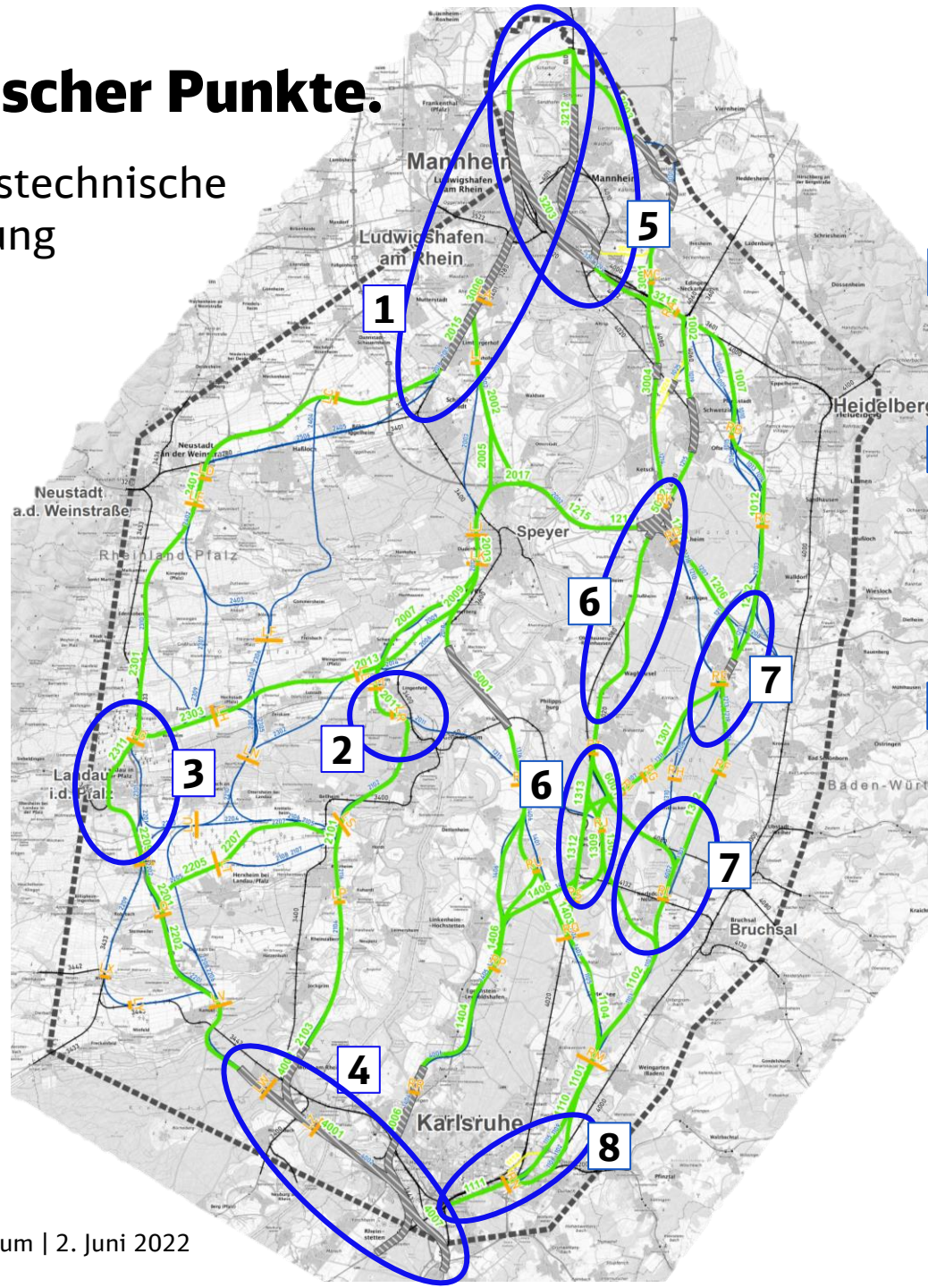


# Untersuchung neuralgischer Punkte.

Laufende, vertiefte trassierungstechnische Untersuchungen zur Vorbereitung durchgängiger Linienvarianten.



## Linksrheinisch

- 1 Raum Ludwigshafen/Mannheim:** Tunnelvariante Mannheim – Limburger Hof
  - Überlegungen zum Tunnelverlauf u. zur Anbindung im weiteren Suchraum
- 2 Bündelung B9 Germersheim**
  - grobe Ermittlung Platzbedarf
  - grobe Abschätzung Eingriffe bei direkter Bündelung
- 3 Raum Landau:** Durchfahrt Landau
  - grobe Ermittlung Platzbedarf
- 4 Raum Wörth/Karlsruhe:** Tunnelkorridore
  - Überlegungen zum Tunnelverlauf u. zur Anbindung an den Bestand

## Rechtsrheinisch

- 5 Raum Mannheim:** Tunnelvarianten
  - Überlegungen zum zukünftigen Gleisbild
  - Anbindebereiche Rbf Mannheim
- 6 Ausbau Bestandsstrecke 4020** (Hockenheim, Waghäusel, Graben-Neudorf)
  - grobe Ermittlung Platzbedarf
  - Überlegungen zum zukünftigen Gleisbild
- 7 Bündelung mit der A5 und angrenzende Korridore** (St. Leon-Rot, Karlsdorf-Neuthard, Forst)
  - grobe Ermittlung Platzbedarf
  - grobe Abschätzung Eingriffe
- 8 Raum Karlsruhe:** Anbindung in Parallellage zur A5 und über Durlach
  - Überlegungen zum zukünftigen Gleisbild u. zur Anbindung an den Bestand

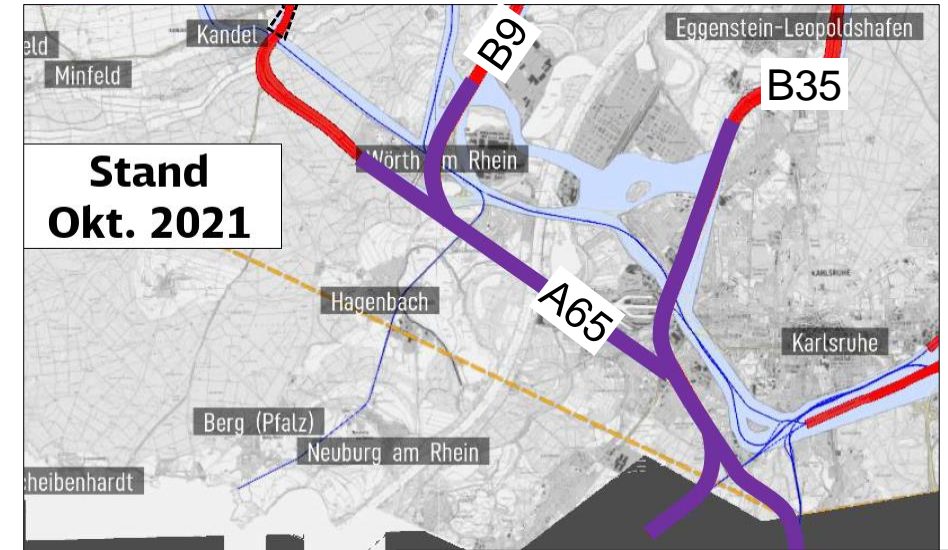
# 4. Raum Wörth/Karlsruhe.

3 Tunnelkorridore mit Anbindung an die Bestandsstrecken 4000 und 4020 wurden im Rahmen der Linienkorridore identifiziert

- Ca. **8 - 15 km lange Tunnel**,  $v_{max}= 200 \text{ km/h}$  möglich
- **Anbindung** je Tunnelkorridor **an beide Bestandsstrecken** (4000 und 4020) **betriebllich notwendig**
- Zwei Tunnelröhren mit **ausreichender Überdeckung**
- Eine **weiter südlichere Anbindung** ist technisch möglich, **würde** die **Tunnelkorridore** (insbesondere an die Strecke 4000) aber **verlängern**.

## Fazit

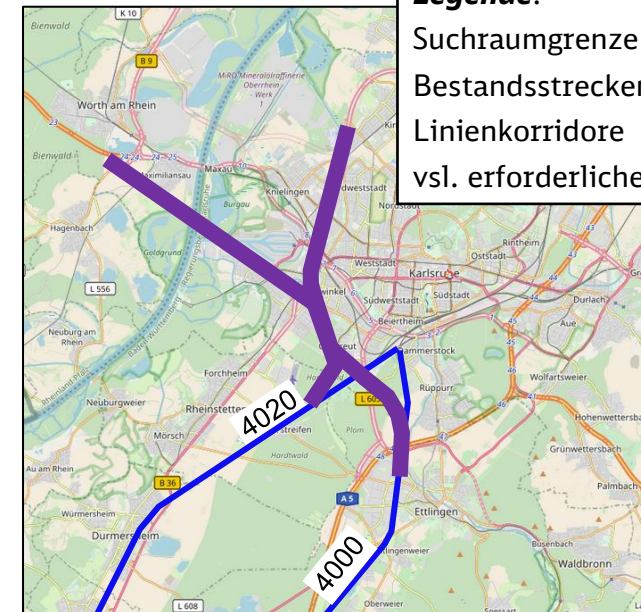
- **Die bisher identifizierten Tunnelkorridore werden weiterverfolgt.**
- **Eine weiter südliche Tunnelanbindung an die Bestandsstrecken wird aufgrund der längeren Streckenlänge zurückgestellt.**



Quelle: Planung smarttrass

### Legende:

- Suchraumgrenze
- Bestandsstrecken
- Linienkorridore
- vgl. erforderliche Tunnelabschnitte



Quelle: OpenStreetMap, Zugriff 19.05.2022

# 8. Raum Karlsruhe.

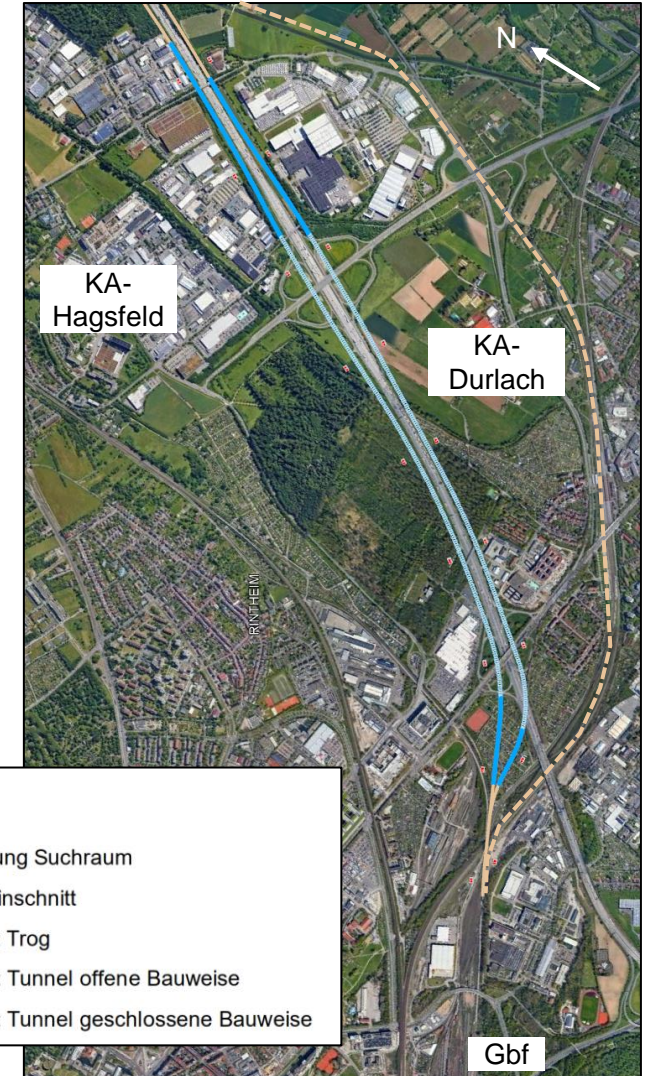
## Erkenntnisse aus detaillierterer technischer Prüfung:

- Einbindung ist **über KA-Durlach** aufgrund beengter Platzverhältnisse nur **als „Huckepacklösung“** technisch denkbar.
  - **Konflikte** mit **Straßenbahninfrastruktur** vorhanden
- **Trog-Deckel-Bauweise** in Ost- oder Westparallellage zur A5 **machbar**.
  - **Querung** der **Autobahnanschlussstellen KA-Nord** und **KA-Durlach** sowie **ebenerdige Einbindung** im Gbf erforderlich

### Fazit

- **Planerische Lösungen sind im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der Autobahn GmbH sowie den Verkehrsbetrieben Karlsruhe zu entwickeln.**

technisch machbare Bündelung mit der A5



Quelle: Planung Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH

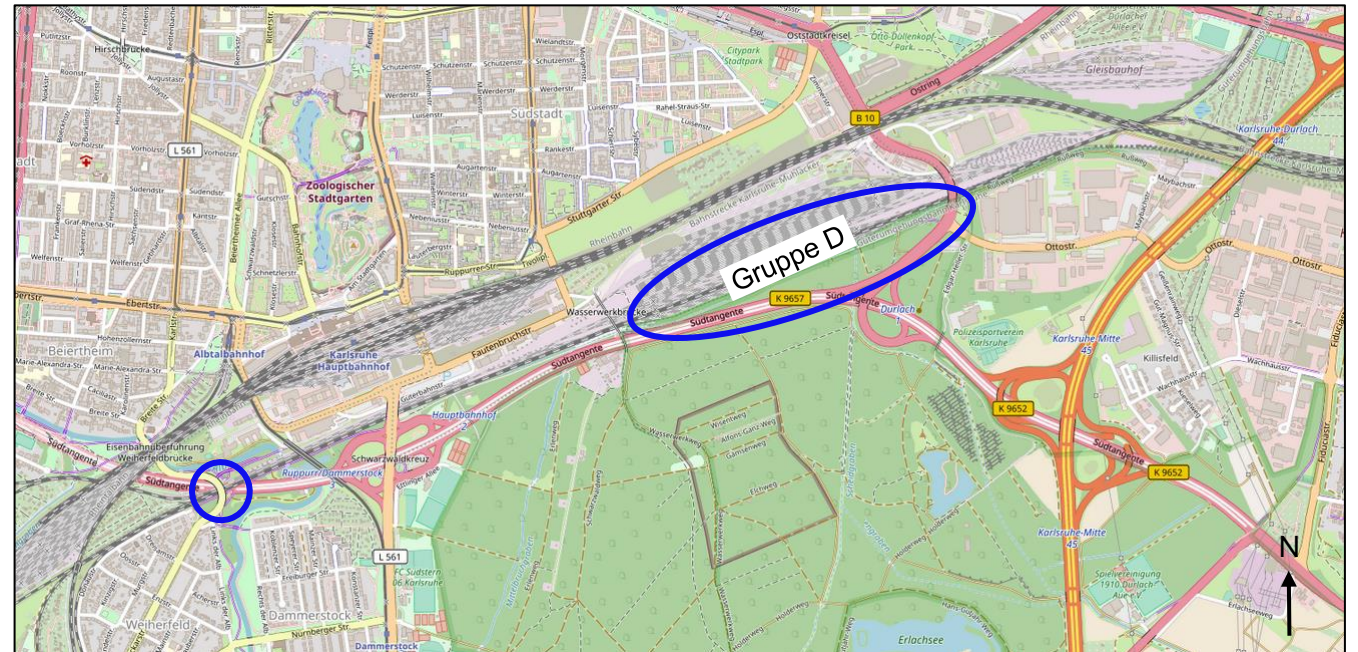
# 8. Raum Karlsruhe.

## Erkenntnisse aus detaillierterer technischer Prüfung:

- Die **Durchbindung** im Bereich des **Gbf** wird als **technisch machbar** angesehen. Eine **Erweiterung nach Süden** im Bereich der Gruppe D bis an die Südtangente ist technisch **machbar**. Folglich ist die Anbindung an die Strecken 4000 & 4020 ebenfalls technisch machbar.
- **Parallel laufende Ausbauvorhaben** im Gbf sind i.R. der weiteren, vertieften Untersuchung zu **berücksichtigen**

## Fazit

- **Planerische Lösungen sind im weiteren Planungsprozess zusammen mit parallelen Ausbauvorhaben im Gbf Karlsruhe zu erarbeiten**



Kartengrundlage: OpenStreetMap, Zugriff 25.05.2022