf einer Fläche von rund 5.600 Quadratkilometern leben ca. 2,4 Millionen Menschen. Im Odenwald und in der Pfalz gibt es ländliche Gebiete mit zum Teil weniger als 100 Einwohnern pro Quadratkilometer. Diese räumliche Ausgewogenheit ist in vielerlei Hinsicht eine Stärke der Region.

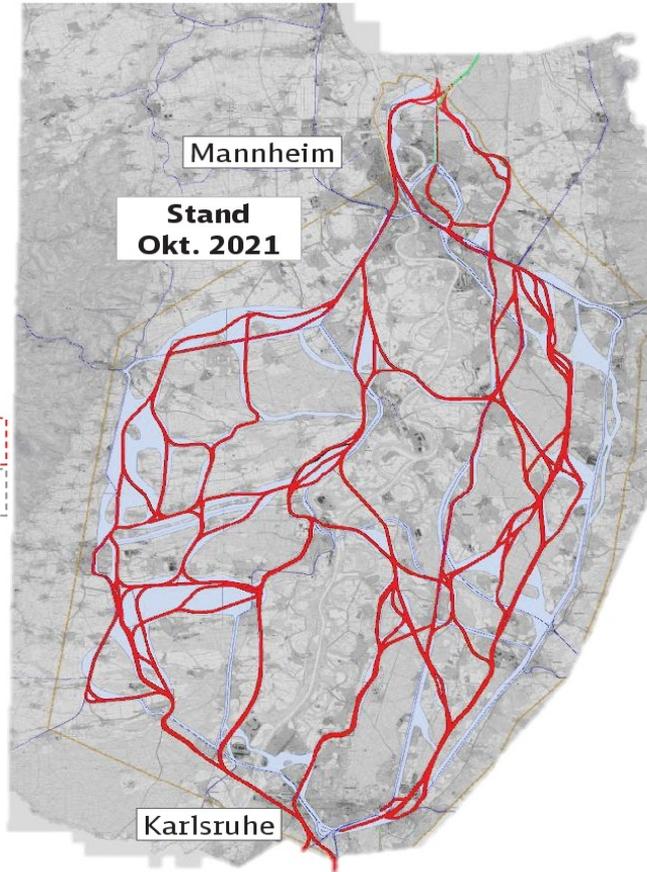
EMT Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten

Notiz eintragen





Das Netz der Linienkorridore stellt eine weitere Eingrenzung der Grobkorridore im gesamten Suchraum dar.



Legende:

Suchraumgrenze	— —
Grobkorridore	—
Bestandsstrecken	—
Linienkorridore	—
NBS Frankfurt – Mannheim	—

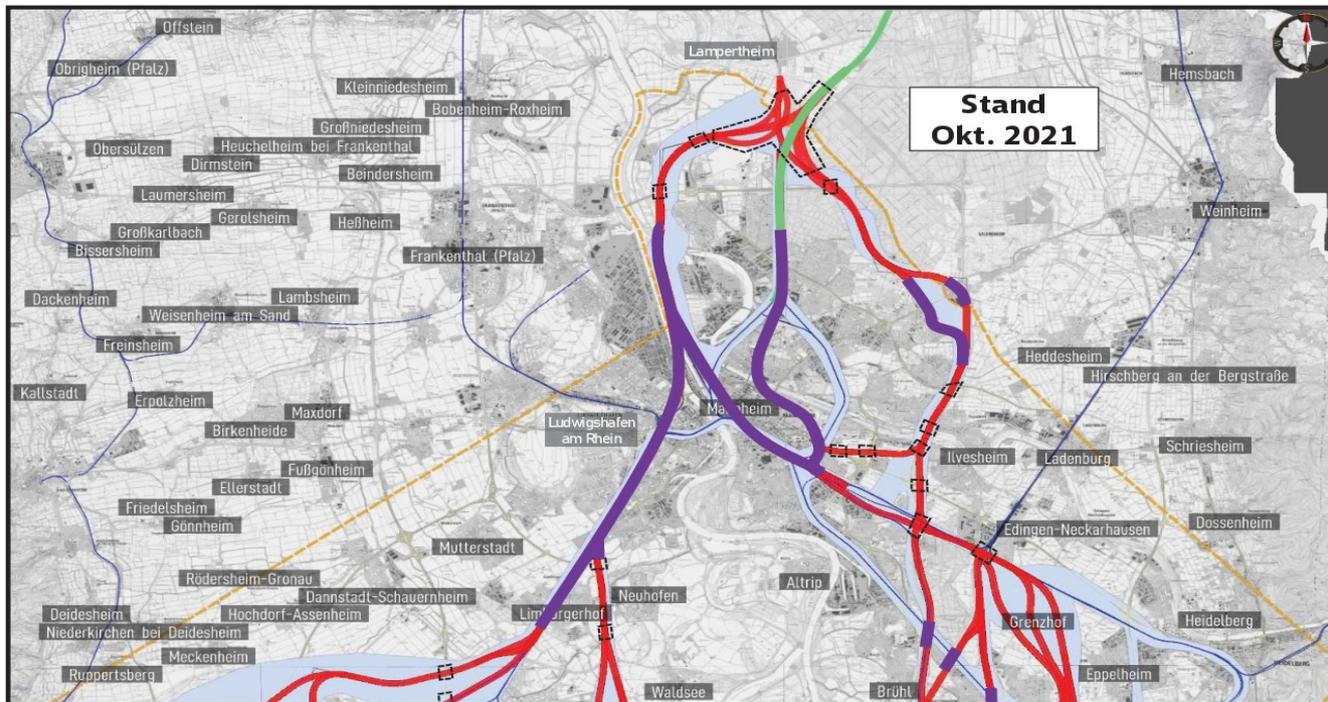
Definition Linienkorridor: ein bis zu **1000 Meter breiter Streifen**, in dem eine spätere, mögliche **zweigleisige Linienvariante** verlaufen kann. Die **Darstellung der Linienkorridore** in der Karte **entspricht** einem bis zu **200 m breitem Streifen**. Die **Linienkorridor**grenzen sind **fiktiv** und nicht als feste Grenze zu verstehen.

Kleinere Ausbaumaßnahmen (z.B. zusätzliche Weichen, Blockverdichtung) **an Bestandsstrecken** sind abschnittsweise **nicht auszuschließen, um ausreichende Kapazitäten zu schaffen**. Die **Dimensionierung** der Infrastruktur wird durch **weitere Kapazitätsuntersuchungen überprüft**.

Quelle: smartrass

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

1 - nördlicher Bereich des Suchraums



Legende:

- Suchraumgrenze — —
- Grobkorridore — —
- Bestandsstrecken — —
- Linienkorridore — —
- NBS Frankfurt – Mannheim — —
- Wesentl. Kreuzungsbauwerk(e)
- Notwendige Tunnelabschnitte — —

Definition Linienkorridor: ein bis zu **1000 Meter breiter Streifen**, in dem eine spätere, mögliche **zweigleisige Linienvariante** verlaufen kann. Die **Darstellung der Linienkorridore** in der Karte **entspricht** einem bis zu **200 m breitem Streifen**. Die **Linienkorridor**grenzen sind **fiktiv** und nicht als feste Grenze zu verstehen.

Kleinere Ausbaumaßnahmen (z.B. zusätzliche Weichen, Blockverdichtung) **an Bestandsstrecken** sind abschnittsweise **nicht auszuschließen, um ausreichende Kapazitäten zu schaffen**. Die **Dimensionierung** der Infrastruktur wird durch **weitere Kapazitätsuntersuchungen überprüft**.

Quelle: smarttrass



Von Mannheim Hbf bis Mannheim- Friedrichsfeld Süd



Drittes Gleis für neue Kapazitäten

Auf der Bahnstrecke zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd soll neben den beiden bestehenden Gleisen ein drittes gebaut werden.

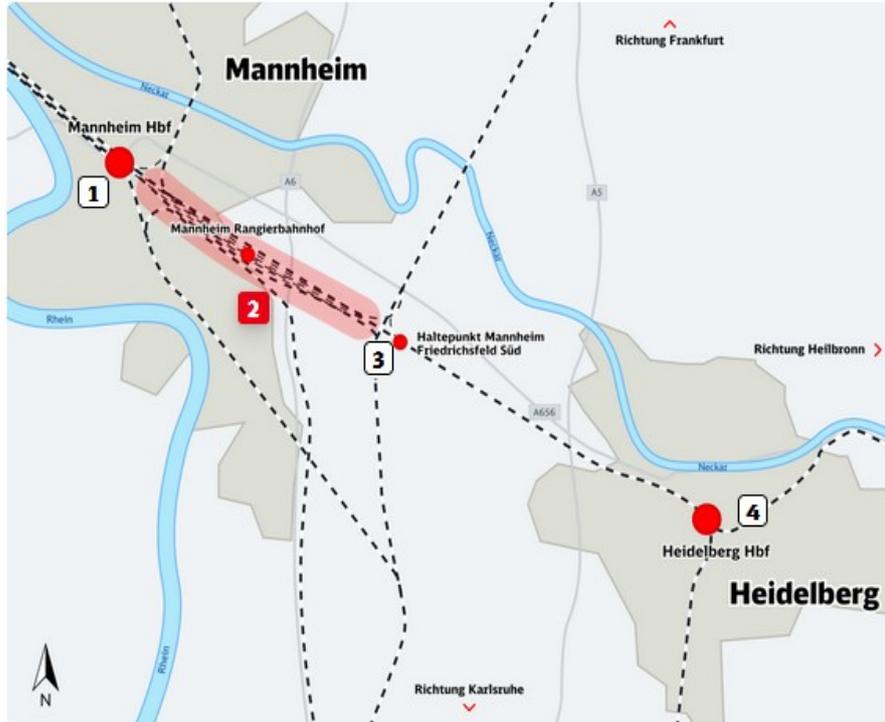
Das Projekt befindet sich momentan in einer frühen Phase der Planung.



Neue Kapazitäten für mehr Nahverkehrsverbindungen

Zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd herrscht ein Kapazitätsengpass – die Strecke ist momentan voll ausgelastet. Um Abhilfe zu schaffen und den Grundstein für eine zukünftige Ausweitung des Verkehrsangebots insbesondere im Nahverkehr zu legen, ist der Bau eines dritten Gleises vorgesehen.

Die weiteren Projektabschnitte



Ausbauprojekte im Bereich Mannheim - Heidelberg

Quelle: DB Netz AG

1 Bereich Mannheim Hbf

[Details ansehen >](#)

2 Von Mannheim Hbf bis Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

3 Bereich Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

4 Von Mannheim-Friedrichsfeld Süd bis Heidelberg Hbf

[Details ansehen >](#)



Friedrichsfeld Süd bis Heidelberg Hbf



Zwei zusätzliche Gleise für mehr Kapazitäten

Der viergleisige Ausbau der Strecke Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hauptbahnhof (Hbf) ist das umfangreichste Vorhaben auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg. Momentan befindet sich das Projekt in der Vorplanung, in der aus verschiedenen Varianten eine Vorzugsvariante abgeleitet wird.

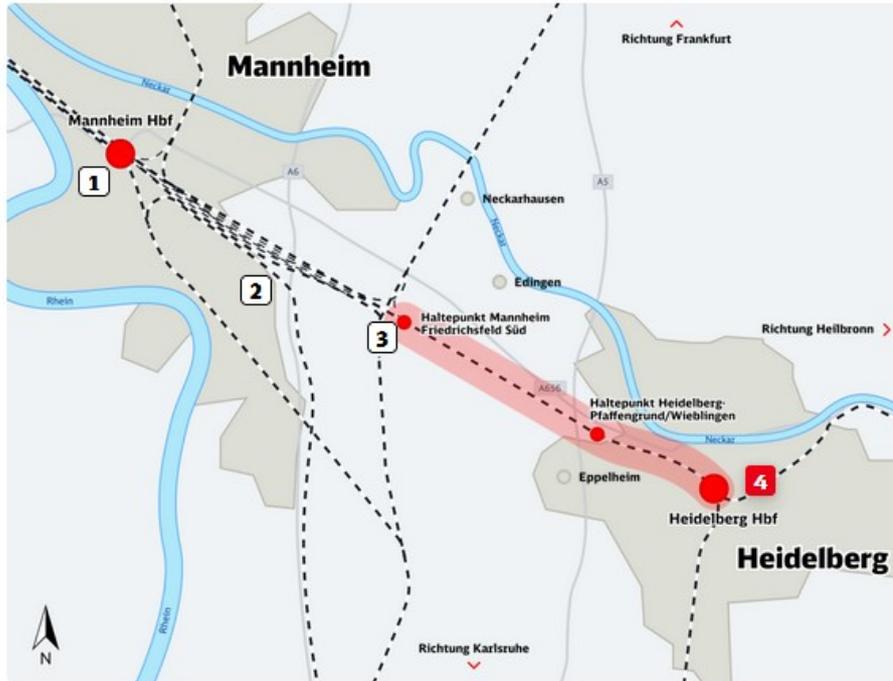


Engpass auf drei Kilometern auflösen

Der etwa drei Kilometer lange Abschnitt zwischen dem Haltepunkt Heidelberg-Pfaffengrund/Wieblingen und dem Heidelberger Hauptbahnhof stellt derzeit einen Engpass dar. Der zweigleisige Abschnitt wird dem hohen Zugaufkommen nicht mehr gerecht.

In Heidelberg-Wieblingen mündet die zweigleisige Strecke Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg in die zweigleisige Strecke Mannheim – Basel – Konstanz. Dieser Bereich zwischen Heidelberg und Mannheim ist bereits heute so stark ausgelastet, dass keine Angebotserweiterungen möglich sind.

Die weiteren Projektabschnitte



Ausbauprojekte im Bereich Mannheim - Heidelberg
Quelle: DB Netz AG

1 Bereich Mannheim Hbf

[Details ansehen >](#)

2 Von Mannheim Hbf bis Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

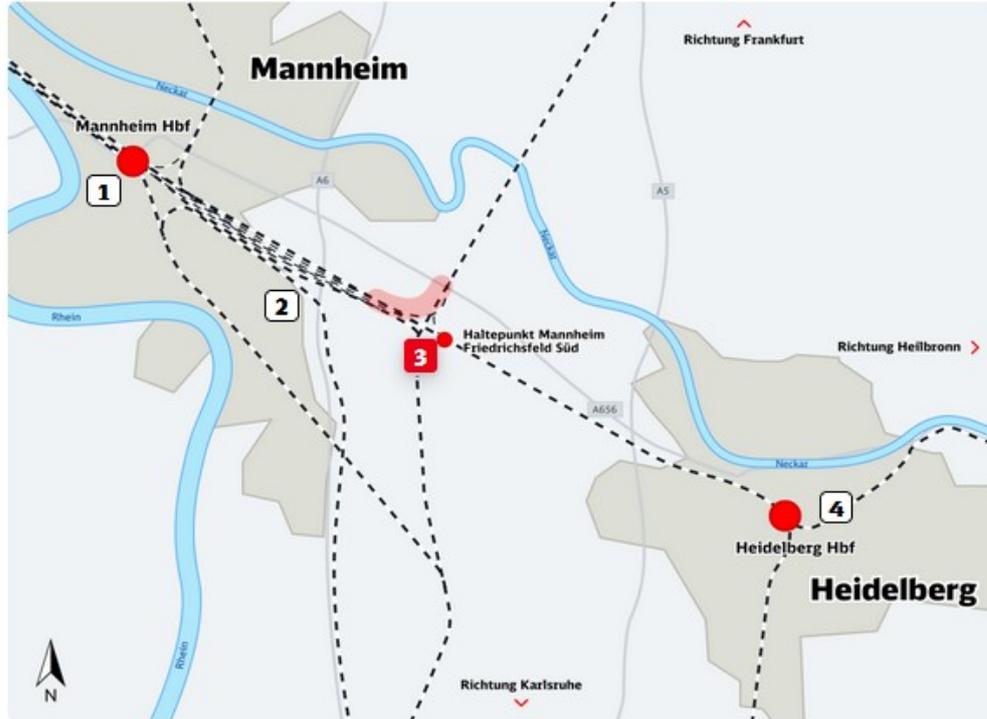
3 Bereich Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

4 Von Mannheim-Friedrichsfeld Süd bis Heidelberg Hbf

[Details ansehen >](#)

Die weiteren Projektabschnitte



Ausbauprojekte im Bereich Mannheim - Heidelberg
Quelle: DB Netz AG

1 Bereich Mannheim Hbf

[Details ansehen >](#)

2 Von Mannheim Hbf bis Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

3 Bereich Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[Details ansehen >](#)

4 Von Mannheim-Friedrichsfeld Süd bis Heidelberg Hbf

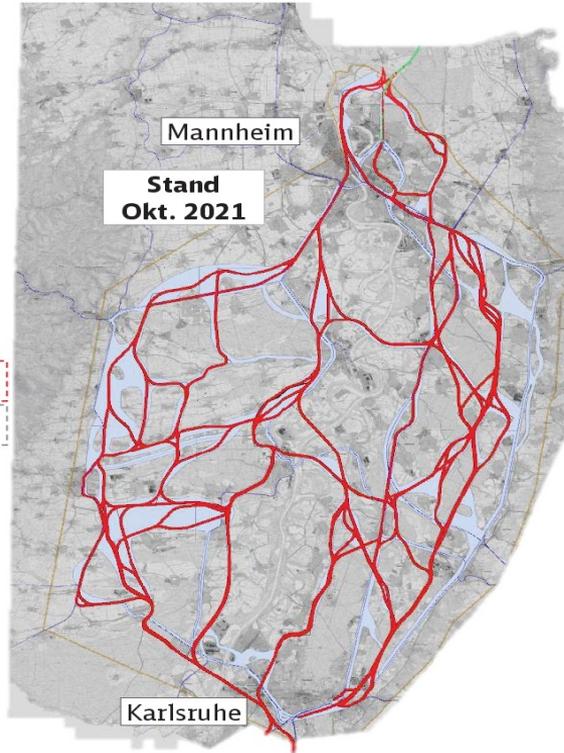
[Details ansehen >](#)

Das Netz der Linienkorridore stellt eine weitere Eingrenzung der Grobkorridore im gesamten Suchraum dar.



Quelle: smarttrass

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



DB NETZE

Legende:

- Suchraumgrenze 
- Grobkorridore 
- Bestandsstrecken 
- Linienkorridore 
- NBS Frankfurt – Mannheim 

Definition Linienkorridor: ein bis zu **1000 Meter breiter Streifen**, in dem eine spätere, mögliche **zweigleisige Linienvariante** verlaufen kann. Die **Darstellung der Linienkorridore** in der Karte **entspricht** einem bis zu **200 m breitem Streifen**. Die **Linienkorridor**grenzen sind **fiktiv** und nicht als feste Grenze zu verstehen.

Kleinere Ausbaumaßnahmen (z.B. zusätzliche Weichen, Blockverdichtung) **an Bestandsstrecken** sind abschnittsweise **nicht auszuschließen, um ausreichende Kapazitäten zu schaffen**. Die **Dimensionierung** der Infrastruktur wird durch **weitere Kapazitätsuntersuchungen überprüft**.

Der Stand Oktober 2022

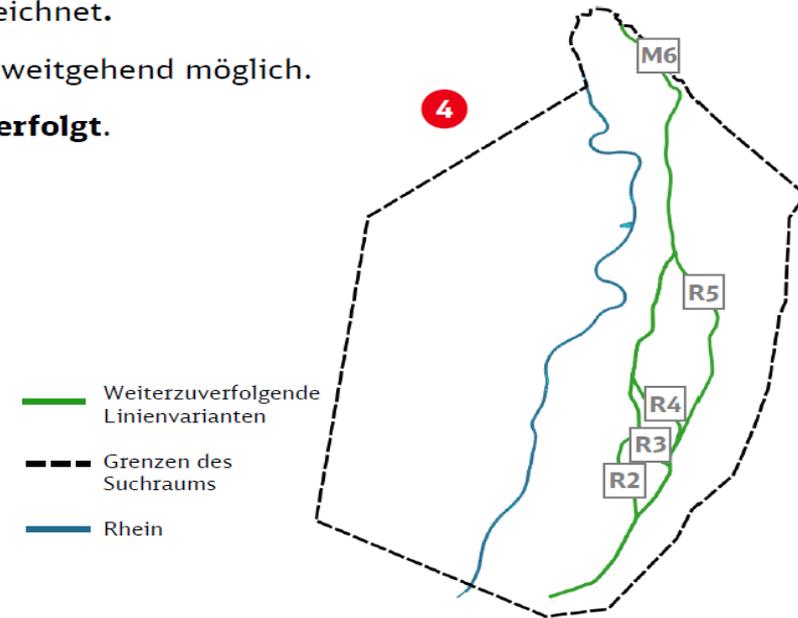
4) Die durchgängigen Linienvariante R2-, R3-, R4- und R5-M6¹ wurden im Rahmen der Gesamtbewertung weiterverfolgt.

- Die Varianten R2- bis R5-M6¹ sind durch geringere Anteile **komplexer Ingenieurbauwerke** und eher **kürzere Streckenlängen** gekennzeichnet.
- Ferner sind die **verkehrlichen Anbindungen** bei allen Varianten weitgehend möglich.
- Die **Varianten** werden deshalb nach **Gesamtbewertung weiterverfolgt**.

Linienvarianten	R2- M6	R3- M6	R4- M6	R5- M6
RWK IV	Ungünstiger	Ungünstiger	Ungünstiger	Ungünstiger
RWK V	Ungünstiger	Ungünstiger	Ungünstiger	Ungünstiger
Streckenlänge	Günstiger	Günstiger	Günstiger	Günstiger
Komplexe Ingenieurbauwerke	Günstiger	Günstiger	Günstiger	Günstiger
Verkehrliche Anbindungen	Neutral	Neutral	Neutral	Neutral
<u>Anschluss</u>				
Mannheim Rbf Nord	Nein	Nein	Nein	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein	Nein	Nein	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja	Ja	Ja	Ja
Stuttgartverkehre	Ja	Ja	Ja	Ja
2,5	<3	<3	<3	<3

DB NETZE

Arbeitsstand 9/2022
Iterativer
Planungsprozess.
Änderungen möglich



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

R3-, R4- und R5-M6¹ ig weiterverfolgt.



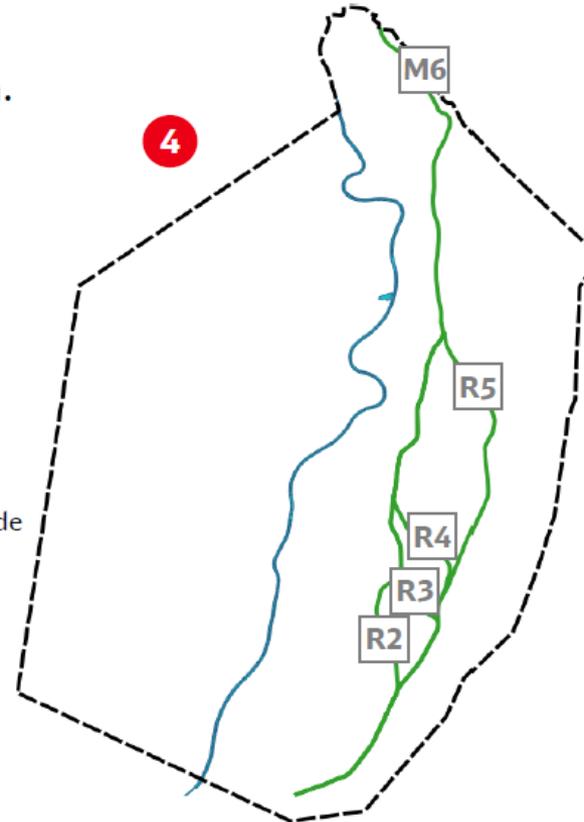
Arbeitsstand 9/2022
Iterativer
Planungsprozess.
Änderungen möglich

komplexer
annzeichnet.

nten weitgehend möglich.

terverfolgt.

-  Weiterzuverfolgende
Linienvarianten
-  Grenzen des
Suchraums
-  Rhein



7) Verkehrliche Anbindungen / Fokus Schienengüterverkehre von/nach Stuttgart



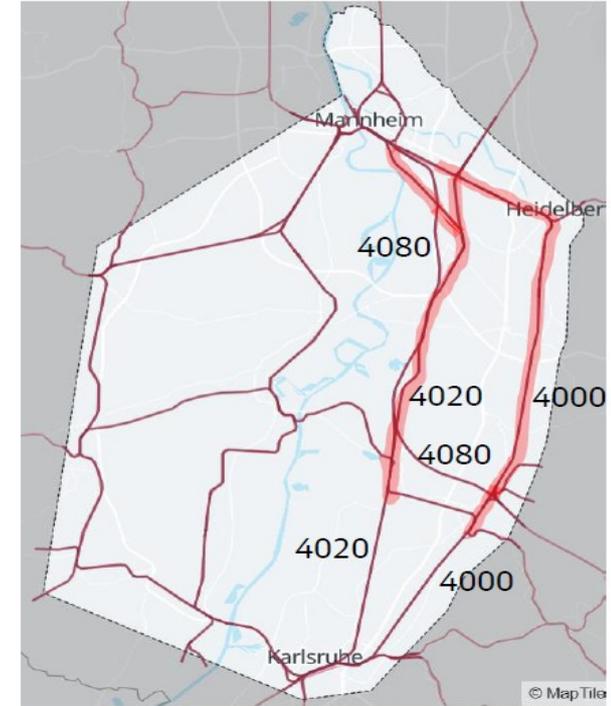
Mögliche verkehrliche Anbindungen

- Je mehr Anbindungen je **Linienvariante** möglich sind, **desto höher** sind die **betriebliche Flexibilität** und die **kapazitative Entlastung** der **Bestandsinfrastruktur**
- Im **Zusammenspiel** mit der **Bestandsinfrastruktur** und dem **Verkehrsaufkommen** im **Schienengüterverkehr** ergibt sich eine **unterschiedliche Relevanz** je **verkehrlicher Anbindungsmöglichkeit**
- Die **Hauptverkehrsströme** verlaufen in **Nord-Süd-Richtung**



Fokus Schienengüterverkehre von/nach Stuttgart

- Durch **Anbindung von/nach Stuttgart** werden **die Strecken 4020 und 4000** nördlich der Linie Graben-Neudorf – Bruchsal **spürbar entlastet** (siehe rote Markierung der Strecken in der Grafik).
- Die Einordnung zur **Gewichtung der Verkehre** erfolgt aufgrund der hohen Frequenz der Verkehre auf einer Strecke, welche einer Entlastung bedürfen.



Wichtigstes verkehrliches Ziel ist die Engpassauflösung im Korridor Mannheim – Karlsruhe. Damit verbunden ist eine Anbindung an die NBS Frankfurt– Mannheim im Norden und die ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Süden.



NBS / ABS
Mannheim - Karlsruhe



Steckbrief

Durchgängige Linienvariante **R2-M6¹**

Der Korridor der Linienvariante R2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RJ-RS-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: **Baden-Württemberg**

Städte
und Ge-
meinden

Altlußheim, **Dossenheim**, **Edingen-Neckarhausen** Graben-Neudorf, **Heddesheim**, Heidelberg, Hockenheim, **Ilvesheim**, Karlsruhe, **Ladenburg**, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Stutensee, **Viernheim**, Waghäusel, Weingarten (Baden)

Beschrei-
bung

Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R2 und M6.

Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt.

Die Linie R2 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser weiter über Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft in süd-östlicher Richtung weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie in Richtung Süden bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R2– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit

Die RWK IV-Durchfahrten fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungs-längen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist güns-tig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durch-wachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.



NBS / ABS
Mannheim - Karlsruhe



Steckbrief

Durchgängige Linienvariante **R3-M6¹**

Der Korridor der Linienvariante R3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RJ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: **Baden-Württemberg**

Städte
und Ge-
meinden

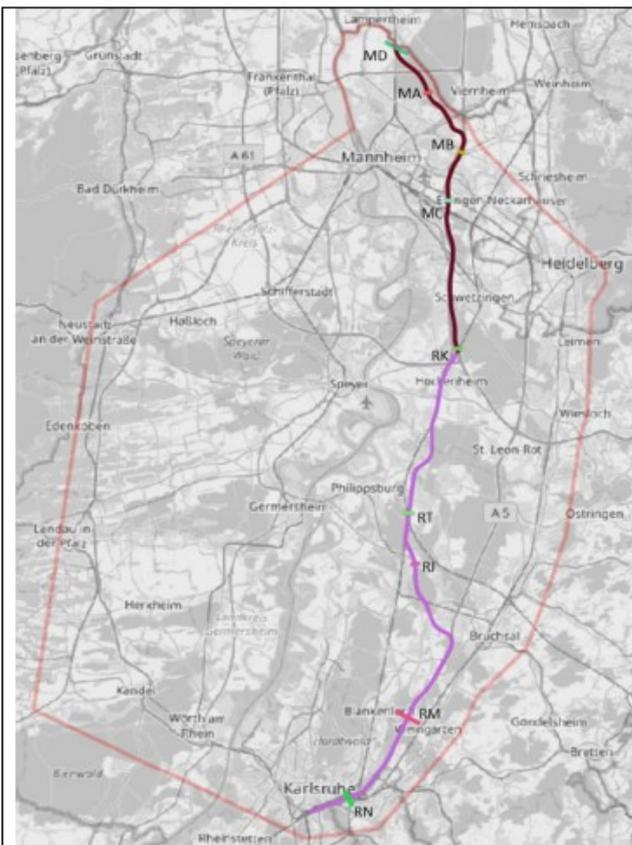
Altlußheim, Bruchsal, **Dossenheim**, **Edingen-Neckarhausen**, Graben-Neudorf, **Heddesheim**, Heidelberg, Hockenheim, **Ilvesheim**, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, **Ladenburg**, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, **Viernheim**, Waghäusel, Weingarten (Baden)

Beschreibung

Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilschnitten R3 und M6.

Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt.

Die Linie R3 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser weiter über Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend verläuft die Strecke in süd-östlicher Richtung über Karlsdorf-Neuthard weiter, wo sie an die A 5 bündelt, welcher sie in Richtung Süden bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R3– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit

Die RWK IV-Durchführungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchführungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchgewachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.



NBS / ABS
Mannheim - Karlsruhe



Steckbrief

Durchgängige Linienvariante **R4-M6¹**

Der Korridor der Linienvariante R4-M6 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: **Baden-Württemberg**

Städte
und Ge-
meinden

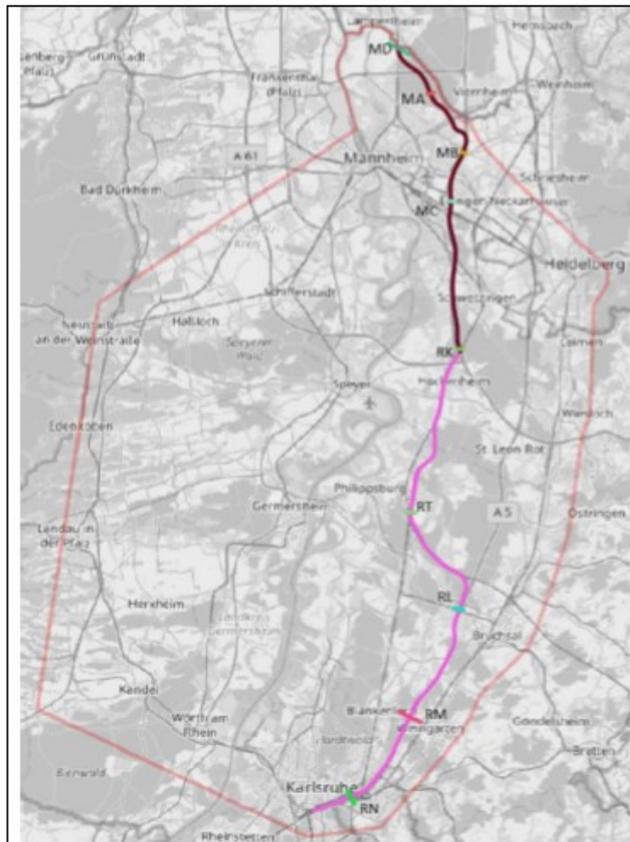
Altlußheim, Bruchsal, **Dossenheim**, **Edingen-Neckarhausen**, Forst, **Heddesheim**, Heidelberg, Hockenheim, **Ilvesheim**, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, **Ladenburg** Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Ofersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, **Viernheim**, Waghäusel, Weingarten (Baden)

Beschrei-
bung

Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R4 und M6.

Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt.

Die Linie R4 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser über Waghäusel, bis Wiesental. Dort bündelt sie auf der Bogeninnenseite kurz mit der Strecke Nr. 4080 bis westlich von Forst, wo sie in Richtung Süden schwenkt und an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R4– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit

Die RWK IV-Durchführungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchführungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.



NBS / ABS
Mannheim - Karlsruhe



Steckbrief

Durchgängige Linienvariante **R5-M6¹**

Der Korridor der Linienvariante R5-M6 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RD-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte
und Ge-
meinden

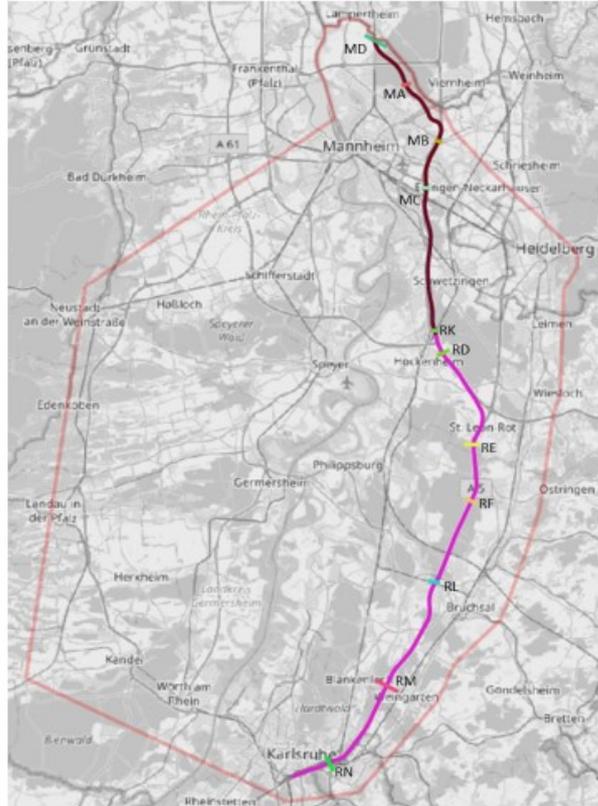
Bad Schönborn, Bruchsal, **Dossenheim**, **Edingen-Neckarhausen**, Forst, **Heddesheim**, Heidelberg, Hockenheim, **Ilvesheim**, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, **Ladenburg**, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, **Viernheim**, Walldorf, Weingarten (Baden)

Beschreibung

Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilschnitten R5 und M6.

Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt.

Die Linie R5 bündelt nördlich von Hockenheim mit der A 6 und führt in Parallellage zu dieser bis nördlich von St. Leon-Rot (Kreuz Waldorf). Dort bündelt sie mit der A 5 und führt über Karlsdorf-Neuthard in Richtung Süden nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R5– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	≤10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	≤100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit

Die RWK IV-Durchfahrten fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungs-längen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist güns-tig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durch-wachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

Was ist der Stand ?

- Keine der vier betrachteten Linien ist in Sachen Raumwiderstände auch nur neutral geschweige günstig.
- Im Gegenteil weisen alle vier Planungen hohe Raumwiderstände in den höchsten Klassen IV und V auf, so dass die drei anderen Kriterien - Streckenlänge, komplexe Ingenieurbauwerke, verkehrliche Anbindungen - den Ausschlag für eine Weiterverfolgung geben.
- Keine Variante ist was verkehrliche Anbindungen angeht, günstig, alle sind nur neutral.
- Keine gewährleistet die Einbindung des Rangierbahnhofes Mannheim mit seinen Teilen Rbf Süd und Rbf Nord.
- Der Wegfall komplexer Bauwerke (Kreuzungsbauwerke, Tunnel oder Tröge) macht die geplanten Varianten kostengünstiger und erreicht die Vorgabe der DB Netz, vor allem oberirdisch zu planen.
- Eine „Ideale Trasse“ die alle Wünsche erfüllt, ist nicht darstellbar. Weder aus Sicht der DB noch der betroffenen Kommunen.
- Das Raumordnungsverfahren beim RP Karlsruhe muss die schlußendliche Antragstrasse bewerten (Charakter eines Gutachtens).
- Entscheiden und Einfluß nehmen kann und wird die Politik. Aber nicht auf Ebene des Landkreises.

Wie geht es weiter ?

Weitere Planung der Dialogforen und Workshops.

Termine 2. Halbjahr 2022.

Veranstaltung	 8. Dialogforum	 13. Workshop	 14. Workshop	 15. Workshop
Datum	28.11.2022	6.12.2022	14.12.2022	offen
Titel	Methodik für den Variantenvergleich	Vertiefung Methodik für den Variantenvergleich	Vertiefung Methodik für den Variantenvergleich	Vertiefung Methodik für den Variantenvergleich
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stand der Umweltplanung ▪ Methodik für den Variantenvergleich ▪ Methodik für die EBWU ▪ Methodik für die Nutzen-Kosten-Untersuchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertiefung ▪ Klärung spezifischer Fragen
	vor Ort / Präsenz?	vor Ort	Online	Bei Bedarf

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

Kommende Anforderungen

Die Frage ist nicht ob wir neue Bahnstrecken brauchen. Die Frage ist, wann sind sie fertig. Der Bedarf ist riesig und wächst besonders im Güterverkehr immer weiter.

Es gilt auch, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren:

Die Deutsche Bahn (DB) beginnt am 15. Juli 2024 auf der sogenannten Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim mit den Generalsanierungen im hoch belasteten Schienennetz. Ein übergreifendes Team wird die Arbeiten so koordinieren, dass sie im Rekordtempo erfolgen können. Innerhalb von nur fünf Monaten wird die DB alle technischen Anlagen erneuern und 20 Bahnhöfe entlang der Strecke modernisieren.

Mit der Generalsanierung der Riedbahn bündelt die DB erstmals auf einem hoch ausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung.

Mit der Generalsanierung der Riedbahn startet die DB am Tag nach dem Finale der Fußball-Europameisterschaft 2024. Während der Sperrung werden auf dem Korridor Frankfurt/Main–Mannheim rund 1.200 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, 152 Weichen, vier Bahnübergänge und mehr als 10 Kilometer Lärmschutzwände erneuert. Außerdem schafft die DB neue Überholmöglichkeiten für Züge und rüstet die Riedbahn für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft aus.

20 Bahnhöfe entlang der Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim erhalten moderne Bahnsteigdächer, Wetterschutzhäuser, neue Wegeleitsysteme und Rampen für den barrierefreien Zugang. Bis Weihnachten 2024 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Engpässe für einen Deutschland-Takt auf Kanten

Erstellt am: 29.07.2021 | Stand des Wissens: 29.07.2021

Synthesebericht gehört zu:

Potenziale und Herausforderungen des Deutschland-Takts im Schienenpersonenfernverkehr

Darüber hinaus führt die große Geschwindigkeitsschere zwischen dem Personenfern- und Güterverkehr und die auf den meisten Strecken gegebene Notwendigkeit für eine Mischverkehrsnutzung zu Herausforderungen im Netz.

Die sich aus diesem Umstand ergebenden Engpässe für den Schienengüterverkehr lassen sich gemäß der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie nur durch umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen auflösen.

Zu diesen Maßnahmen gehören sowohl Neubaustrecken wie die zusätzliche [Schnellfahrstrecke Frankfurt a. M. - Mannheim](#), die [Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf Bestandsstrecken schaffen](#), als auch der Ausbau eingleisiger zu mehrgleisigen Strecken. [BMVI15x, S.52ff]

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/538855/>

EU Vorgaben durch die TEN-V Reform

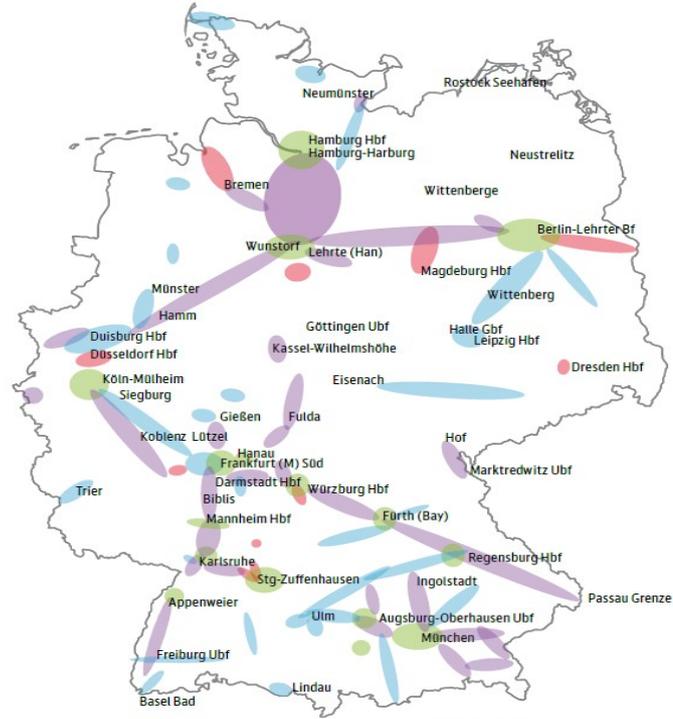
Bis spätestens Ende 2050 sollen alle Umschlagterminals mit Bahnanschluss in der Lage sein, Güterzüge von 740 Metern Länge abzufertigen, ohne dass diese auseinandergespeert werden müssen. Der EU-Verband für den Kombinierten Verkehr UIRR begrüßt es, dass die EU-Kommission die Mitgliedsstaaten auch verpflichten will, zu prüfen, ob sie ausreichende Kapazitäten für den intermodalen Güterumschlag haben. Das sei besonders im Hinblick auf das Ziel wichtig, die Menge der per Bahn transportierten Waren in der EU bis 2050 zu verdoppeln.

Hauptsächlich ist das Bahnnetz betroffen. Etliche Strecken sollen in das neu zu schaffende „erweiterte Kernnetz“ für den Schienengüterverkehr aufgenommen werden (siehe Kasten). Das bedeutet, dass dort bis spätestens 31. Dezember 2040 bestimmte Anforderungen erfüllt sein müssen: Die Trassen müssen vollständig elektrifiziert sein. Auf zweigleisigen Bahnstrecken muss mindestens die Hälfte der Trassen für Güterzüge reserviert werden, 740-Meter-Züge sollen dort mindestens zweimal pro Stunde und Richtung fahren können. Auf eingleisigen Strecken muss zweistündlich eine Trasse pro Richtung für 740-Meter-Güterzüge zur Verfügung stehen. Züge mit einer Achslast von 22,5 Tonnen sollen ohne besondere Erlaubnis fahren dürfen, und die Trasse muss Güterzügen eine Geschwindigkeit von mindestens 100 Kilometern pro Stunde erlauben. Auch sollen alle Bahnstrecken für den Transport von Sattelaufliegern in Taschenwagen ausgebaut sein. Die Tunnel und Strecken müssen bis dahin nach dem Willen der EU-Kommission das Lichtraumprofil P400 haben. Im Gesamtnetz soll das bis Ende 2050 realisiert sein.

Engpässe 2040

- Man sollte davon ausgehen, dass bis 2040 die Strecke Frankfurt - Mannheim im Betrieb ist und das Bahnnetz nicht mehr völlig überlastet ist.
- Das könnte sich als Trugschluss erweisen und selbst die Bahn geht nicht davon aus.
- Die TEN-V Vorgaben sind noch nicht eingeplant.

Engpässe im Bezugsfallnetz 2040



© DB Netz AG

- Güterverkehr (GV): Kapazität
- Personenverkehr (PV): Fahrzeit / Kapazität
- PV + GV: Kapazität und Fahrzeit
- überlastete Knoten

Ein schwarzes Loch...

Knoten Mannheim Bewertungsergebnis

Nutzen- bzw. Kostenkomponente	Nutzen [T€/Jahr]	Barwerte 2015 der Nutzen [Mio. €]
Instandhaltung der Infrastruktur	-4.580	-86,5
Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur	-202	-3,8
Geräuschbelastungen	0	0,0
Nutzen Personenverkehr	10.002	189,0
davon aus Fahrplan	7.675	145,0
davon aus Betriebsqualität	2.328	44,0
Nutzen Güterverkehr	31.905	602,9
Summe Nutzen	37.125	701,5
Barwert 2015 der Investitionskosten [Mio. €]	635,2	
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	1,1	

Bei niedrigem NKV verbleiben Engpässe: **Optimierung erforderlich!**

Fazit

- Knotenkonfiguration tangiert nicht die NBS Frankfurt – Mannheim.
- Wirtschaftliche Maßnahmenkonfiguration für beide Knoten liegt vor.
- Allerdings nur sehr langfristige Lösung der verkehrlichen Aufgabenstellung in einem bereits heute überlasteten Bereich.
- Es verbleiben Engpässe.
- Aus diesem Grund wird das BMVI in enger Abstimmung mit den Ländern und Aufgabenträgern und der DB Netz AG alternative Planfälle zur Lösungsoptimierung prüfen.

Um engpassauflösende Maßnahmen im Mittelrheinkorridor (vgl. Abbildung 1) zu identifizieren, beauftragte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die im Jahr 2015 veröffentlichte Mittelrheinstudie. Als Kernmaßnahmen für den Neu- und Ausbau wurden die Vorhaben (a) Rhein/Main – Rhein/Neckar (NBS Frankfurt – Mannheim), (b) ABS/NBS Molzau – Graben-Neudorf (GN) – Karlsruhe (NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe gemäß Bedarfsplan für die Bundesschienenwege¹) und (c) ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau (Sieg-Strecke/Ruhr-Sieg-Strecke) ermittelt.

Zusätzlich gibt es im Korridor die beiden eher kleineren Vorhaben (d) 2. Gleis Mannheim-Käfertal – Mannheim-Rangierbahnhof (Rbf) mit einer Kapazitätserhöhung im Bereich des Abzweigs Rennplatz – Mannheim Rbf und (e) 3. Gleis Karlsruhe – Durlach zur Kapazitätserhöhung bis zur Anbindung der ABS/NBS Karlsruhe – Basel.

Die Vorhaben des BVWP Projektes „Nr. 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ sind ebenfalls im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter „Neue Vorhaben“ im vordringlichen Bedarf verzeichnet und entsprechend im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS)² genauer erläutert.

Nach der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden durch das BMVI weitere Untersuchungen von einzelnen Knotenpunkten durchgeführt. Dazu gehörte auch das BVWP Projekt „Nr. K-004-V01 Knoten Mannheim“. In der Untersuchung konnten vor allem auf der Nord-Süd-Achse nicht für alle Engpässe Lösungen zur Beseitigung gefunden werden. Eine auf der Knotenstudie aufbauende Optimierungstudie für den Knoten Mannheim konnte ebenfalls keine abschließenden Lösungsmöglichkeiten identifizieren.

Da die maßgeblichen Engpässe auf der Nord-Süd-Durchbindung des Knotens Mannheim liegen (bspw. im Abschnitt Schwetzingen – Hockenheim) soll die Nord-Süd-Durchbindung des Stadtgebiets Mannheim nun ebenfalls im Rahmen der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe variantenoffen untersucht werden. Damit soll eine verkehrlich konsistente Lösung ab Mannheim-Waldhof, der Schnittstelle zur NBS Frankfurt – Mannheim, nach Süden bis nach Karlsruhe, ermöglicht werden. Die weiteren Vorhaben aus dem Bedarfsplanprojekt Knoten Mannheim werden in eigenen Projekten geplant.

Projektziele

Die verkehrliche Zielstellung des „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ umfasst die Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten im Schienengüter- (SGV), Schienenpersonenfern- (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für den Prognosehorizont 2030 mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität.

Dabei müssen für die durchgehende Engpassauflösung auf dem Laufweg von Frankfurt a.M. nach Karlsruhe die drei folgenden Vorhaben des Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1 eng aufeinander abgestimmt werden:

¹ Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf, Vorhaben, lfd. Nr. 4: Korridor Mittelrhein Zielnetz 1 (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)

² <http://www.bvwp-projekte.de/schienen/2-004-V03/2-004-V03.html>

Die ungelösten und bisher kaum angesprochenen Probleme im
Bahnknoten Mannheim...

... könnten zu weiteren unersprieslichen Entwicklungen führen wie
weitere komplett neue Bahnstrecken, die sich interessierte Kreise
sehnlichst wünschen. Solche Wünsche sind legitim.

7 Vorschläge aus der Öffentlichkeit liegen vor | Stand Mai 2022.

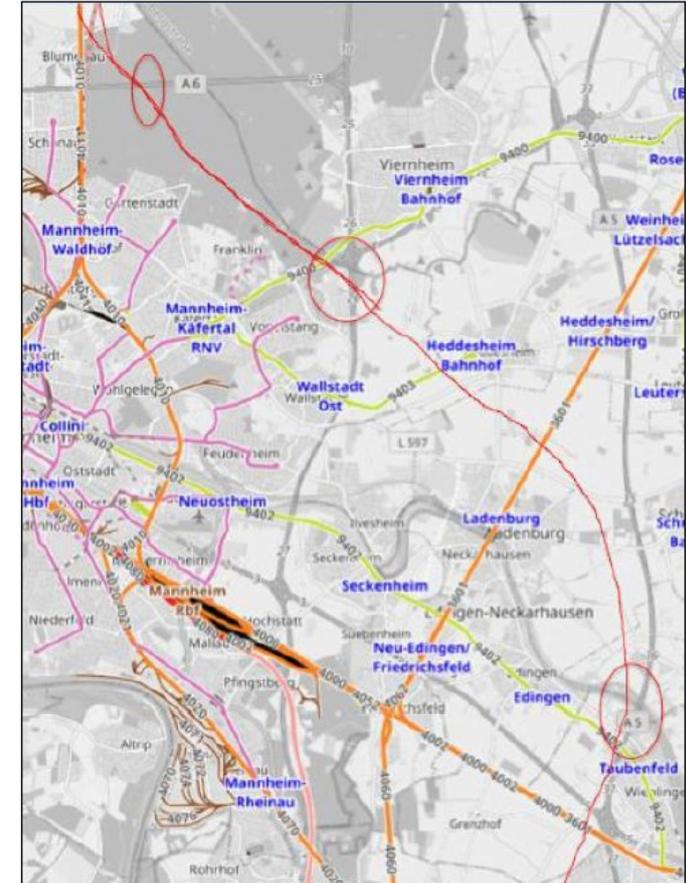


2. Güterzug Umfahrung Mannheim (1/2)

Vorschlag:

- **Schwerpunkt bilden Güterzüge im Transit**, die unter weitestmöglicher **Entlastung** von **Bestandsstrecken** im Osten an **Mannheim vorbei geführt** werden sollen.
 - Der **Rangierbahnhof MA** wird **derzeit und künftig** über **Bestandsstrecken** erreicht.
 - **Vorhandene Neckarquerungen** stellen **Schwachpunkt** dar (veraltet bzw. nur gering mit Schallschutz ausrüstbar).
- ➔ Vorschlag **neue eingehauste Neckarbrücke** westlich der BAB 5, ggf. auch Tunnel.

Verlauf Vorschlag:

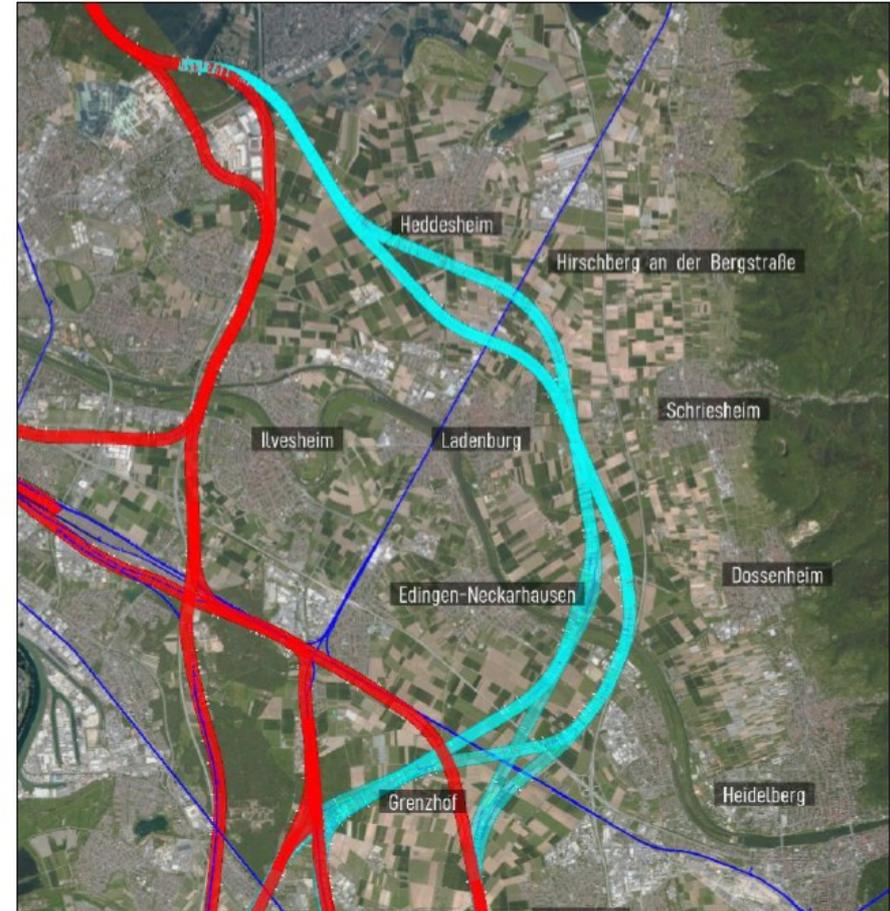


7 Vorschläge aus der Öffentlichkeit liegen vor | Stand Mai 2022.

2. Güterzug Umfahrung Mannheim (2/2)

Fazit technische Prüfung:

- **Linienkorridore** auf Basis Vorschlag und Planungsprämissen **außerhalb des Suchraums identifiziert** (türkise oberirdische Linienkorridore).
 - **Südlich Heddeshheim zwei Korridore** denkbar
 - **Zwei oberirdische Neckarquerungen** mit Eingriff in **RWK IV** technisch denkbar.
 - **Anbindung an drei weiter südlich verlaufende Korridore** denkbar.
- ➔ **Umweltfachliche Erstprüfung steht noch aus**



7 Vorschläge aus der Öffentlichkeit liegen vor | Stand Mai 2022.

3. Varianten im Stadtgebiet Mannheim

Vorschlag:

1 Östliche Umfahrung von Mannheim weitestgehend in Bündelung mit der A6 in Richtung Viernheimer Dreieck und danach weiter in Richtung Süden.

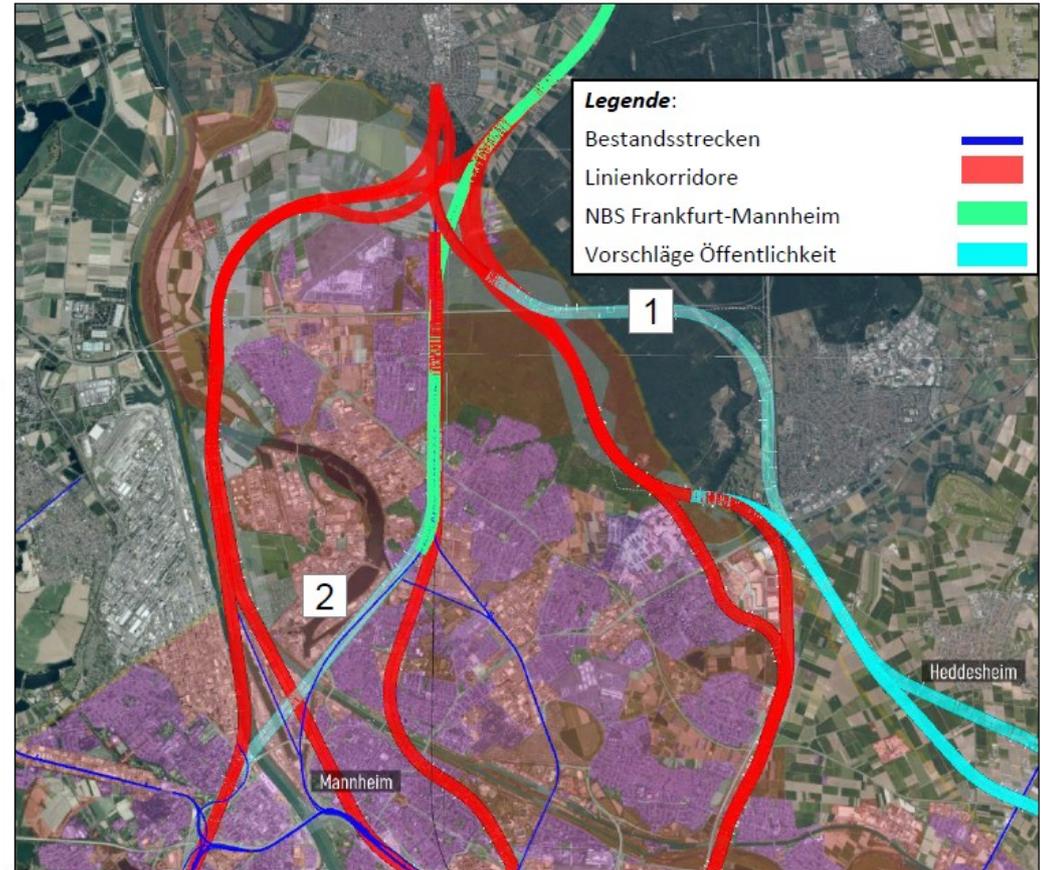
2 Tunneldurchbindung in Richtung Ludwigshafen

Fazit technische Prüfung:

- Zu Vorschlag **1**
 - Aus trassierungstechnischer Sicht denkbar ($v_{\max} = 200$ km/h).
 - Hohe Konflikte mit Strom- und Gastrassen, See, vereinzelter Bebauung.

→ Umweltfachliche Erstprüfung steht noch aus

→ Vorschlag **2** ist aus technischer Sicht machbar und wird weiterverfolgt



143	Schriftlich (Email)	<p>Ich knüpfte an den nördlichsten Verlauf der Gütertrasse ab Lampertheim/Waldhof mit dem Tunnel unter dem Viernheimer Kreuz mit der A 659. Eine Weiterführung dieser Trasse zwischen Heddesheim und Ladenburg hindurch führt zwangsläufig zu einer V-Kreuzung mit der Main-Neckar-Bahn und bietet dadurch die MÖGLICHKEIT einer DIREKTEN Anbindung an den Rangierbahnhof Mannheim, nämlich eben genau über diese Bestandstrecke, der Main-Neckar-Bahn mit ihren aufwendig sanierten Kreuzungspunkten in Friedrichsfeld (bereits vorhandene Infrastruktur).</p> <p>Die Fortführung der NBS Gütertrasse nach dieser Kreuzung würde im Westen der A5 den Neckar über- oder unterqueren: das wäre für die Züge im Transit, die weiter entlang den im Projekt bereits betrachteten Linienführungen verkehren könnten. Analog ließe sich von Süden kommend der Rangierbahnhof Mannheim als Destination anfahren bzw. im Transit auf der NBS umfahren</p> <p>Zu den Vorteilen einer derartigen Trassenführung gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Entlastung von Oftersheim, Schwetzingen und Hockenheim vom Bestandsverkehr durch schallmindernde Bauweise der NBS - die Entlastung aller Stadtteile Mannheims nördlich vom Neckar TROTZ Anbindung des Rangierbahnhofs - last not least eine in Kilometern sparsame Streckenführung für den Transit. <p>Mir sind die Widerstände gegen eine Trassenverlauf zwischen Plankstadt und Eppelheim durchaus gewärtig; die müssten aber durch geeignete technische Ausführung lösbar sein. Dafür steht der mit großer Sorgfalt aufgesetzte Planungsprozess dieses Projekts. Ich verzichte bewusst darauf, die Nachteile anderer Trassenansätze aufzuführen, weil es mir wichtig ist, dass Sie die mit dieser Trasse verbundenen funktionalen Vorteile erkennen und adäquat in den Bewertungsprozess einbringen. Es ist kein Vorschlag nach dem "Sankt Florians"-Prinzip.</p>	<p>Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft. Ein Ergebnis erwarten wir voraussichtlich bis Juni 2022.</p>	In Bearbeitung
144	Schriftlich (Email)	<p>"... wurde von Herrn Geweke dargelegt, dass man bei den aktuellen Segment-Lösungen eine $v_{max} = 200$ km/h realisieren kann. Gilt dies auch für das Segment Knotenpunkt-Verbindung RT - RL über 6001 bzw. 6002 mit Einschwenken auf 1301/1302? Reicht hier der auf den Karten dargestellte Radius? Oder ist ein Einschwenken durch das FFH-Gebiet vorgesehen?"</p>	<p>Gemäß der Planungsprämissen wurden im Rahmen der Linienkorridorentwicklung Segmente mit einer maximalen Planungsgeschwindigkeit $v_{max} = 200$ km/h und falls nicht möglich mit reduzierter Geschwindigkeit ($v_{min} = 120$ km/h) entwickelt. Im Bereich RT – RL wurde bei der Einschwenkung einer Süd- bzw. Nordbündelung mit der Strecke 4080 (Mannheim – Stuttgart) je ein Linienkorridorsegment mit einer v_{max} von 120 - 160 km/h entwickelt. Diese sind aber als vorläufig zu betrachten. Durch den Segmentvergleich wurde die südliche Bündelung mit der Strecke 4080 und damit die Einschwenkung mit einer möglichen Geschwindigkeit von $v = 120$ km/h vorerst zurückgestellt. Im Arbeitsschritt der Linienoptimierung wird dieser Bereich unter Berücksichtigung der umweltfachlichen und trassierungstechnischen Expertise weiter optimiert. Darauf basierend können dann grobe Aussagen zu maximal möglichen Geschwindigkeiten in diesem Bereich getroffen werden. Ferner werden wir, wie im 8. Workshop angekündigt, die dort präsentierte Unterlage noch einmal um alle ergänzten Antworten aktualisieren und auf unserer Website zur Verfügung stellen.</p>	Erledigt

Es bleibt spannend und auch wenn wir von einer Realisierung ab 2030 sprechen, fallen heute bereits Entscheidungen.

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit.