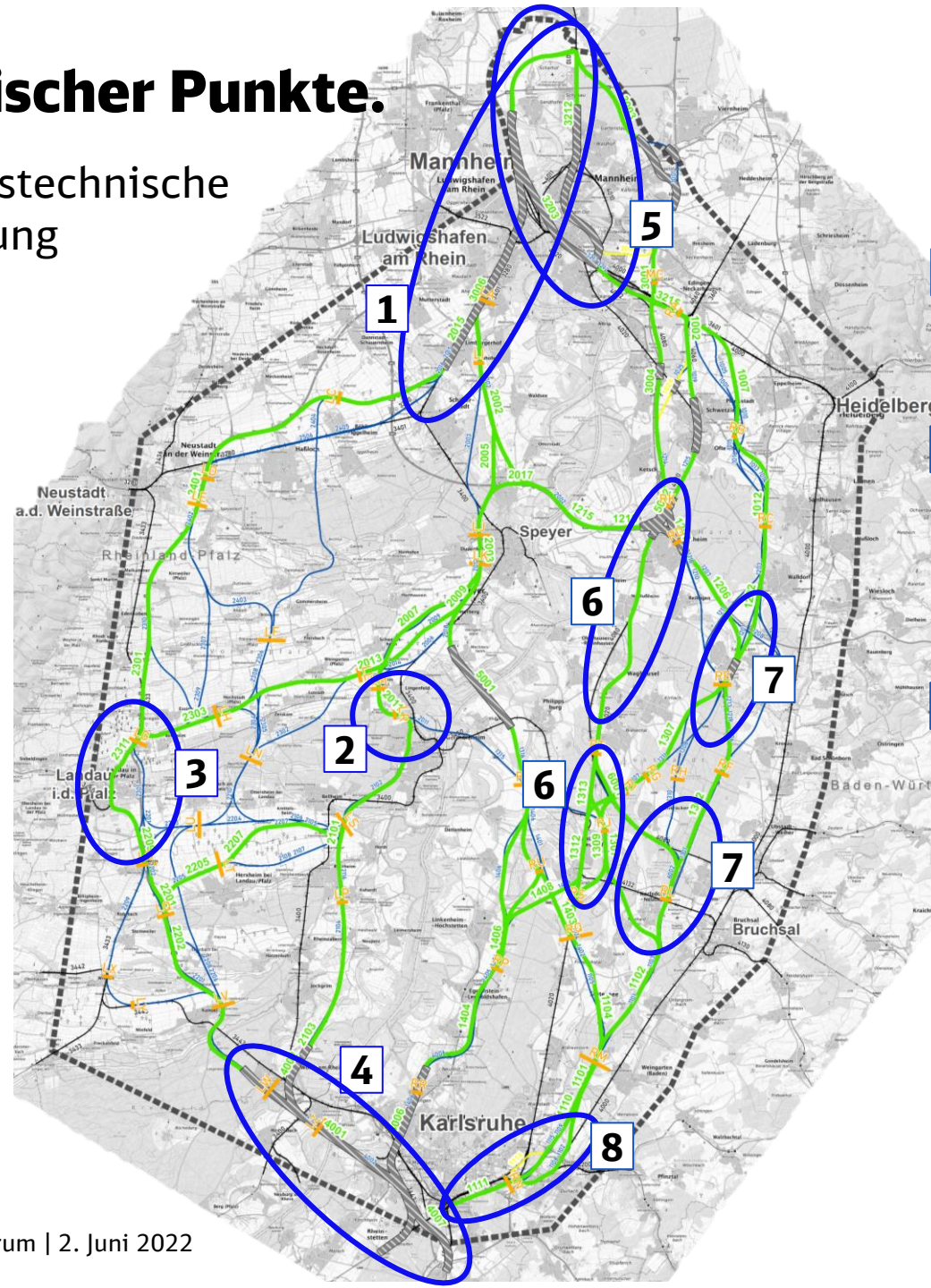


Untersuchung neuralgischer Punkte.

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 Parallelage zur A5 und über Durlach
 - Überlegungen zum zukünftigen Gleisbild u. zur Anbindung an den Bestand

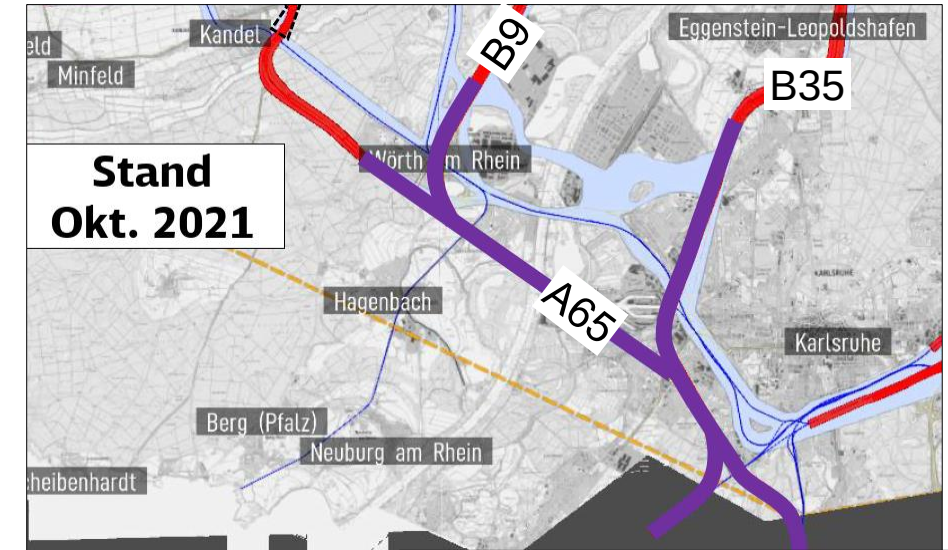
4. Raum Wörth/Karlsruhe.

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) **betriebl. 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 (gelbe gestrichelte Linie)
- Bestandsstrecken (blaue Linie)
- Linienkorridore (rote Linie)
- vsl. erforderliche Tunnelabschnitte (violette Linie)



Quelle: OpenStreetMap, Zugriff 19.05.2022

8. Raum Karlsruhe.

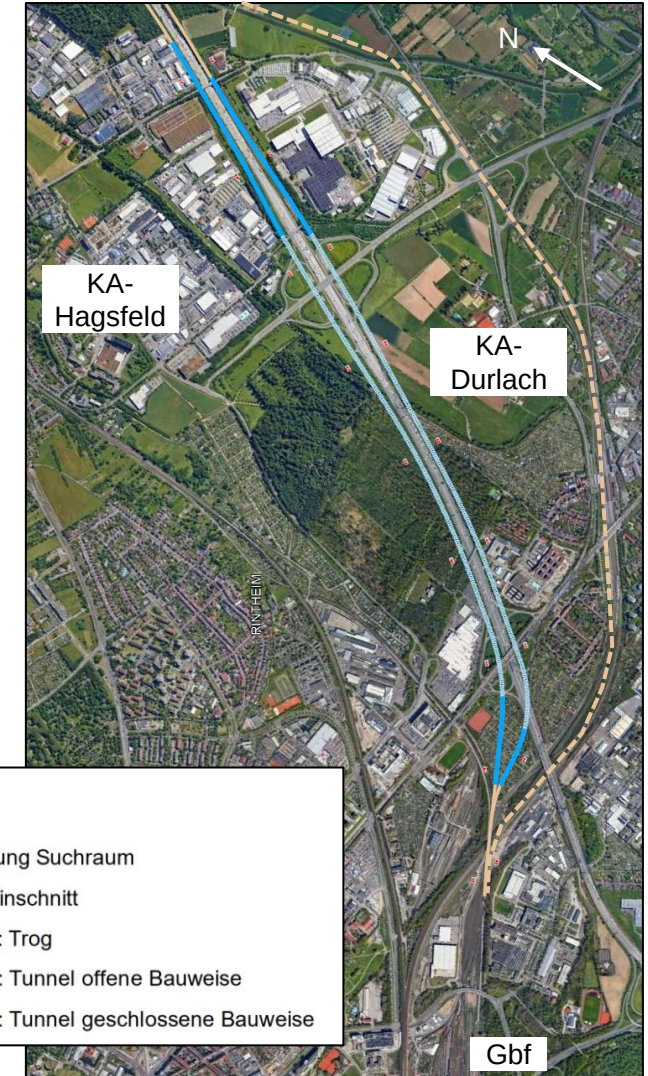
Erkenntnisse aus detaillierterer technischer Prüfung:

- 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



Legende

- Abgrenzung Suchraum
- Damm/Einschnitt
- Bauwerk: Trog
- - - Bauwerk: Tunnel offene Bauweise
- Bauwerk: Tunnel geschlossene Bauweise

Quelle: Planung Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH

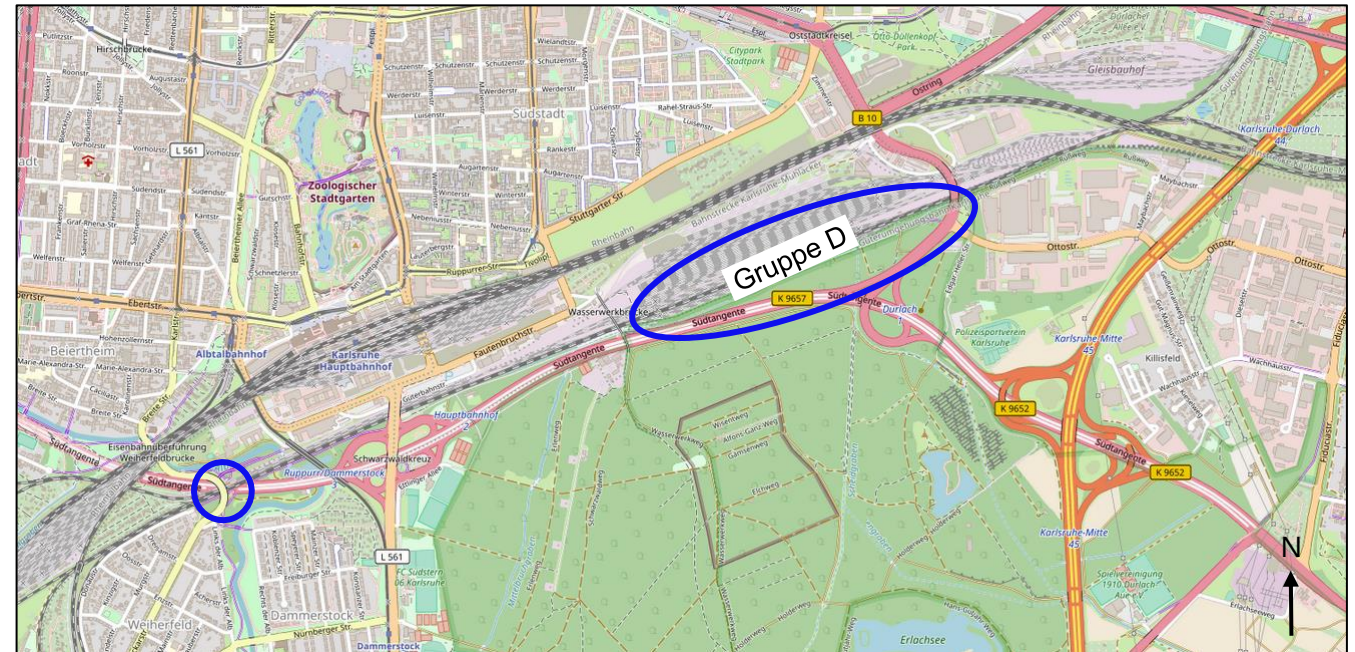
8. Raum Karlsruhe.

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