

Vorlage Nr.: **2022/0557**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **StPIA**

Neubau-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe Erläuterungen und Metropolkonzept

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Hauptausschuss	12.07.2022	24.1		x	vorberaten
Gemeinderat	26.07.2022	1.1	x		

Information (Kurzfassung)

1. Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Der Gemeinderat nimmt die Planungen der Deutschen Bahn (DB) bezüglich der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zur Kenntnis.

Weder der Segmentvergleich (31. Januar 2022) noch die durchgängigen Linienvarianten (2. Juni 2022) brachten für die Stadt Karlsruhe „Vorentscheidungen“ bezüglich des übergeordneten Trassenverlaufs. Einige Varianten wurden von der DB vertieft auf ihre Umsetzbarkeit überprüft, was neue Erkenntnisse zur Trassenführung in Karlsruhe brachte.

2. Metropolkonzept Karlsruhe

Der Gemeinderat nimmt die Ausführungen zum Metropolkonzept zur Kenntnis.

Die Planungen zur NBS/ABS wurden von der Verwaltung zum Anlass genommen, von der DB ein Konzept zur zukünftigen Personennahverkehrs- und City-Güterlogistik zu fordern, das gemeinsam mit weiteren Stakeholdern auszuarbeiten ist. Die Frage der Finanzierung ist dabei noch nicht geklärt.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:		
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.		
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	durchgeführt am 19.07.2022 (Neureut) und am 20.07.2022 (Durlach)	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit KVV	

Ergänzende Erläuterungen

1. Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Hintergrund

Die Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe (NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe) 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 Personen- und Nahverkehr, aber insbesondere auch den Schienengüterverkehr, für den eine starke Zunahme auf dem betreffenden Rhein-Alpen-Korridor (Rotterdam – Genua) prognostiziert wird. Nach Aussage der DB besteht der Schienengüterverkehr in Karlsruhe zu etwa 90% aus Transitverkehr, sprich der allergrößte Teil des Schienengüterverkehrs passiert Karlsruhe ohne Halt. Die Planung des deutschen Bereichs übernimmt die DB Netz AG, eine hundertprozentige Tochter der DB.

Ziel der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist es, bereits bestehende Kapazitätsengpässe auf der Strecke aufzulösen und Kapazitäten für zukünftige Entwicklungen bereitzuhalten. Hierzu sollen zwei neue Bahngleise geschaffen werden, die (soweit möglich) sowohl von Personen- als auch von Güterverkehr genutzt werden können. 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 der Festlegung des Suchraums über Raumwiderstände, Grobkorridore, Linienkorridore, Linienvarianten, Variantenoptimierung und Variantenvergleich zu Vorzugsvarianten und schließlich der Antragsvariante.

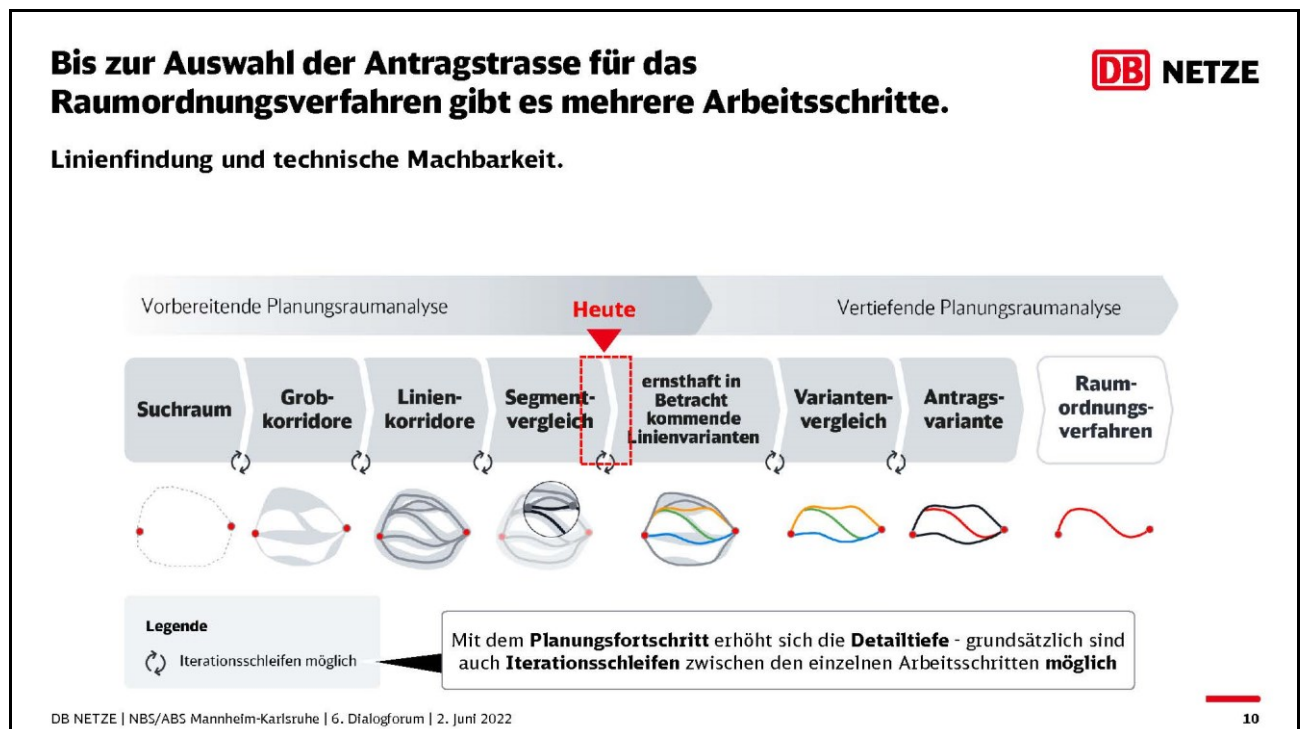


Abb. 1: Schema des Planungsprozesses, Stand Juni 2022

Parallel zu den Planungen der DB wird momentan durch das Regierungspräsidium Karlsruhe ein Raumordnungsverfahren vorbereitet. Dieses soll bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Die Antragsvariante wird anschließend in einem mehrjährigen Verfahren (bei dem wiederum die betroffenen Kommunen beteiligt werden) planfestgestellt.

Über den Sachstand wurde letztmals im **Planungsausschuss** am 26. Oktober 2021 und im **Hauptausschuss** am 30. Oktober 2021 berichtet. Im Hauptausschuss wurde darüber hinaus eine Haltung der Stadt Karlsruhe beschlossen und Forderungen an die DB formuliert. Mehr hierzu unter Teil 2.

Planungen der DB – Linienkorridore (Oktober 2021)

Die im Hauptausschuss am 30. Oktober 2021 vorgestellte Planung der DB hatte den Stand der Linienkorridore. Im Bereich Karlsruhe ergaben sich westliche Korridorvarianten – von Wörth beziehungsweise von Eggenstein-Leopoldshafen kommend – die das gesamte Stadtgebiet Karlsruhes untertunneln und daher nur für Transit-Güterverkehr geeignet sind (da weder der Haupt- noch der Güterbahnhof Karlsruhe angebunden werden) sowie östliche Varianten, die allesamt entlang der A5 ins Stadtgebiet führen. Die östlichen Varianten lassen sich in zwei übergeordnete Verläufe unterteilen:

1. Von der A5 neue Trasse durch die Gießbachniederung auf die Bestandsstrecke und durch den Durlacher Bahnhof (sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr).
2. Schienenverkehr weiter nach Süden entlang der A5 durch das Gewerbegebiet. Personenverkehr bis zur Abfahrt Karlsruhe-Nord, dann neue Trasse nach Westen durch den Elfmorgenbruch auf die Bestandstrasse bei Rintheim. Güterverkehr bis zur Abfahrt Karlsruhe-Durlach, dann neue Trasse zum Güterbahnhof.

Die DB hat mittlerweile eine interaktive Karte auf ihrer Homepage bereitgestellt, in der die Verläufe der Linienkorridore, aber auch die Grobkorridore und Raumwiderstände eingeblendet werden können:

<https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte>.

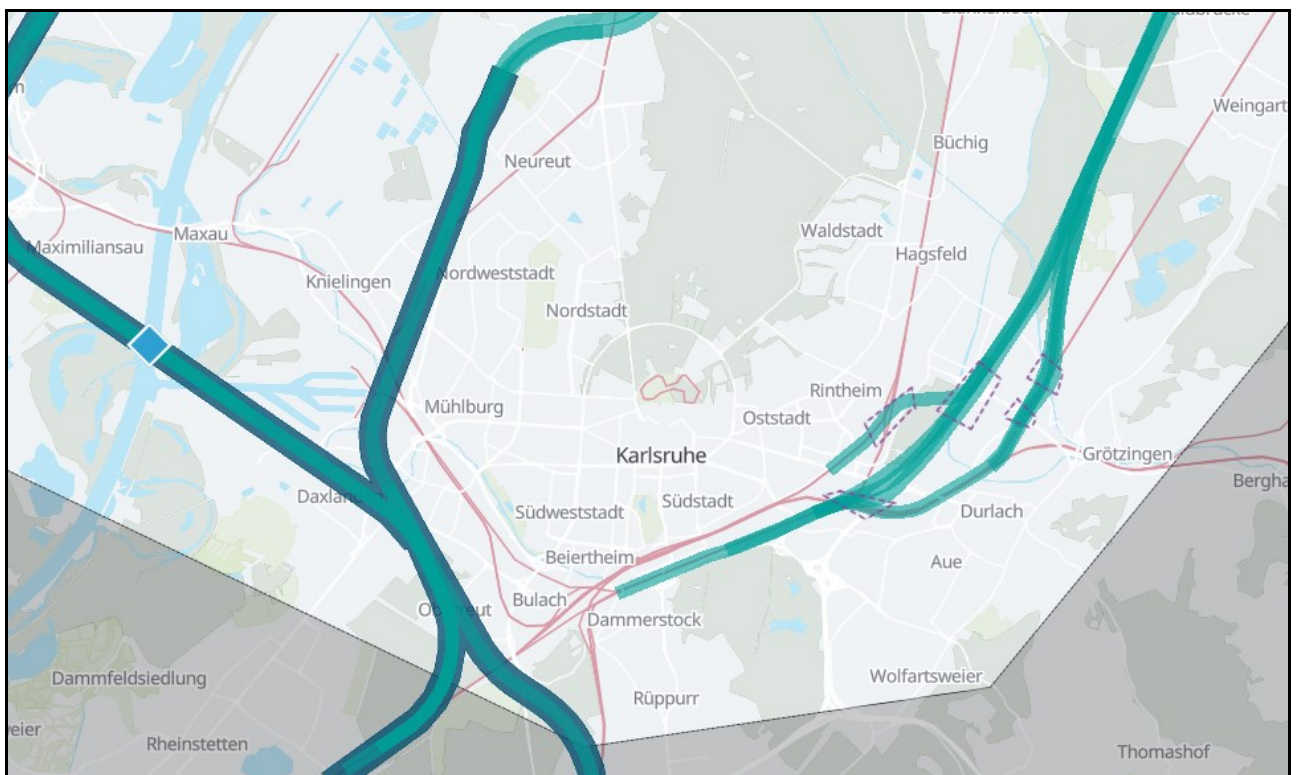


Abb. 2: Screenshot des Karlsruher Ausschnittes der interaktiven Karte: Linienkorridore.

Planungen der DB – Segmentvergleich (Januar 2022)

Die Ergebnisse des Segmentvergleichs wurden erstmals im 5. Dialogforum am 31. Januar 2022 vorgestellt.

Im Segmentvergleich wurden die unterschiedlichen Abschnitte (Segmente) der Linienkorridore miteinander verglichen, mit dem Ziel, für jedes Segment diejenige(n) Variante(n) zu finden, die am geringsten in vorhandene Raumwiderstände eingreifen. Hierzu wurden für konkurrierende Varianten jeweils die Durchfahrungsängen durch die unterschiedlichen Raumwiderstandsklassen bestimmt.

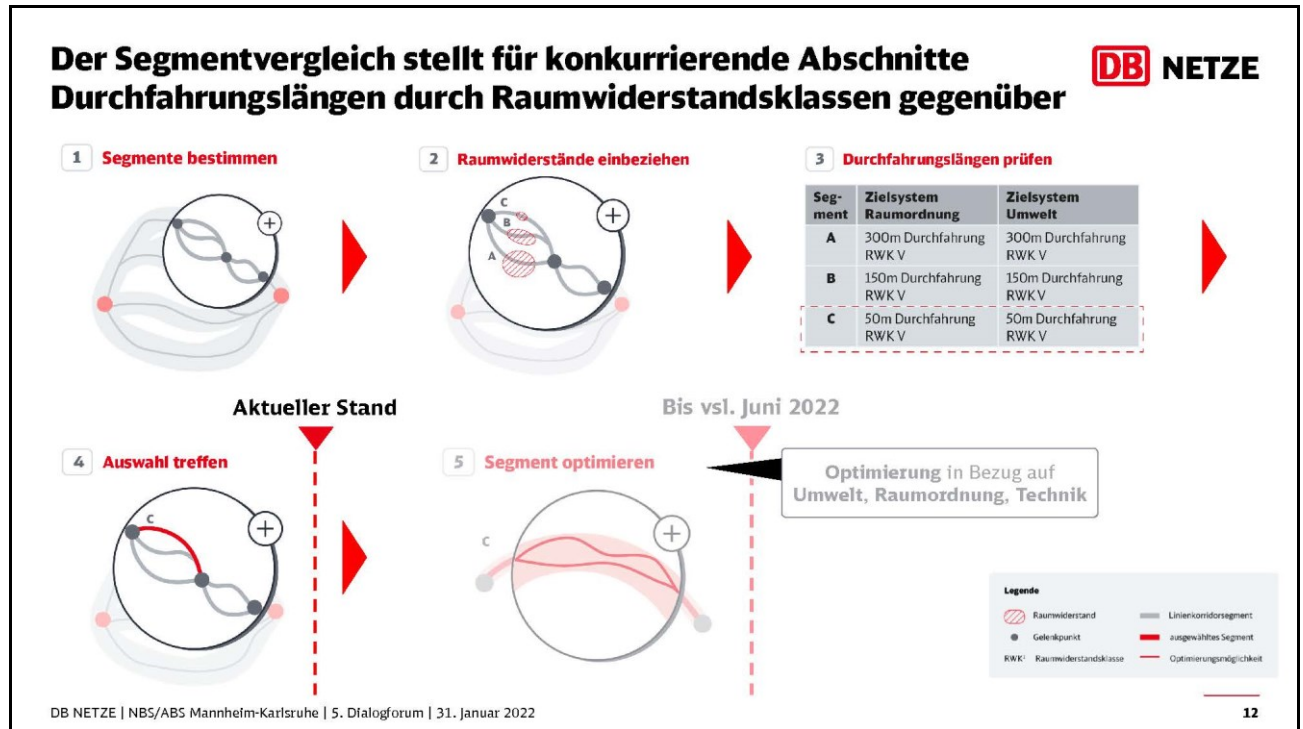


Abb. 3: Vorgehen des Segmentvergleichs

Für Karlsruhe ergaben sich keine signifikanten Vorentscheidungen hinsichtlich der Trassenführung. Zwar wurden einzelne Varianten ausgeschieden, bei diesen handelte es sich jedoch ausschließlich um Varianten, die keine Auswirkungen auf die übergeordneten Verläufe hatten (beispielsweise ein Verlauf westlich versus östlich der Autobahn). Die Methodik des Segmentvergleichs sowie Steckbriefe der die Stadt Karlsruhe betreffenden Segmente sind als Anlage beigefügt.

Unklar ist weiterhin der Trassenverlauf durch den Elfmorgenbruch (s. Abb. 4, gelbe Linie). Nach Aussage der DB wird diese Trasse nur dann notwendig, wenn der Personenverkehr nicht vollständig über die Bestandsstrecken geleitet werden kann – was von der DB noch geprüft werden muss. Der Trassenverlauf wurde daher von der DB (noch) nicht in einem Segmentvergleich berücksichtigt.

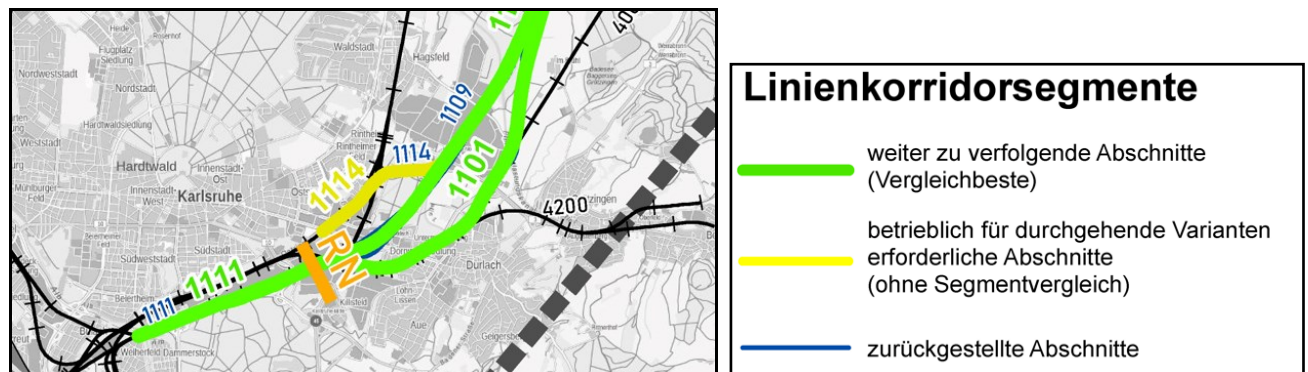


Abb. 4: Linienkorridorsegmente. Die Notwendigkeit der gelben Linie 1114 durch den Elfmorgenbruch scheint noch nicht festzustehen.

Planungen der DB – durchgängige Linienvarianten (Juni 2022)

Der darauf folgende Bearbeitungsschritt der DB wurde im Dialogforum am 2. Juni 2022 vorgestellt: Neuralgische Punkte – unter anderem im Westen Karlsruhes die Tunnelkorridore sowie im Osten die mögliche Anbindung der Karlsruher Bahnhöfe bei Führung entlang der A5 – wurden vertieft untersucht. Die aus dem Segmentvergleich verbliebenen Segmentstücke wurden anschließend zu durchgängigen Linienvarianten zusammengesetzt, die Mannheim mit Karlsruhe verbinden.

Neuralgische Punkte:

Für die Tunnelvarianten im Westen ergaben sich für die Stadt Karlsruhe keine relevanten Änderungen. Die bisher identifizierten Tunnelkorridore werden weiterverfolgt.

Die beiden Varianten im Osten, entlang der A5 ins Karlsruher Stadtgebiet hinein, werden ebenfalls weitergeführt. Hier ergaben sich jedoch neue Erkenntnisse:

1. Die Führung durch den Bahnhof Durlach kann laut DB aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht oberirdisch mit zwei neuen Trassen erfolgen. Technisch denkbar sei dort dagegen eine „Huckepacklösung“, bei der die beiden Trassen übereinander gestapelt werden – die untere würde hierbei unter die Erde verschwinden. Darüber hinaus würde es bei der Führung durch den Durlacher Bahnhof zu Konflikten mit der Straßenbahninfrastruktur kommen.
2. Bei Weiterführung entlang der A5 müsste zur Querung der Autobahnauf- bzw. -Abfahrten (Nord und Durlach) die Trasse in einem Tunnel (offene Bauweise) geführt und anschließend oberirdisch in den Güterbahnhof eingebunden werden. Dies sei sowohl in Ost- als auch Westparallellage zur A5 möglich.

Durchgängige Linienvarianten:

Für den Suchraum zwischen Mannheim und Karlsruhe verbleiben insgesamt 16 übergeordnete mögliche Varianten – 4 Varianten linksrheinisch, 6 Varianten mit Rheinquerung und 6 Varianten rechtsrheinisch.

Kleinräumige Untervarianten, wie zum Beispiel in Karlsruhe die Varianten „Führung durch den Durlacher Bahnhof“ und „Führung entlang A5“, werden hierbei nicht mitgezählt, da diese unabhängig der angrenzenden Trassenführung sind.

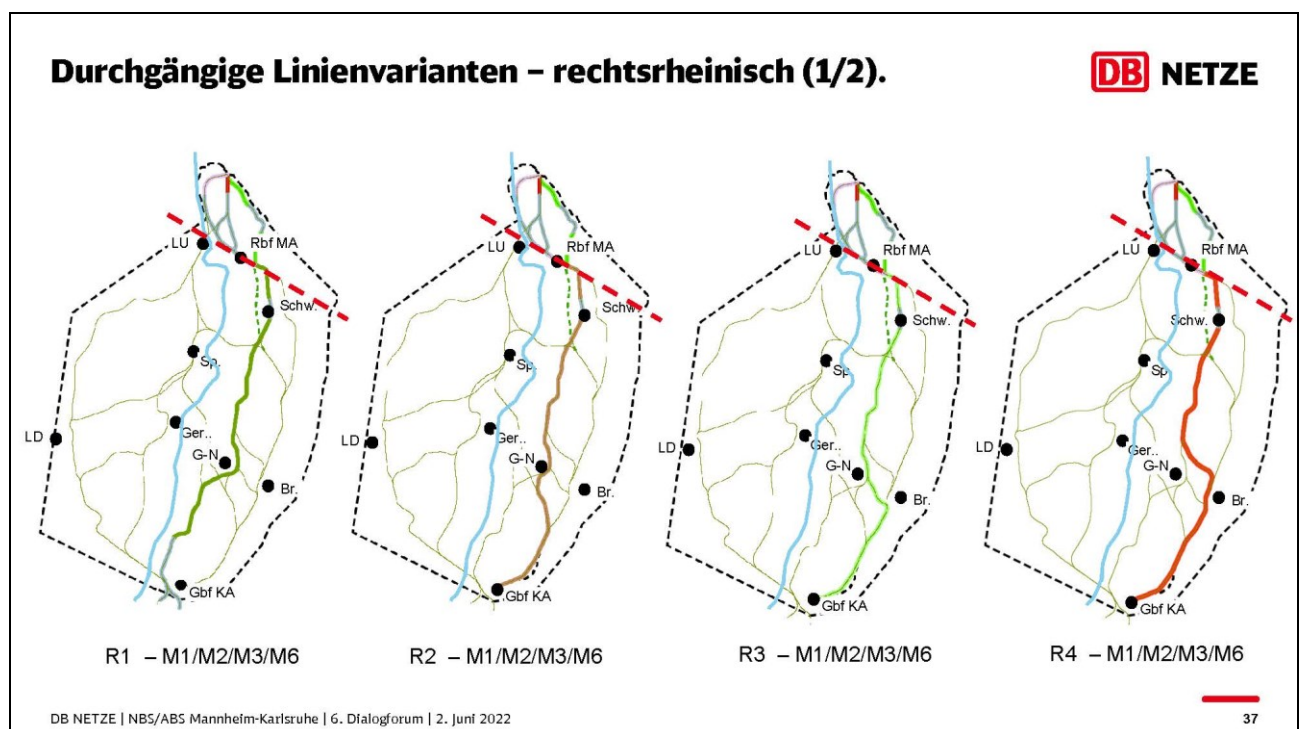


Abb. 5: durchgehende Linienvarianten. Hier: beispielhaft 4 der 6 rechtsrheinischen Varianten

2. Metropolkonzept Karlsruhe

Hintergrund

Der Ausbau der bestehenden Trassenkapazitäten durch die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe wird von der Verwaltung und der Politik grundsätzlich begrüßt. Ein Ausbau hat nicht nur Einfluss auf Takt, Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit des Personenverkehrs und damit potenziell positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Je nach Trassenführung und sonstigen langfristigen Planungen der DB ist auch die Güterlogistik in Karlsruhe betroffen, mit ihrer Anbindung an den Rheinhafen und die Straße, europaweit genauso wie regional bis hin zur City-Logistik.

Die Stadt Karlsruhe fordert daher von der DB, unter Mitwirkung der Stadt und weiteren Stakeholdern ein Konzept zur zukünftigen Güter- und Nahverkehrslogistik in Karlsruhe auszuarbeiten, ein sogenanntes „Metropolkonzept“.

Ziele

Die übergeordneten Ziele des Metropolkonzepts für die Stadt Karlsruhe sind

- eine optimale Koordination und Abwicklung zwischen den schienengebundenen Schnell- und Langsamverkehren sowie den nicht-schienengebundenen Verkehren,
- eine Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs sowohl in der Stadt als auch insgesamt durch eine Stärkung des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs und somit eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene im Sinne einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität und
- eine Verknüpfung dieser verkehrsplanerischen Aspekte mit den städtebaulich räumlichen Aspekten, um eine Verlagerung der nicht-standortgebundenen Bahnanlagen anzustoßen und dadurch die freigewordenen Flächen als zentrumsnahes Bauland oder wertvolle Freiflächen für die Öffentlichkeit nutzen zu können.

Konkrete Ziele, für die im Rahmen des Metropolkonzepts Lösungen gesucht oder für die zumindest eine Umsetzbarkeit geprüft werden sollen, sind unter anderem

- eine Verbesserung des Angebots an Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für die Stadt Karlsruhe und das Umland,
- eine Stärkung des Karlsruher Westbahnhofs,
- die Schaffung einer nachhaltigen City-Logistik für den Güterverkehr (inklusive „letzte Meile“),
- eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete an das Schienennetz,
- eine gesteigerte Nutzung des Karlsruher Rheinhafens,
- eine Prüfung von Verlagerungsoptionen bei Güterbahnhof und Gleisbahnhof.

Dies alles soll bei gleichzeitiger Reduktion von Belastungen der Bevölkerung, insbesondere der Lärmemissionen sowohl des Straßen- als auch des Schienenverkehrs, erfolgen.

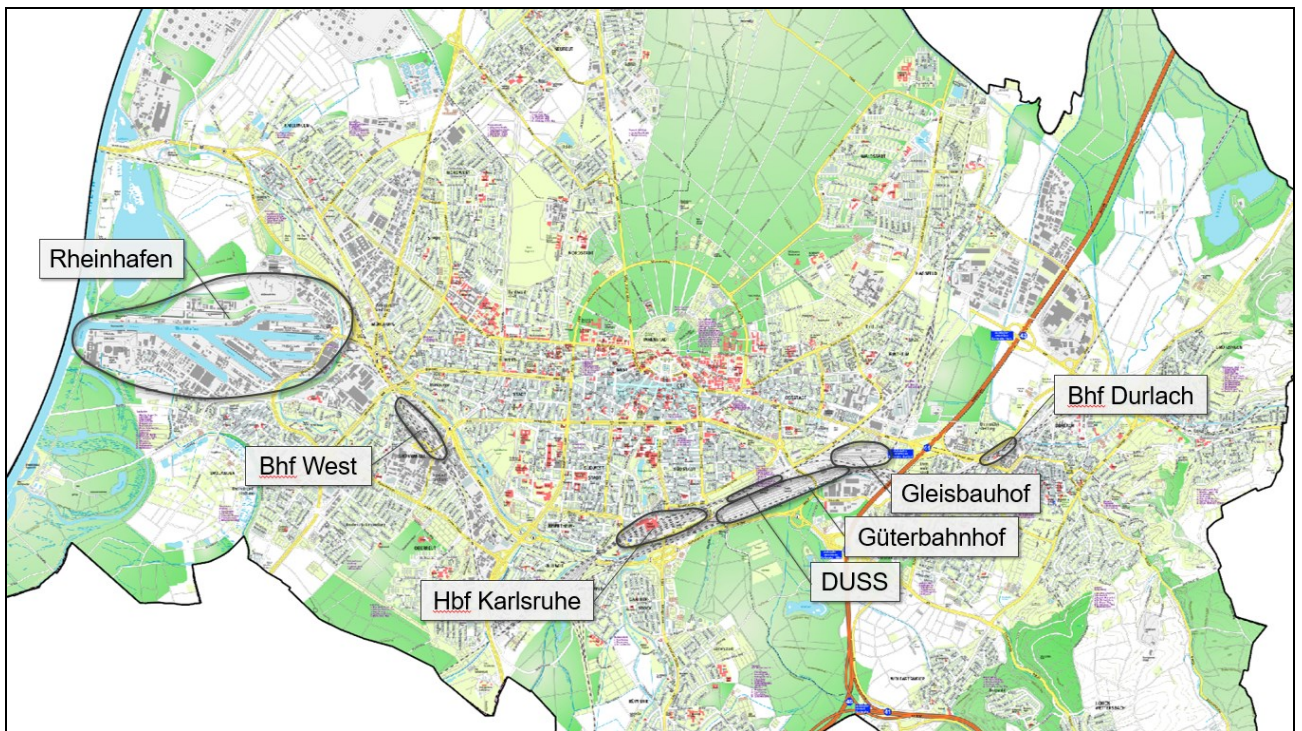


Abb. 6: zentrale Betrachtungspunkte des Metropolkonzepts aus Sicht der Stadt Karlsruhe

Vorgehen

In einem Auftaktgespräch am 15. Februar 2022 mit Herrn Oberbürgermeister Mentrup, dem Konzernbevollmächtigten der DB für Baden-Württemberg, dem Projektleiter der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, Vertretungen der DB Netze und DB Cargo sowie weiterer Personen aus Stadt und Verwaltung wurden Ansprechpersonen sowie erste Ziele und Vorschläge für das weitere Vorgehen formuliert.

Die DB hatte in der Vergangenheit bereits in anderen Städten Metropolkonzepte erstellt, die jedoch vor allem auf die Optimierung des Zusammenspiels von Personenfern- und Nahverkehr abzielten. Nichtsdestotrotz wird die DB von der Verwaltung als die Institution mit der meisten Erfahrung bei der Erstellung vergleichbarer Konzepte gesehen.

Das Vorhaben ist höchst komplex – es verschnidet Personennah- und Fernverkehr, Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasser überregional bis hin zur City-Logistik sowie städtebauliche und Lärmschutz-Belange. Die Erarbeitung einer derartigen Gesamtkonzeption wird daher mit hoher Sicherheit nicht von der DB alleine finanziert werden. Die Stadt Karlsruhe wird sich voraussichtlich an dem Projekt finanziell zumindest beteiligen müssen – vorausgesetzt, die DB geht auf die Forderung der Stadt Karlsruhe ein.

Abhängig von der Reaktion der DB wird die Verwaltung die weiteren Möglichkeiten vertieft prüfen und gegebenenfalls mit einer Kostenschätzung für das weitere Verfahren wieder auf den GR zukommen.

Anlagen:

1. Methodik Segmentvergleich und Steckbriefe Karlsruhe (DB-Dialogforum Januar 2022)
2. Vertiefung Umsetzbarkeit Bereich Karlsruhe (DB-Dialogforum Juni 2022)

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss:

- Der Gemeinderat nimmt die Planungen der Deutschen Bahn zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zur Kenntnis
- Der Gemeinderat nimmt die Ausführungen zum Metropolkonzept zur Kenntnis