

Vorlage Nr.:
Verantwortlich: **Dez.**
Dienststelle: **StplA**

Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	26.11.2021			X	
Hauptausschuss	30.11.2021		X		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

Die Ausschüsse nehmen die Vorlage zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja ☐ Nein ☒			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja ☐

Nein ☐ Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

☐ Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

☐ Umschichtungen innerhalb des Dezernates

☐ Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu

CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein ☐	Ja ☒	positiv ☒ negativ ☐	geringfügig ☐ erheblich ☒
IQ-relevant	Nein ☒	Ja ☐	Korridortheema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein ☒	Ja ☐	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein ☒	Ja ☐	abgestimmt mit	

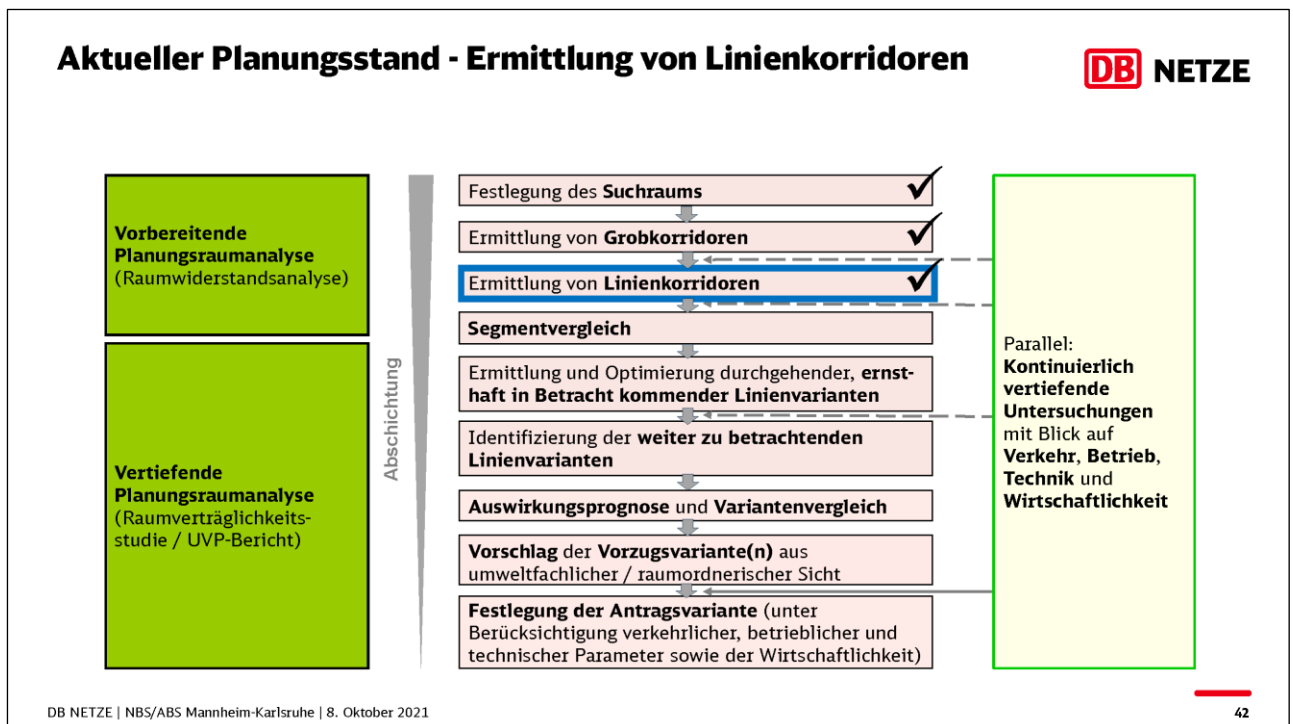
Ergänzende Erläuterungen

Hintergrund

Die Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe (NBS/ABS MA-KA) ist im Bedarfsplan Schiene (Bundesverkehrswegeplan 2030) den Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs zugeordnet. Sie dient als Lückenschluss zu den bereits laufenden Planungen und Maßnahmen nördlich (NBS Frankfurt - Mannheim) und südlich von Karlsruhe (ABS/NBS Karlsruhe - Basel). Die Strecke hat eine hohe Bedeutung für den Schienengüterverkehr, für den eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem betreffenden Rhein-Alpen-Korridor (Rotterdam – Genua) prognostiziert wird, berücksichtigt aber auch die wichtige Bedeutung für den Personen- und Nahverkehr. Die Planung des deutschen Bereichs übernimmt die DB Netz AG, eine hundertprozentige Tochter der DB.

Ziel der NBS/ABS MA-KA ist es, bereits bestehende Kapazitätsengpässe auf der Strecke aufzulösen und Kapazitäten für zukünftige Entwicklungen bereitzuhalten. Hierzu sollen zwei neue Bahngleise geschaffen werden, die sowohl von Personen- als auch von Güterverkehr genutzt werden. Für den Aufbau der erforderlichen Kapazität wird sowohl der Neubau einer Bahntrasse in Betracht gezogen als auch der Ausbau bestehender Verkehrstrassen beziehungsweise eine Kombination der beiden.

Die Stadt Karlsruhe (so wie andere betroffene Kommunen und weitere Akteure auch) ist in die Planung der DB über einen sogenannten Koordinierungsrat sowie über Dialogforen und Workshops eingebunden. Die Planung der DB erfolgt abgeschichtet von Grobkorridoren über Linienkorridore, Linienvarianten, Variantenoptimierung und Variantenvergleich zu Vorzugsvarianten und schließlich der Antragsvariante.



Im **Planungsausschuss** wurde letztmals am 22. April über die NBS/ABS MA-KA berichtet. OB Mentrup berichtete im **Hauptausschuss** am 12. Oktober über das Verfahren und die neu vorgestellten Linienvarianten der DB. Ein Antrag der SPD zum Thema (Vorlage: 2021/1113 „Ausbau der Rheintalbahn“) wurde im **Gemeinderat** am 19. Oktober behandelt.

Planung der DB

Raumwiderstände und Grobkorridore: 2. Dialogforum am 15. März 2021

Von der DB wurde eine Raumwiderstandskarte erstellt, aus der ersichtlich wird, wo im Untersuchungsgebiet besonders gewichtige Gründe gegen eine zusätzliche Trasse vorliegen. Dazu wurde der Suchraum in Raumwiderstandsklassen (RWK) eingeteilt, von Klasse I (geringe Restriktionen) bis Klasse V (herausgehobene Schutzwürdigkeit, u. a. UNESCO-Weltkulturerbestätten, Trinkwasserschutzgebiete Zone I, aber auch Wohnsiedlungsflächen). Die zugrundeliegenden Daten stammen u. a. von den Landes-Geoportalen, dem Bundesamt für Naturschutz und Regionalplänen.

Auf Grundlage dieser Widerstandskarte wurden sogenannte Grobkorridore erstellt: Korridorbereiche, die möglichst gering in hohe Raumwiderstandsklassen eingreifen und die auf verschiedenen Wegen Mannheim mit Karlsruhe verbinden. Um dem „Bündelungsgebot der Raumordnung“ möglichst zu entsprechen, wurden bestehende, übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen (z. B. Autobahnen, Bestandsstrecken der Bahn, Freileitungen) mit in das System der Grobkorridore aufgenommen, auch wenn sie durch Bereiche sehr hoher Raumwiderstände führen.

Die Grobkorridore berücksichtigen noch nicht die technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit möglicher Linienführungen, es werden vielmehr alle denkbaren Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Anknüpfungspunkten geprüft.

Wie aus der folgenden Karte ersichtlich, weist das Stadtgebiet von Karlsruhe aufgrund der dichten Bebauung sowie zahlreicher Naturschutz- und FFH-Gebiete fast ausschließlich die höchsten Raumwiderstände auf (RWK IV und V). Grobkorridore verlaufen dementsprechend fast ausschließlich entlang bestehender übergeordneter Verkehrsinfrastrukturen.



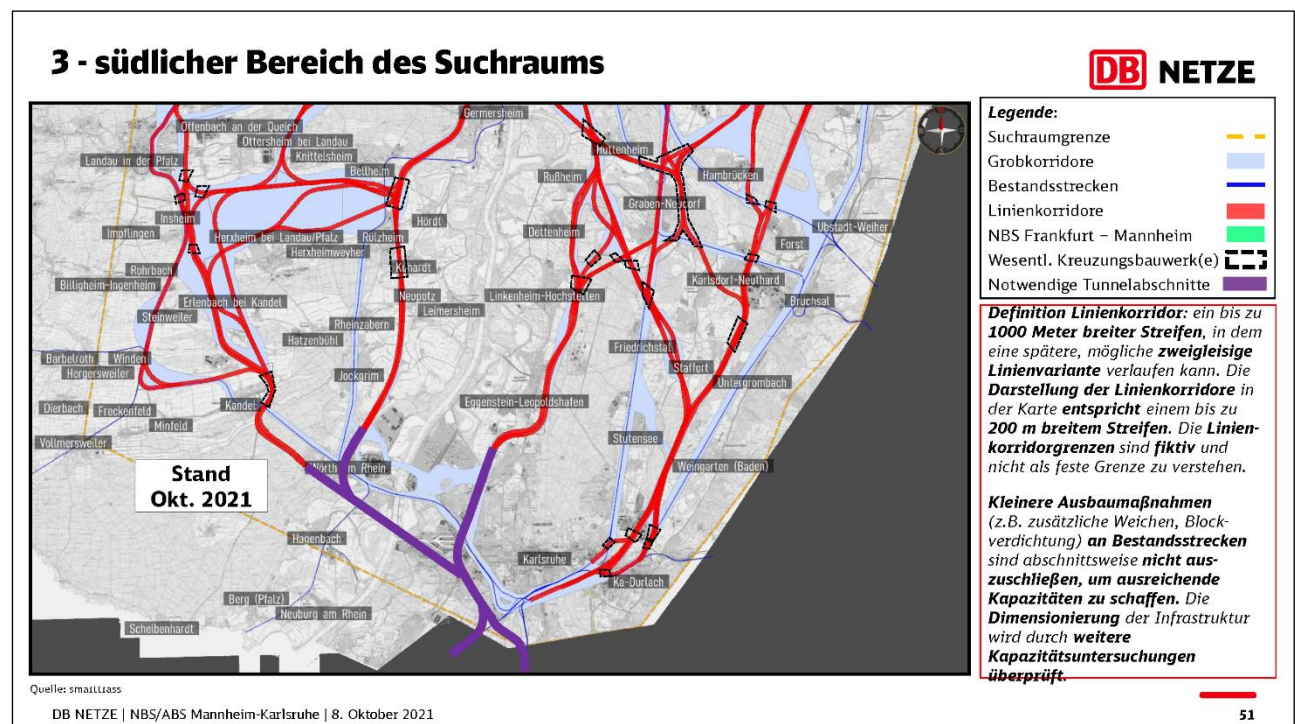
Linienkorridore: 4. Dialogforum am 8. Oktober 2021

Im 4. Dialogforum der DB wurden erstmals Linienkorridore vorgestellt, die – zum größten Teil – aus den Grobkorridoren entwickelt wurden und für die eine technische Machbarkeit aus Sicht der DB zumindest wahrscheinlich ist. Für weite Bereiche der Grobkorridore sah die DB diese Machbarkeit nicht, weshalb aus diesen keine Linienkorridore entwickelt wurden. Ein kleiner Teil der Linienkorridore wurde „zusätzlich“, also abweichend der Grobkorridore, in die weitere Untersuchung aufgenommen. Darüber hinaus wurde dargestellt, welche Abschnitte wahrscheinlich als Tunnel ausgeführt werden müssten. Die Linienkorridore stellen zwar nur „bis zu 1000 Meter breite Korridore“ dar, sind in der dargestellten Linienführung aber bereits sehr viel präziser und aussagekräftiger als die vorherigen Grobkorridore.

Im Bereich Karlsruhe wurden nur wenige Grobkorridore in unveränderter Form als Linienkorridore weiterverfolgt. Die beiden östlichen Grobkorridore entlang der Bestandsgleise Rintheim-Stutensee und Grötzingen-Weingarten wurden aufgegeben. Alle westlichen Linienkorridore werden als Tunnelbauwerke geplant, die nahezu das gesamte Stadtgebiet unterführen: beginnend bei Wörth mit Untertunnelung des Rheins beziehungsweise beim Linienkorridor entlang der B36 mit Tunnelleinfahrt westlich von Neureut. Bei den einzigen durchgängig oberirdischen Linienkorridoren handelt es sich um die östlichen Varianten, welche entlang der BAB 5 ins Stadtgebiet führen.

Die drei Gabelungen zur Erreichung des Haupt- und Güterbahnhofs von Osten sind die Linienführungen für zwei Varianten:

1. Von der BAB 5 neue Trasse entlang des Pfingst-Entlastungskanal auf die Bestandsstrecke durch den Durlacher Bahnhof (sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr).
2. Schienenverkehr weiter nach Süden entlang der BAB 5. Personenverkehr bis zur Abfahrt Karlsruhe-Nord, dann neue Trasse nach Westen auf die Bestandstrasse bei Rintheim. Güterverkehr bis zur Abfahrt Karlsruhe-Durlach, dann neue Trasse zum Güterbahnhof.



Beteiligung DB und Ausblick

Das Beteiligungsformat der DB (Koordinierungsrat, Dialogforen und Workshops) wurde bis zum 4. Dialogforum am 8. Oktober von den involvierten Kommunen als durchweg positiv wahrgenommen. Die Erstellung der Raumwiderstandskarte und die Entwicklung der Grobkorridore wurde als sinnvoll und nachvollziehbar angesehen.

Die Entwicklung der Linienkorridore im 4. Dialogforum konnte dagegen von vielen Kommunen und auch den Vertretern und Vertreterinnen der Stadt Karlsruhe nicht nachvollzogen werden. Insbesondere die Tatsache, dass – entgegen der vorherigen Logik – Linienkorridore zum Teil nicht abgeschichtet aus den Grobkorridoren entwickelt wurden, löste hitzige Diskussionen im Forum aus. Auch der scheinbar sehr unterschiedliche Detaillierungsgrad der Linienführung im Westen und Osten der Stadt Karlsruhe (15km lange Tunnel unter dem gesamten Stadtgebiet versus fein verästelte oberirdische Varianten) konnte in der Kürze der verbleibenden Zeit nicht zufriedenstellend erklärt werden.

Die DB veranstaltete daher am **19. Oktober** einen zusätzlichen Workshop, in dem sie auf die entstandene Kontroverse reagierte. Die Verwaltung hatte zusätzlich bereits im Vorfeld um ein persönliches Gespräch mit dem Leiter des Projekts gebeten, welches nur wenige Tage später, am **22. Oktober**, stattfand. An diesem Gespräch nahm auch Herr Oberbürgermeister Dr. Mentrup teil. In einem direkten Austausch am **27. Oktober** mit dem stellvertretenden Projektleiter sowie einem Planer der DB konnten weitere technische Fragen geklärt werden. Der ursprünglich angesetzte Workshop wurde wie geplant am **28. Oktober** abgehalten.

Im Rahmen dieser Workshops sowie der persönlichen Gespräche wurden wichtige Hintergründe erläutert und die Fragen der Stadt Karlsruhe hinreichend beantwortet (Anhang 1).

Aufgrund der Diskussion am 28.10.2021 mit der Vertretung der Bahn wurde die Idee ins Gespräch gebracht, im weiteren Verfahren eine Kombination der zwei östlichen Linienkorridore zu prüfen: Eine Weiterführung des Güterverkehrs entlang der BAB 5 und eine Führung des Personenverkehrs durch den Bahnhof Durlach. Aus Sicht der Stadtverwaltung könnte dieses Trassenpaket sowohl eine Entlastung der Bestandstrasse durch den Durlacher Bahnhof mit sich bringen (aufgrund Rückgangs des Güterverkehrs), als auch verhindern, dass eine Zerschneidung der Landschaftsräume (Elfmorgenbruch) stattfindet.

Darüber hinaus wurde von der DB zugestimmt, eine ganzheitliche Betrachtung für Karlsruhe durchzuführen. Bei dieser soll nicht nur die NBS/ABS, sondern auch ganzheitlich die Güterverkehrslogistik sowie die Anliegen und langfristigen Planungen der Stadt Karlsruhe und der DB betrachtet wird.

Parallel zu den Planungen der DB bereitet das Regierungspräsidium derzeit das Raumordnungsverfahren vor. Der offizielle Start wird voraussichtlich in ungefähr zwei Jahren erfolgen. Am 29. November 2021 findet die Antragskonferenz statt, in dem die raumordnungsrelevanten Themen zusammengetragen werden, die im weiteren Verfahren geprüft werden sollen.

Ebenso parallel koordiniert der Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO) die Haltungen der im Verband befindlichen betroffenen Kommunen. Das Ziel des RVMO ist es, eine abgestimmte Vorzugsvariante der Kommunen zu erarbeiten, die dann an die DB herangetragen werden soll. Die Koordination und Planung für den RVMO übernimmt das Planungsunternehmen OBERMEYER.

Der aktuelle Sachstand wurde als ein Tagesordnungspunkt im großen Kooperationsgespräch der Bürgervereine am 4.11.2021 behandelt. In einem Austausch mit betroffenen Bürgervereinen und Ortsverwaltungen am 12.11.2021 wurde sich gemeinsam über die Haltung und das weitere Vorgehen der Stadt Karlsruhe abgestimmt.

Beschluss:

- I. Antrag an Planungsausschuss
 - 1. Der Planungsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis
- II. Auf die Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses am 26. November
- III. Auf die Tagesordnung der Sitzung des Hauptausschusses am 30. November
- IV. Übersendung der Vorlage sowie der Anlage an die Mitglieder der Ausschüsse
- V. z. d. A. 797.191.100

Dez. 1		
Dez. 6		
Amtsleitung StplA		
Bereichsleitung D		
Bereichsleitung GS		
Sachbearbeitung		Tobias Rahn R 6121