

Anhang: Hintergrundinformationen und Antworten der DB auf gestellte Fragen

Die wichtigsten Antworten der DB aus den Workshops sowie den persönlichen Gesprächen werden im Folgenden nach Thema und Lage im Stadtgebiet geordnet wiedergegeben:

Allgemein:

- Die DB sagt zu, ein Dokument zu erstellen, aus dem ersichtlich wird, nach welchen Gründen für oder gegen die Weiterverfolgung der einzelnen Linienvariante entschieden wurde.
- Trassenvorschläge aus den Kommunen können an die DB herangetragen werden. Diese würden zusätzlich zu eigenen Trassenvarianten auf ihre Eignung untersucht.
- Es gibt keine Vorfestlegung auf zwei zusätzliche Gleise. Das übergeordnete, verkehrliche Ziel sei die Engpassauflösung im Korridor Mannheim – Karlsruhe. Die Notwendigkeit zweier zusätzlicher Gleise würde jedoch zum jetzigen Stand angenommen.
- Die DB plane die Trassen grundsätzlich für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr). Nur in Ausnahmefällen würde ein Neu-/Ausbau für nur eine Art Verkehr geplant.
- Der Neu-/Ausbau wird zu einer Verlagerung insbesondere des Güterverkehrs führen. Eine neue Trasse könne somit in vielen Fällen auch zur Entlastung heute stark befahrener Trassen führen.
- In der Kartendarstellung bedeuten violette Linien Tunnel. Aufgrund einer angesetzten Längsneigung von 6-9‰ würde je nach gewählter Längsneigung und Überdeckung (1,5 bis 2x Tunneldurchmesser) von Rampenlängen von 3 bis 5 Kilometer Länge ausgegangen.
- Zu Fragen zu konkreten Baumaßnahmen (z.B. Trassenführung bei Kreuzungsbauwerken) könnten zum aktuellen Zeitpunkt keine genauen Angaben gemacht werden. Sie würden im weiteren Planungsverlauf geprüft.

Bahnhöfe:

- Der Hbf Karlsruhe soll in jedem Fall von allen Fernverkehrszügen angefahren werden. Eine Umfahrung des Hbf sei niemals Gegenstand der Überlegungen der DB gewesen.
- Der Karlsruher Güterbahnhof sei vollständig vermietet (Abstellgleise). Die Nachfrage sei so hoch, dass die Vermietung über eine Versteigerung vergeben würde.

Westen:

- Die West- und Ostanbindung an Karlsruhe wurde mit derselben Methodik untersucht. Es liegen keine unterschiedlichen Detaillierungsgrade vor.

Im Westen konnte kein oberirdischer Korridor identifiziert werden. An die Bestandsstrecke kann nicht angebunden werden, da diese bereits ausgelastet ist. Einem Ausbau (zusätzliche Gleise) steht die bestehende Bebauung sowie die Lage der B 10 entgegen.

Eine Rheinquerung durch eine Brücke und einem anschließenden Tunnelbeginn auf östlicher Rheinseite hätte eine sehr lange Rampe zur Folge. Für diese besteht kein ausreichender Platz (angesetzte Längsneigung: 6-9‰). Die Tunneleinfahrten sind daher westlich des Rheins vorgesehen.

- Der Anteil an Transit-Güterverkehr wird auf die Größenordnung von 90% geschätzt. Folglich wurde der Linienkorridor (die Tunnel) für die Hauptverkehrsströme (Transit) konstruiert. Die beiden Bahnhöfe müssten weiterhin über die Bestandsinfrastruktur angebunden bleiben. Die Tunnel würden demnach ausnahmsweise nicht durch Mischverkehr befahren, sondern nur durch Güterverkehr.

Osten:

- Im Osten der Stadt wurden oberirdische Lösungen identifiziert. Gemäß aktueller Planungstiefe wurden daher keine zusätzlichen Tunnelkorridore untersucht. Diese wären zu einem späteren Zeitpunkt aber auch nicht ausgeschlossen. Mögliche Lärm- und städtebaulichen Konflikte werden zum jetzigen Zeitpunkt nicht untersucht. Es wird davon ausgegangen, dass auch oberirdisch ein gesetzlich notwendiger Lärmschutz erreicht werden kann. Städtebauliche und landschaftsplanerische Aspekte (evtl. Trasse mit aufgeschütteter Rampe durch Elfmorgenbruch) werden erst in der Vorplanung beachtet.
- Bei den beiden Varianten im Osten handelt es sich um getrennt voneinander funktionierende Lösungen. Eine Kombination aus beiden (Güterverkehr entlang A5, Personenverkehr durch Durlacher Bahnhof) wird als Anregung aufgenommen.

Süden:

- Richtung Ettlingen ist kein Ausbau der Bestandstrasse notwendig. Die Darstellung „Tunnel“ im Plan (violette Linie) sei nicht ganz korrekt. Der Tunnel müsste weiter nördlich enden, die Rampe endet am Beginn der Bebauung in Ettlingen.
- Richtung Durmersheim ist ein 3. Gleis notwendig. Das Land Baden-Württemberg möchte zusätzlich ein viertes Gleis prüfen, das vorrangig der Steigerung der Nahverkehrsangebote dienen soll. Ein 4. Gleis würde einen Umbau des Knotens bedingen.