

Neu-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Austausch mit Bürgervereinen und Ortsverwaltungen am 4. November 2021

Verfahren

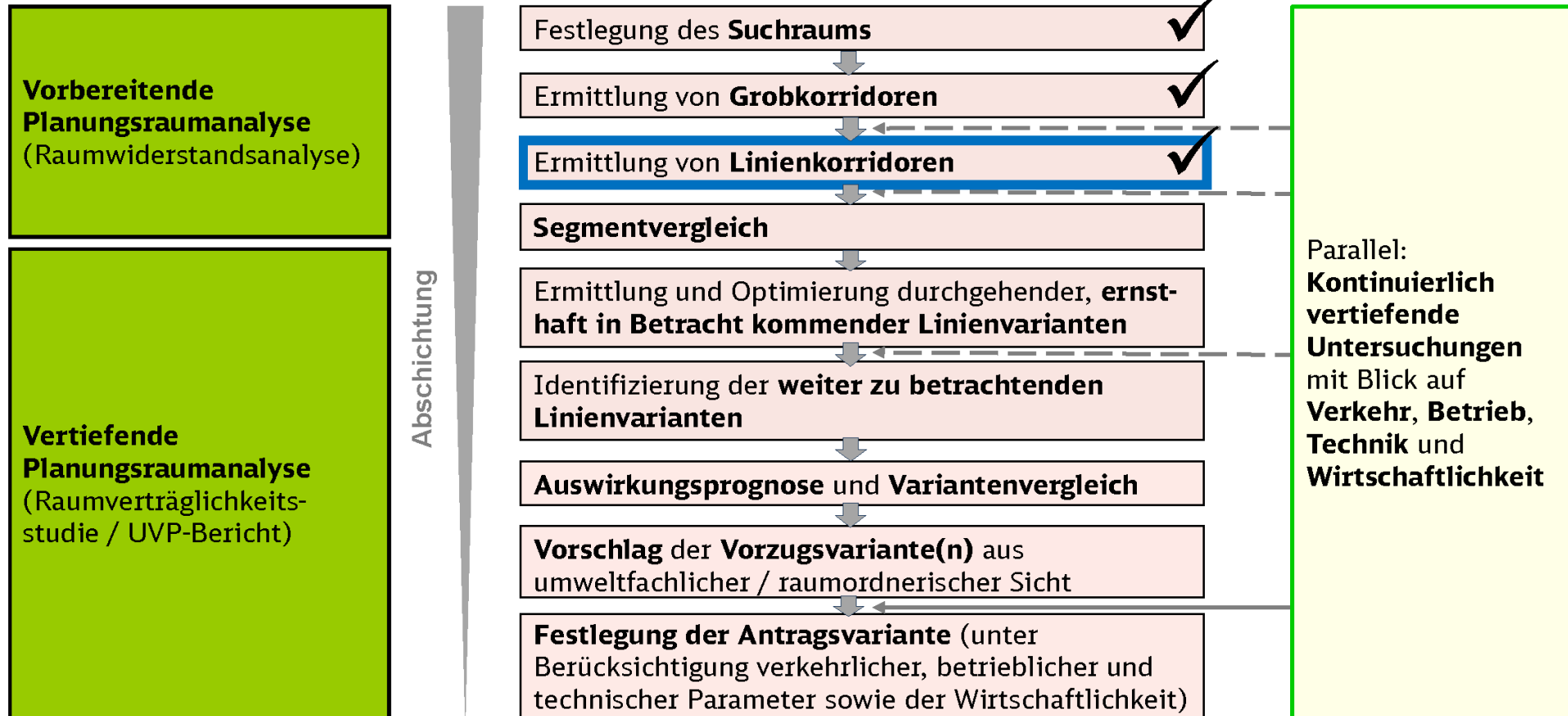
1. Beteiligung DB

- eigentlichem Verfahren vorgeschaltet
- freiwillig, „Blick in die Werkstatt“

2. Raumordnungsverfahren

- überprüft Vorhaben nach Grundsätzen der Raumordnung
- beinhaltet Umweltverträglichkeitsprüfung
- keine unmittelbare Rechtswirkung (behördenverbindlich)
- Ergebnis in den nachfolgenden Zulassungsverfahren zu berücksichtigen

3. Planfeststellungsverfahren



Ergebnis der Grobkorridor-entwürfe

Grobkorridore

Darstellung nur mit RWK IV und V

Bestand

Übergeordnete Verkehrswege

- Straße
- Schiene

Übergeordnete Gewässer

- Fließgewässer
- Fließ- und Stillgewässer

Nachrichtlich

- - - Suchraum
- ▣ Sonderflächen Bund, Entwicklungsfächen Konversion
- ▨ Schutzbedürftige Bereiche/ Vorranggebiete Naturschutz und Landschaftsflge: Besonderer Prüfauftrag in der vertiefenden Planung

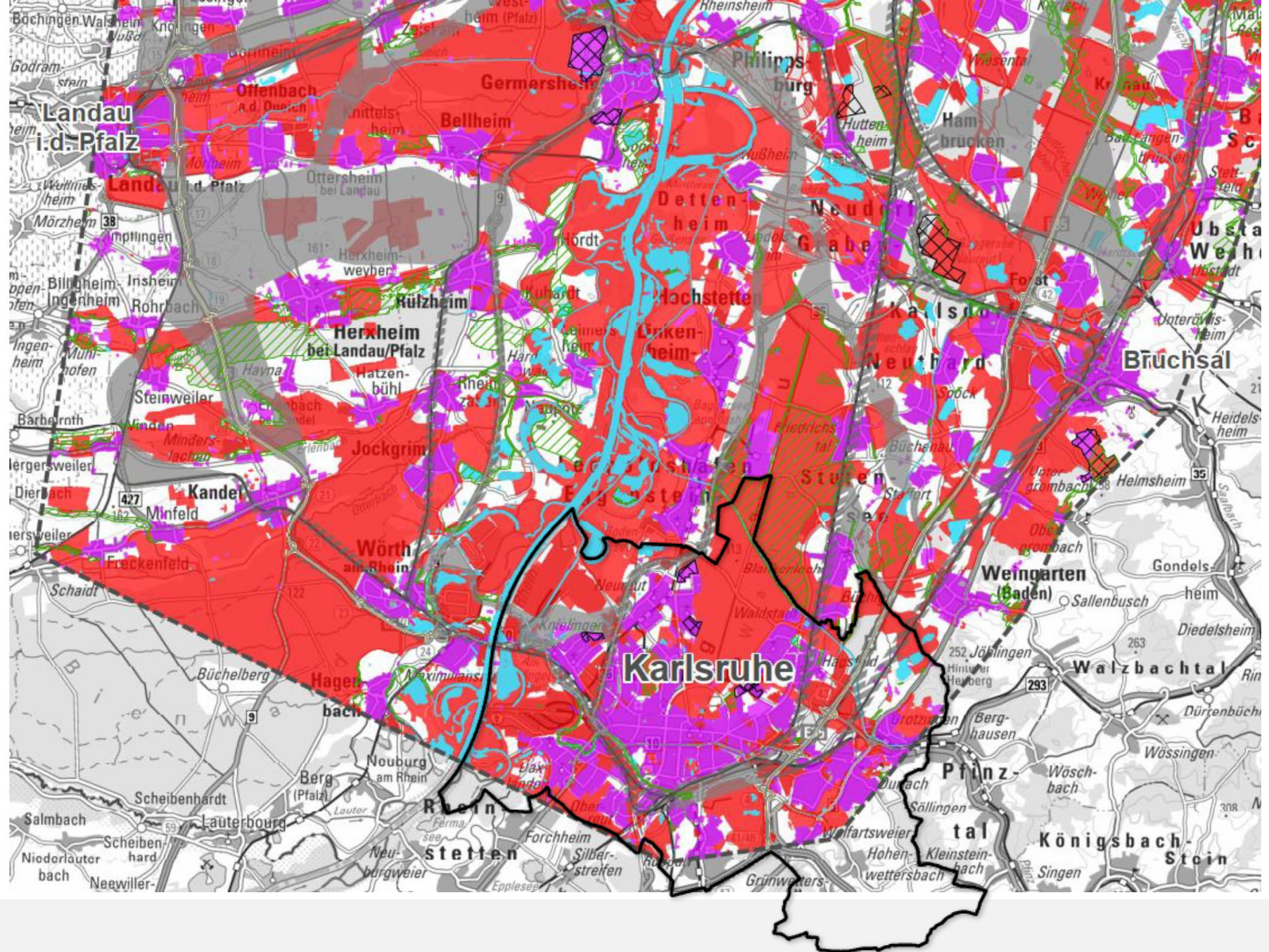
Raumwiderstand

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch

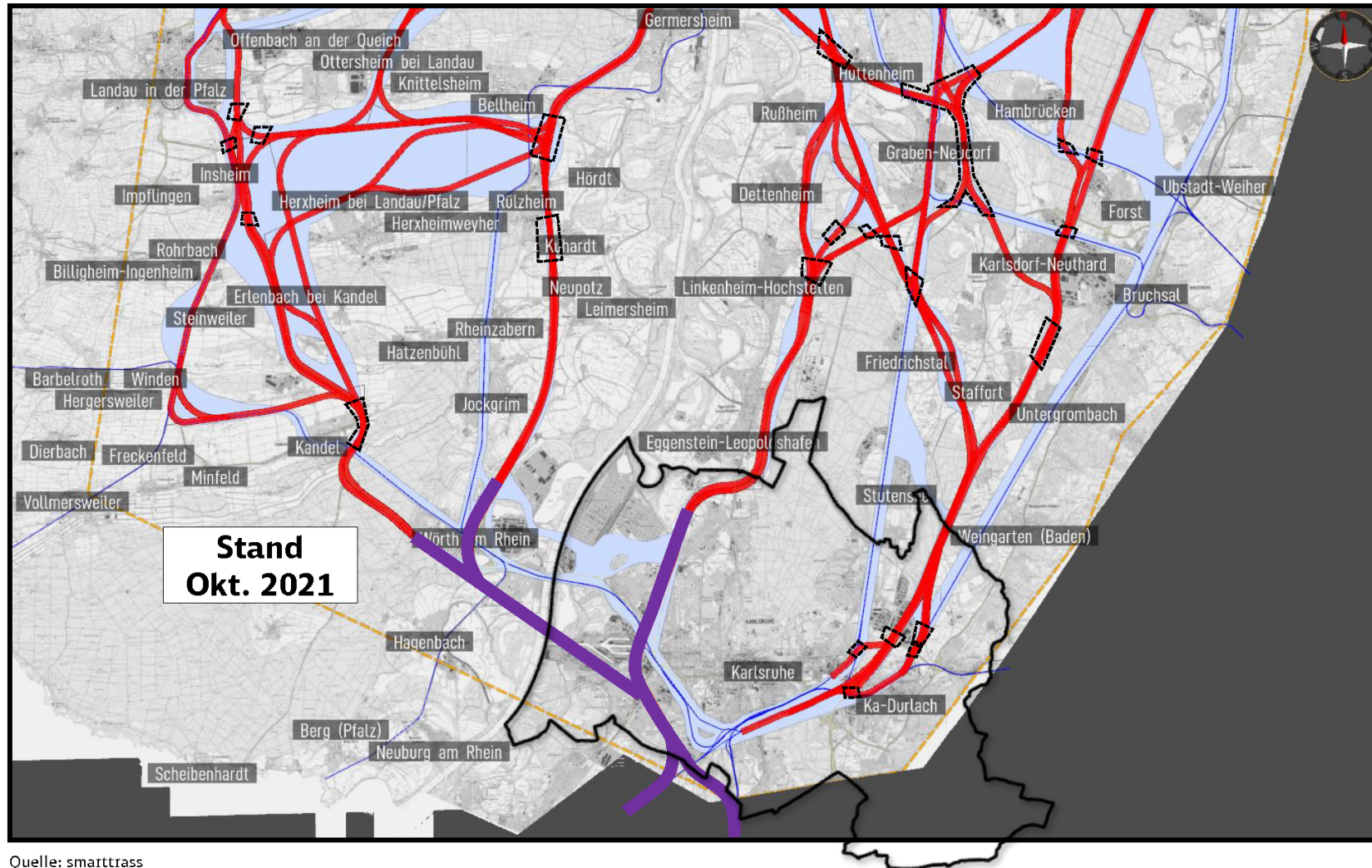
Grobkorridore

- Bereiche potenzieller Neubauoptionen
- ▨ Bereiche potenzieller Bündelungs- und Ausbaupoptionen (Bestandsstrecken Straße/Bahn)

DB NETZE | 15. März 2021



3 - südlicher Bereich des Suchraums



Legende:

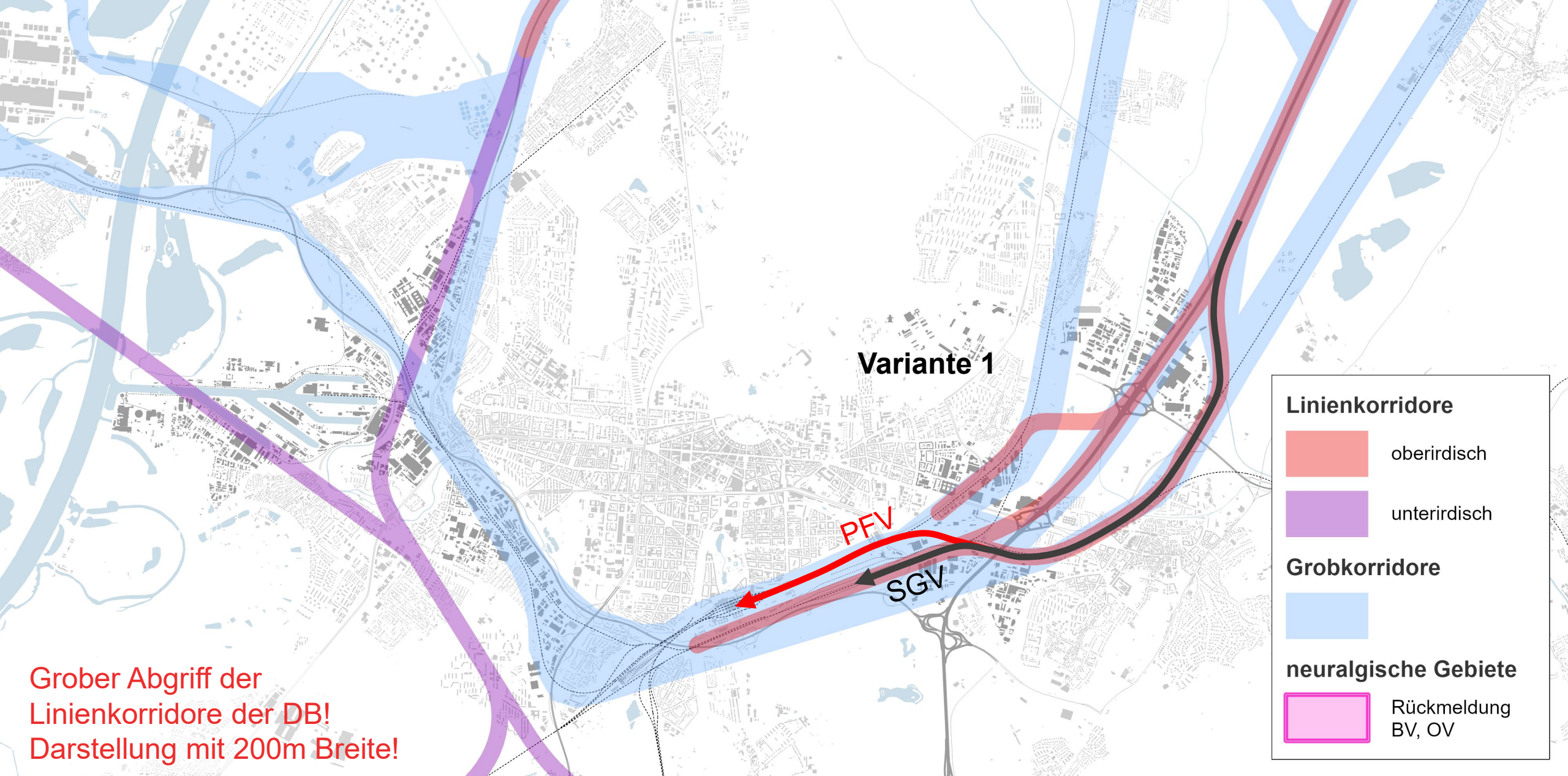
- Suchraumgrenze —
- Grobkorridore —
- Bestandsstrecken —
- Linienkorridore —
- NBS Frankfurt – Mannheim —
- Wesentl. Kreuzungsbauwerk(e)
- Notwendige Tunnelabschnitte —

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

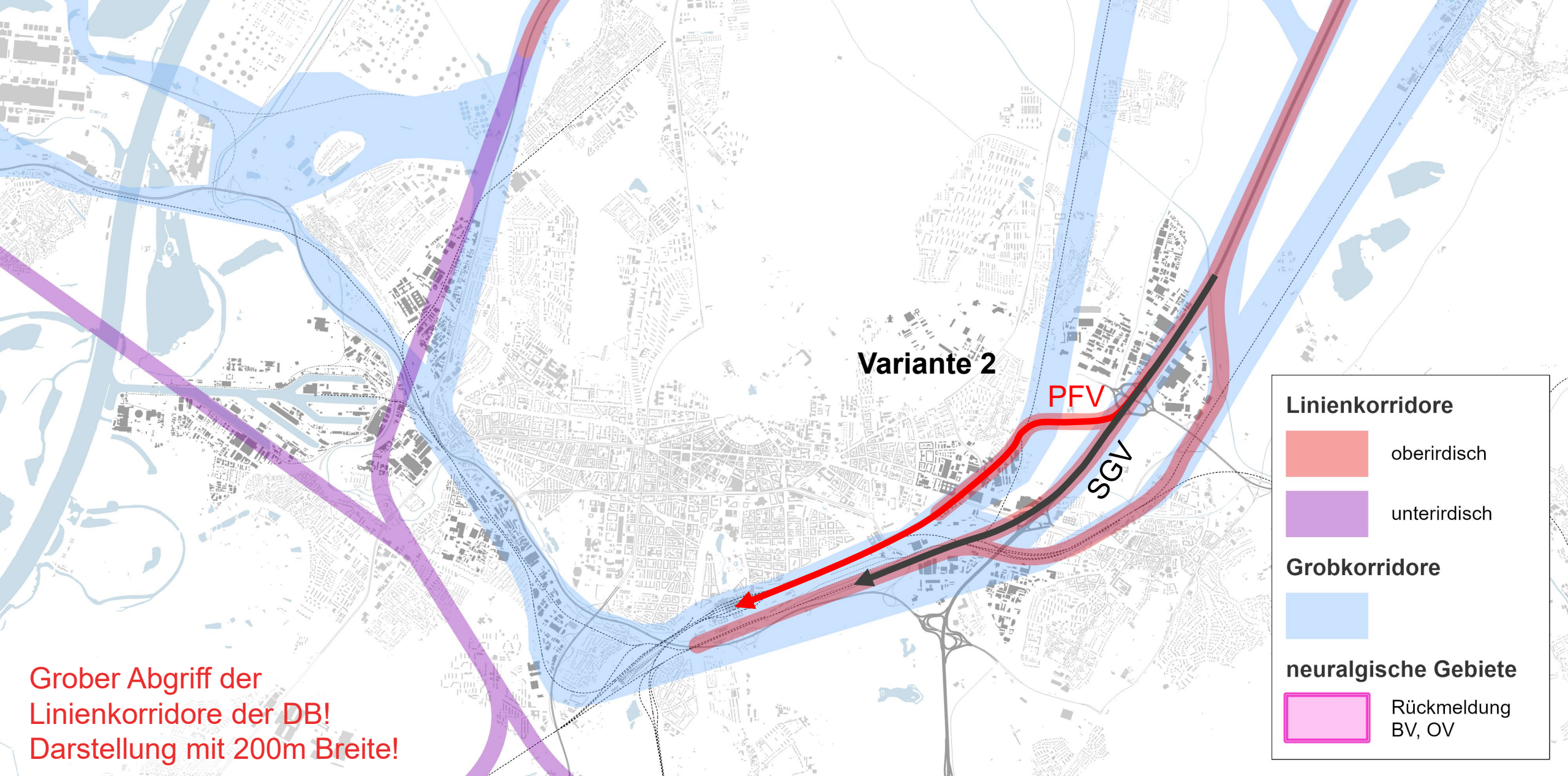
DB NETZE | NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe | 8. Oktober 2021



Variante 1

Linienkorridore	
	oberirdisch
	unterirdisch
Grobkorridore	
	
neuralgische Gebiete	
	Rückmeldung BV, OV

Grober Abgriff der
Linienkorridore der DB!
Darstellung mit 200m Breite!

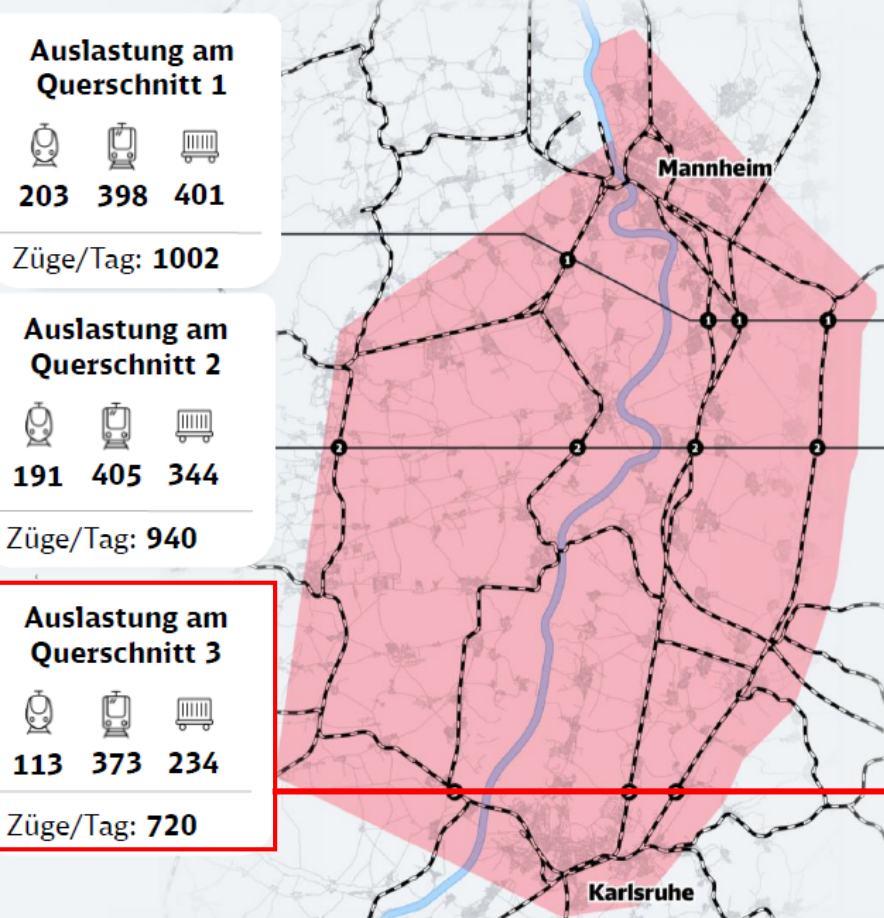


Grober Abgriff der
Linienkorridore der DB!
Darstellung mit 200m Breite!

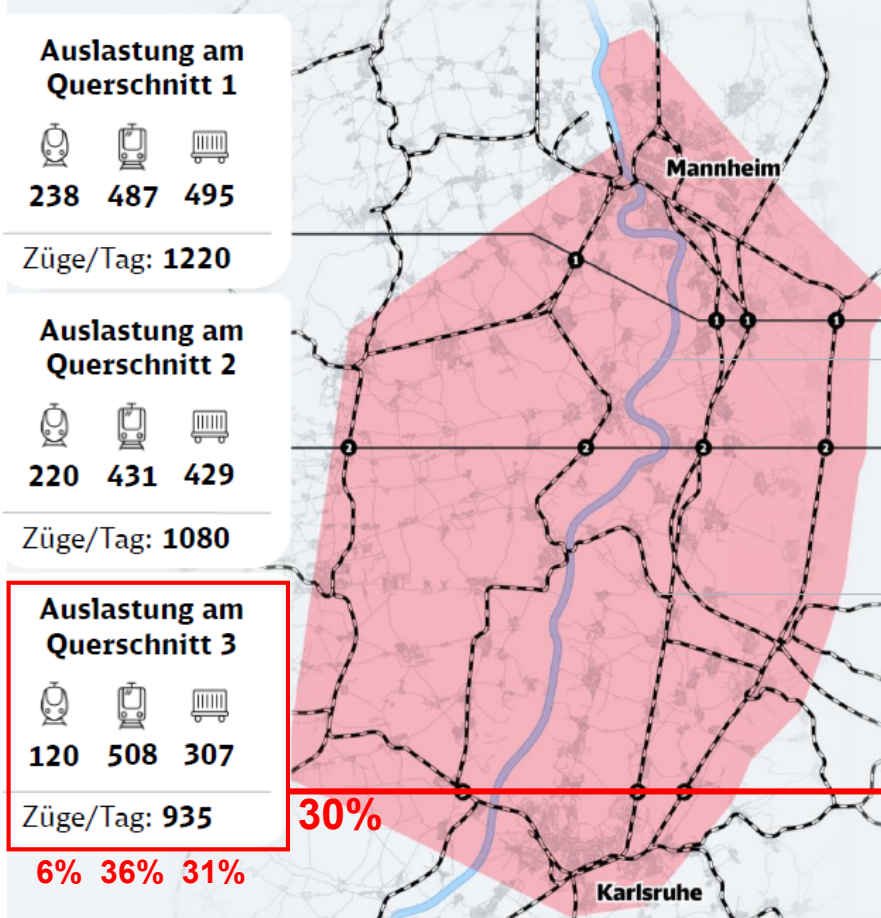
Linienkorridore	
	oberirdisch
	unterirdisch
Grobkorridore	
	
neuralgische Gebiete	
	Rückmeldung BV, OV

Die Zugzahlen des Zielnetzes sehen eine deutliche Steigerung gegenüber den heutigen Zahlen vor.

Zugzahlen 2018 über 24 Stunden

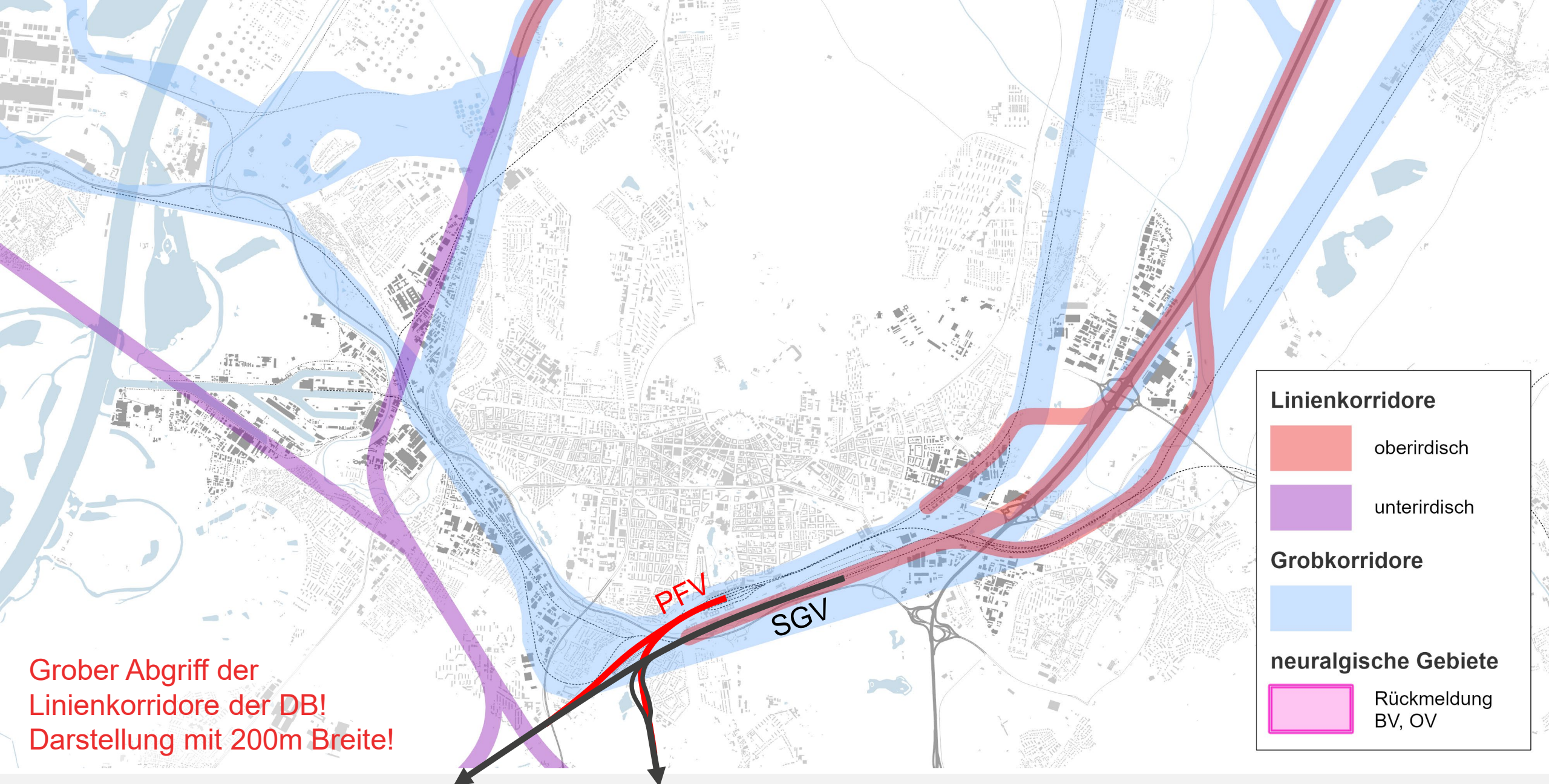


Zugzahlen Zielnetz 2030 über 24 Stunden



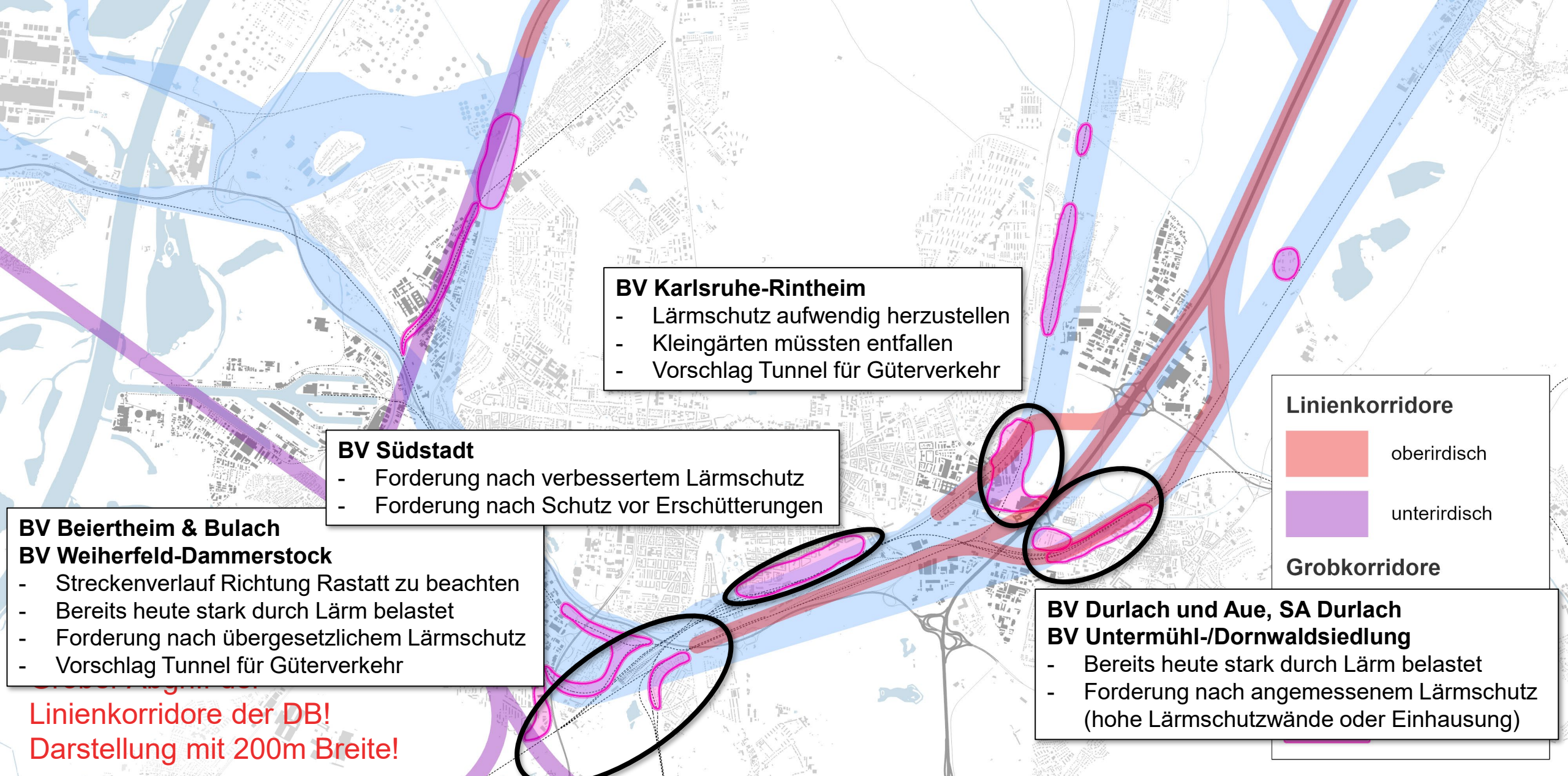
Personenfernverkehr
 Personennahverkehr
 Schiengüterverkehr
 DB NETZE | NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe | 1. Juli 2021

Personenfernverkehr
 Personennahverkehr
 Schiengüterverkehr



Grober Abgriff der
Linienkorridore der DB!
Darstellung mit 200m Breite!

Linienkorridore	
	oberirdisch
	unterirdisch
Grobkorridore	
	
neuralgische Gebiete	
	Rückmeldung BV, OV



BV Karlsruhe-Rintheim

- Lärmschutz aufwendig herzustellen
- Kleingärten müssten entfallen
- Vorschlag Tunnel für Güterverkehr

BV Südstadt

- Forderung nach verbessertem Lärmschutz
- Forderung nach Schutz vor Erschütterungen

BV Beiertheim & Bulach
BV Weiherfeld-Dammerstock

- Streckenverlauf Richtung Rastatt zu beachten
- Bereits heute stark durch Lärm belastet
- Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz
- Vorschlag Tunnel für Güterverkehr

Linienkorridore

- oberirdisch
- unterirdisch

Grobkorridore

BV Durlach und Aue, SA Durlach
BV Untermühl-/Dornwaldsiedlung

- Bereits heute stark durch Lärm belastet
- Forderung nach angemessenem Lärmschutz (hohe Lärmschutzwände oder Einhausung)

Linienkorridore der DB!
Darstellung mit 200m Breite!

Detailbetrachtung, Fragen

Intranet:

<https://esri-intra.stadt.karlsruhe.de/portalprivat/home/webscene/viewer.html?webscene=5609019e1db249e0861859fdbba1f8b0a>

Internet:

<https://geoportal.karlsruhe.de/portal/home/webscene/viewer.html?webscene=ea7d1bc060a1490eb82f15729d9b4387>

ENTWURF

Karlsruher Erklärung zum Güterverkehr

Dritte Fortschreibung 11/2021

1. **Güterverkehr** gehört verstärkt auf die **Schiene** – wir unterstützen dieses Anliegen im Verbund mit unseren Partnern aus dem Rhein-Alpen-Korridor.
2. Die Region Mittlerer Oberrhein liegt an der europäischen **Haupttransitstrecke** Rotterdam-Genua. Sie erkennt ihre **Verantwortung** für den Güterverkehr, bringt aber auch die daraus erwachsenden erheblichen Belastungen für die Einwohnerinnen und Einwohner zur Sprache.
3. **Demokratie** lebt von **Transparenz**. Die Region und ihre Bewohner möchten ihren Sachverstand und ihre Ortskenntnisse so früh wie möglich in die Entscheidungsfindung mit einbringen.
 - a. In der **Optimierungsstudie** des Bundes für den **Knoten Mannheim** werden Maßnahmen geprüft, die in der Weiterführung erhebliche Auswirkungen auf die Region Mittlerer Oberrhein haben. Die Region fordert darum, künftig in den Prozess einbezogen zu werden.
 - b. Das Dialogforum für die **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe** ermöglicht eine breite Beteiligung und bezieht ein weites Spektrum von Akteuren ein. Für einen effizienten Beteiligungsprozess sind klare Mandate, arbeitsfähige Gremien sachgerechte Rollendifferenzierung und gut strukturierte Veranstaltungen notwendig. Dabei müssen alle rechts- und linksrheinischen Variantenalternativen entsprechend dem in der Anlage dargestellten Korridor in die Untersuchung einbezogen werden.
 - c. Die bereits etablierte regionale **Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr** bietet hierfür ihre Expertise an. Die Region fordert die Einsetzung eines **Projektbeirates**, sofern im Dialogforum politischer Entscheidungsbedarf erkannt wird.
4. **Akzeptanz** bei den Menschen erfordert einen vorausschauenden optimalen **Lärmschutz** entlang des Korridors, sowohl bei der Trassenwahl als auch beim Betrieb, sowohl beim rollenden Material als auch an der Strecke und an den Gebäuden.
 - a. Sofern im nördlichen Zulauf über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden, ist dieses Schutzniveau auch in der Weiterführung in der Region Mittlerer Oberrhein sicherzustellen und sind die dafür erforderlichen Maßnahmen bei der Alternativenprüfung mit zu berücksichtigen.
 - b. Die Region fordert ein einheitliches Schutzniveau im Korridor und die Verminderung der Betroffenheiten für die Menschen in der Region. Neben baulichen Maßnahmen müssen dauerhafte, verbindliche Regelungen für den Betrieb die verkehrsbedingten Belastungen verringern.
 - c. Die Region fordert bei Unterhaltungsmaßnahmen an Schiene und Rad Qualitätsstandards, die jederzeit eine lärmminimale Kontaktfläche zwischen Rad und Schiene sicherstellen.

Stand: 28.10.2021

1

5. An und auf der Strecke müssen die **Interessen anderer** Mobilitätsnutzer und -angebotsformen mitberücksichtigt werden: ÖPNV, querende Straßen, Bedienungsgüter der Güterumschlagpunkte in den wirtschaftlichen Zentren der Region, Verknüpfung mit anderen Verkehrsformen.
6. Die Region begrüßt die Planungen für ein weiteres Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim. Sie gibt jedoch zu bedenken, dass das im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene dritte Gleis alleine keine ausreichenden Kapazitäten für die Gesamtheit des zukünftigen Schienenverkehrs (Güter und Personen) in diesem Bereich bereitstellen kann. Die Region fordert daher Bund und Bahn auf, bereits heute die Option für ein viertes Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim mit einzuplanen, damit ausreichende Kapazitäten nachhaltig gesichert werden können.
7. Die **Region Mittlerer Oberrhein lädt** alle Beteiligten und Interessierten zu einem **offenen Dialog** ein, im Interesse einer Verbesserung des Güterflusses und der Verminderung der vielfältigen Belastungen der hier lebenden Menschen.
8. *Die Erkenntnisse aus dem Dialogforum sind wichtige Bausteine, die in das Raumordnungsverfahren Eingang finden müssen. Die Region begrüßt die Teilnahme der Raumordnungsbehörden an dem Dialogprozess und setzt sich ein für den Erkenntnistransfer zwischen den Verfahren.*
9. *Alle Beteiligten profitieren im Dialogforum von einer **offenen und frühzeitigen Kommunikation** der Abschichtungssystematik und einer transparenten und verständlichen Darstellung der Auswahlkriterien für die Antragsvariante.*
10. *Essentiell für die Akzeptanz und die schnelle Realisierung des Vorhabens ist eine optimale Vorbereitung und Zusammenstellung des **Maßnahmenbündels** im Rahmen der Bedarfsplanungsvereinbarung (**BUV**) und für die Befassung im Deutschen Bundestag. Unser Ziel ist es, einen bestmöglichen Ausgleich für die Betroffenen an der neuen Trasse und gleichwertige Verbesserungen für die Menschen an den Bestandsstrecken sicherzustellen. Hinzu kommen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in den Freiraum und die Siedlungsstruktur der Gemeinden in unserer Region.*
11. *Das Dialogforum und die Raumordnungsbehörden sind aufgefordert, dieses Maßnahmenbündel in ihre Verfahren einzubeziehen und es inhaltlich vorzubereiten und auszugestalten.*

Stand: 28.10.2021

2

Impressum

Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt

Leitung:

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner
stpla@karlsruhe.de

Bereich:

Generalplanung und Stadtsanierung

Bereichsleitung:

Heike Dederer

Bearbeitung

Tobias Rahn

Kartengrundlagen:

Liegenschaftsamt Karlsruhe, Open Street Map

Grafikinhalte:

© Stadt Karlsruhe