

Neu-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe, Resolution und Metropolkonzept

Ortschaftsrat Neureut, 19. Juli 2022

Inhalte

- **Informations-VL: NBS/ABS – aktueller Planungsstand der DB**
- Beschluss-VL: Resolution Stadt Karlsruhe
- Informations-VL: Metropolkonzept



Verfahren NBS/ABS

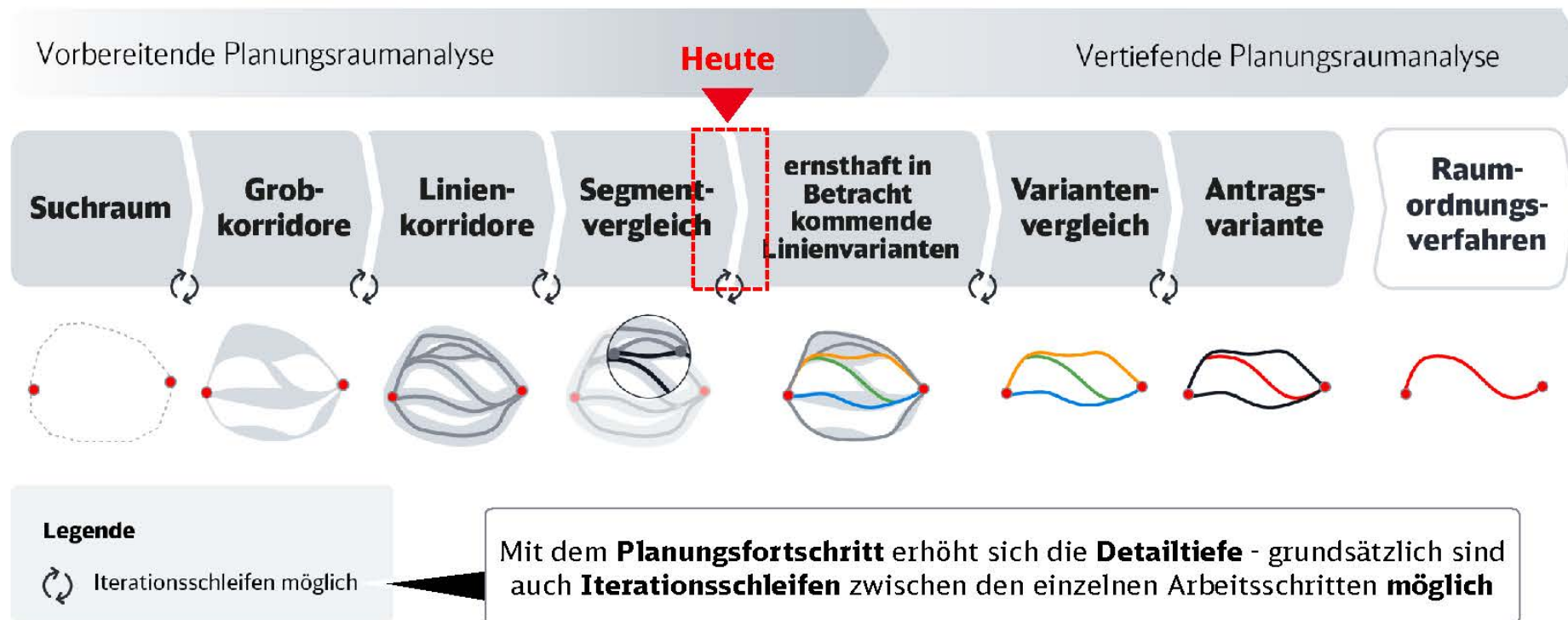
1. Beteiligung DB
 - eigentlichem Verfahren vorgeschaltet
 - freiwillig, „Blick in die Werkstatt“
 - Ziel: eine Antragsvariante

2. Raumordnungsverfahren

3. Planfeststellungsverfahren

Bis zur Auswahl der Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren gibt es mehrere Arbeitsschritte.

Linienfindung und technische Machbarkeit.



Ergebnis der Grobkorridor-entwürfe

März 2021

Grobkorridore

Darstellung nur mit RWK IV und V

Bestand

Übergeordnete Verkehrswege

- Straße
- Schiene

Übergeordnete Gewässer

- Fließgewässer
- Fließ- und Stillgewässer

Nachrichtlich

- - - Suchraum
- ▣ Sonderflächen Bund, Entwicklungsflächen Konversion
- ▨ Schutzbedürftige Bereiche/ Vorranggebiete Naturschutz und Landschaftsfliege: Besonderer Prüfungsauftrag in der vertiefenden Planung

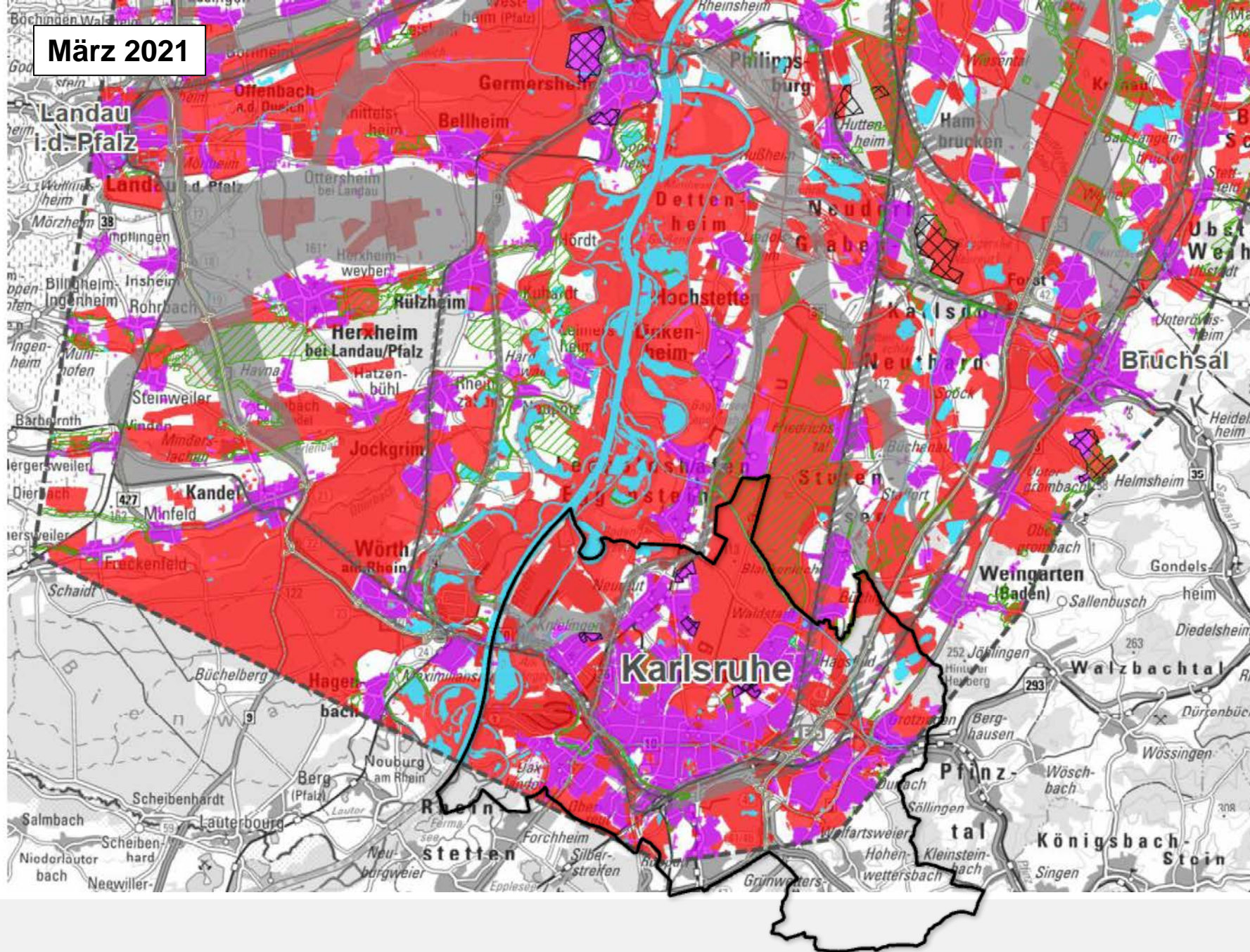
Raumwiderstand

- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch

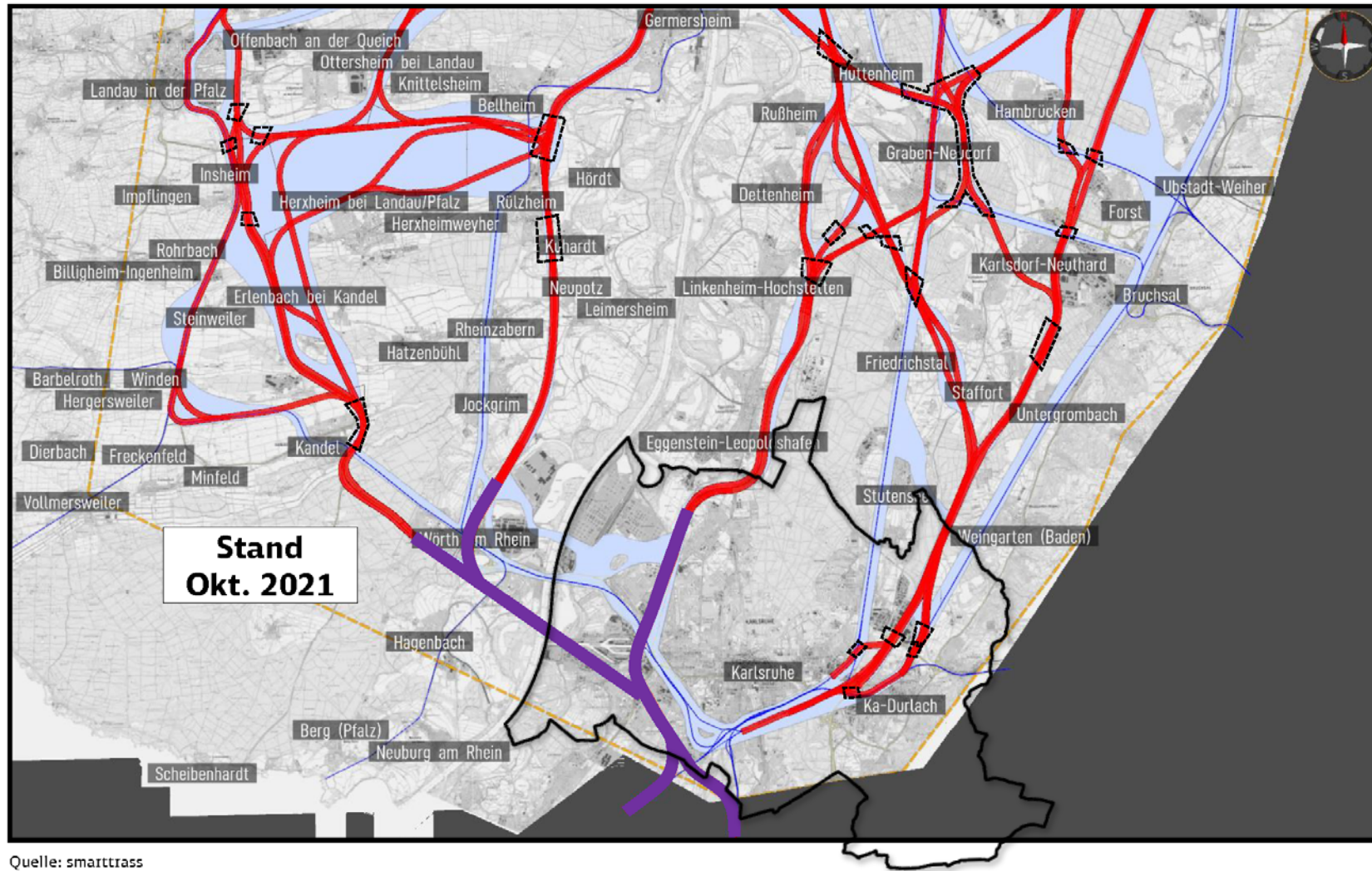
Grobkorridore

- Bereiche potenzieller Neubauoptionen
- ▨ Bereiche potenzieller Bündelungs- und Ausbaustrecken 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

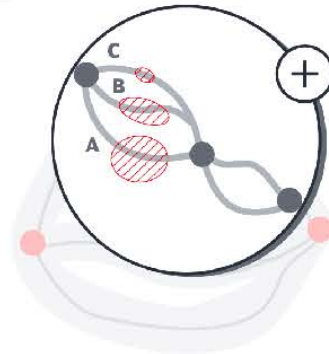
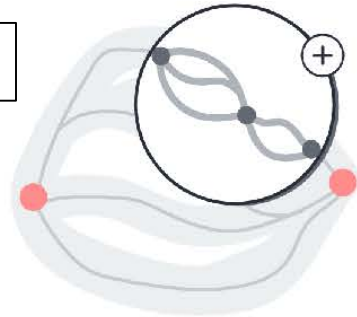
Der Segmentvergleich stellt für konkurrierende Abschnitte Durchfahrungsängen durch Raumwiderstandsklassen gegenüber

1 **Segmente bestimmen**

2 **Raumwiderstände einbeziehen**

3 **Durchfahrungsängen prüfen**

Januar 2022



Segment	Zielsystem Raumordnung	Zielsystem Umwelt
A	300m Durchfahrung RWK V	300m Durchfahrung RWK V
B	150m Durchfahrung RWK V	150m Durchfahrung RWK V
C	50m Durchfahrung RWK V	50m Durchfahrung RWK V

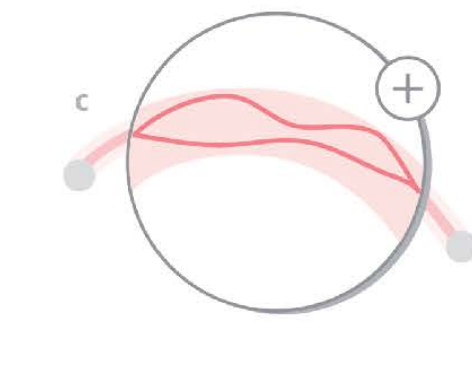
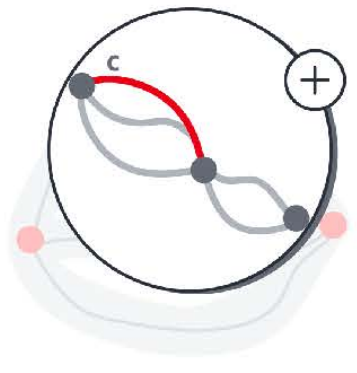
Aktueller Stand

Bis vsl. Juni 2022

4 **Auswahl treffen**

5 **Segment optimieren**

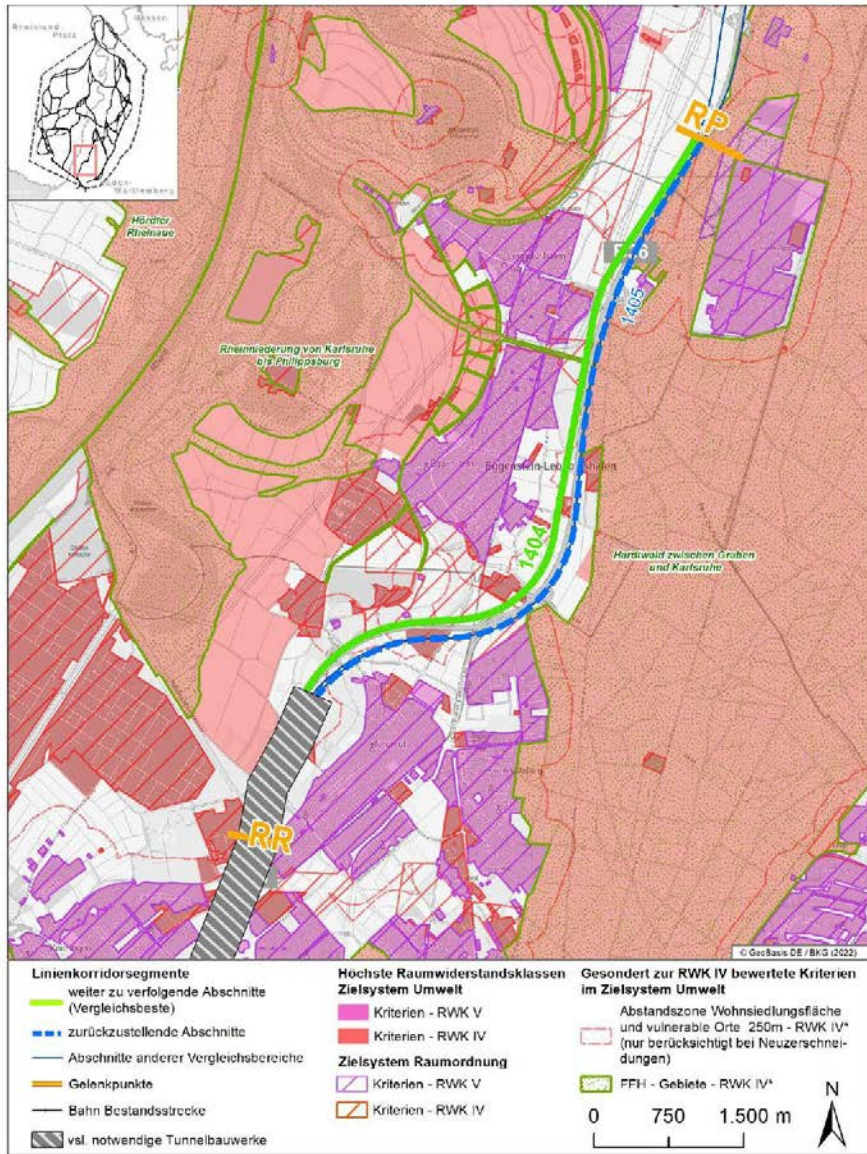
Optimierung in Bezug auf Umwelt, Raumordnung, Technik



Legende

- Raumwiderstand
- Linienkorridorsegment
- Gelenkpunkt
- ausgewähltes Segment
- Optimierungsmöglichkeit
- RWK: Raumwiderstandsklasse

Vergleichsbereich RP-RR



RWK	Zielsystem	Einh.	Segmente		
			1405	1404	
V	Raumordnung	m	0	0	
V	Umwelt	m	0	0	
V	Zielsystemübergreifende Summe	m	0	0	
prozentuales Verhältnis			-	-	
Bewertung			keine Betroffenheiten		
IV	Raumordnung	m	698	1359	
IV	Umwelt	m	3554	41	
IV*	FFH-Gebiete Bündelung (halbierter Wert)	m	1497	14	
IV*	FFH-Gebiete Neuzerschneidung	m	0	0	
IV	Summe FFH	m	1497	14	
IV*	Abstandszone 250 m Wohnen (nur bei Neuzerschneidung)	m	558	344	
IV / IV*	Zielsystemübergreifende Summe	m	6308	1759	
prozentuales Verhältnis			359	100	
Bewertung			Nachteil	Vorteil	
informativ	III	Raumordnung	m	1589	1388
	III	Umwelt	m	9367	6883
	III*	Abstandszone 400 m Wohnen (nur bei Neuzerschneidung)	m	1171	1183
	III/III*	Zielsystemübergreifende Summe	m	12128	9453
	prozentuales Verhältnis			128	100
Bewertung			keine Änderung der Bewertung		
weiterzuverfolgendes Segment				x	

Fazit:

Es liegen keine Betroffenheiten der Raumwiderstandsklasse V vor, eine Entscheidung auf dieser Ebene ist nicht möglich.

Im Vergleich der Raumwiderstandsklasse IV zeigt der Segmentverlauf 1404 im Zielsystem Raumordnung höhere, im Zielsystem Umwelt dagegen sehr viel geringere Betroffenheiten. In der Summe aller Kriterien zeigt das Segment 1404 signifikant geringere Durchfahrungsängen und besitzt somit entscheidende Vorteile gegenüber dem Segment 1405. Die Vorteile sind neben der Betroffenheit des Zielsystems Umwelt insbesondere auch in der Durchföhrung der FFH-Gebiete deutlich.

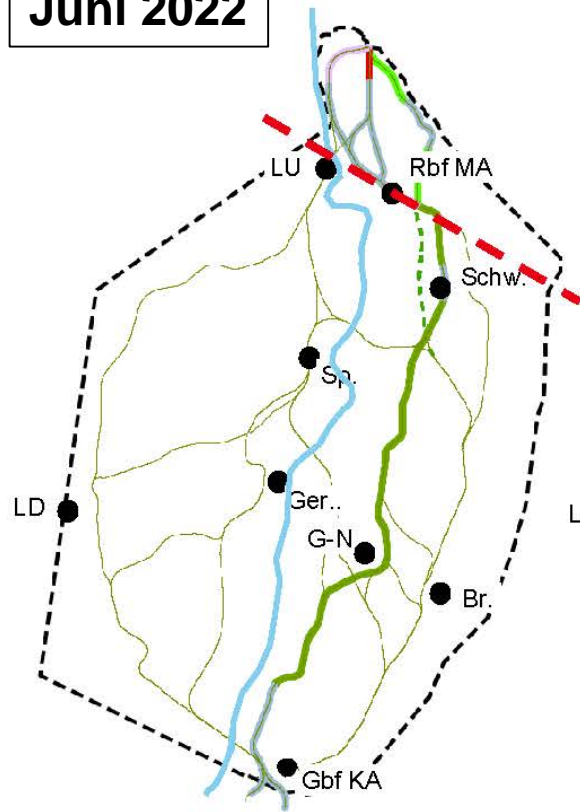
Die Zahlen der zu erwartenden Durchfahrungsängen der RWK III bestätigen das Ergebnis und föhren zu keiner Änderung der Bewertung.

Anhand des Vergleichs der Durchfahrungsängen der Raumwiderstandsklassen wird der Segmentverlauf 1404 als die vorteilhaftere Verbindung zwischen den Gelenkpunkten RP-RR identifiziert und wird somit im weiteren Planungsverlauf tiefergehend untersucht und optimiert.

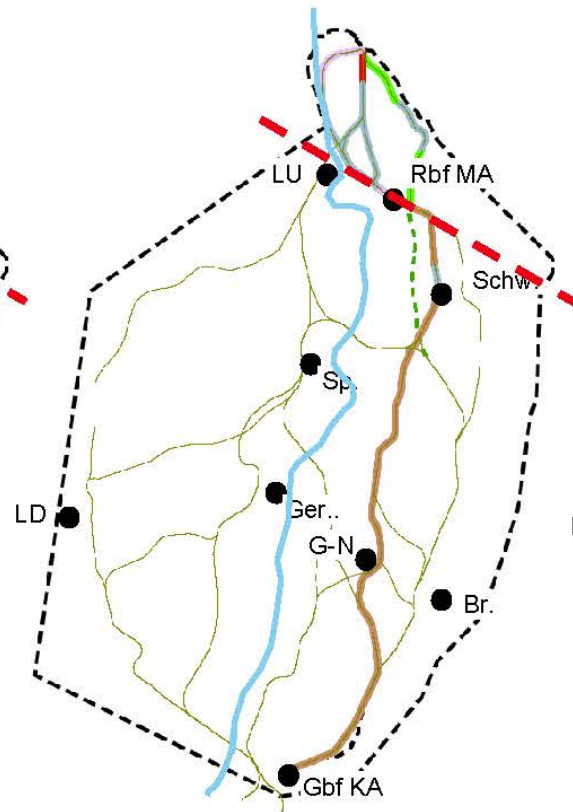
Aufgrund der erkannten Nachteile des Segments 1405 wird dieser bis auf Weiteres nicht berücksichtigt.

Durchgängige Linienvarianten – rechtsrheinisch (1/2).

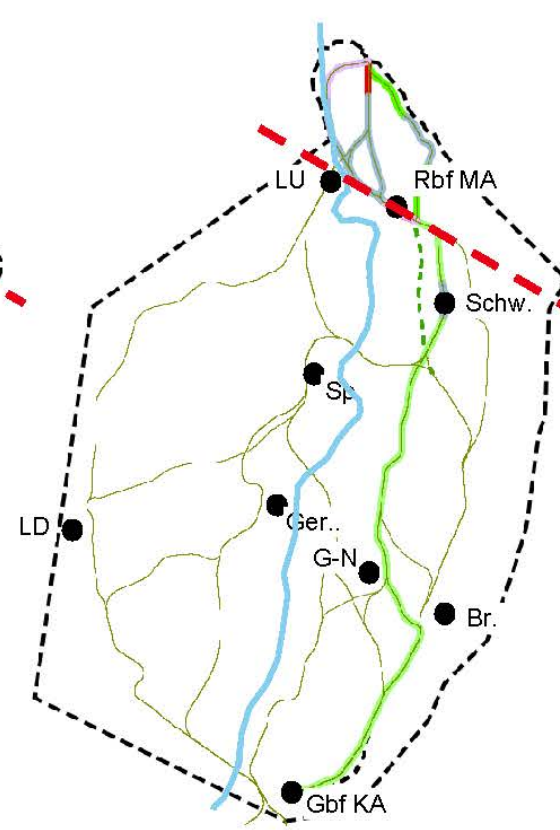
Juni 2022



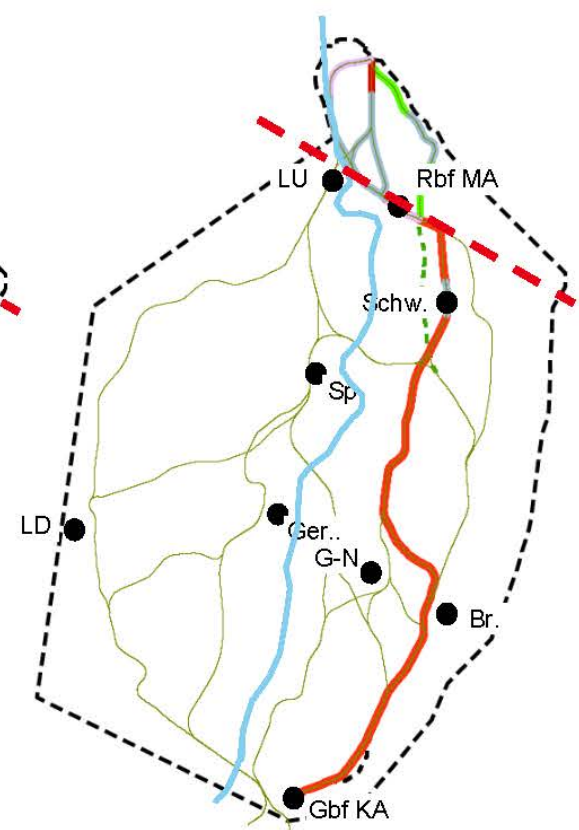
R1 – M1/M2/M3/M6



R2 – M1/M2/M3/M6



R3 – M1/M2/M3/M6



R4 – M1/M2/M3/M6

Inhalte

- Informations-VL: NBS/ABS – aktueller Planungsstand der DB
- **Beschluss-VL: Resolution Stadt Karlsruhe**
- Informations-VL: Metropolkonzept



Resolution

- F1: keine zusätzliche Lärmbelastung, Entlastung auf Bestandsstrecken
- F2: Kapazitätsberechnungen, Vergleich mit Zielen der Regierung
- F3: Tunnellösung für Transit-Güterverkehr
- F4: Gesamtkonzeption (Metropolkonzept)

Resolution – Forderungen im Wortlaut

Forderung 1:

Die Stadt Karlsruhe fordert den maximalen Schutz der menschlichen Gesundheit sowie den Schutz der weiteren Schutzgüter. Diesen Schutz hat die Deutsche Bahn angemessen zu berücksichtigen, zu würdigen und zu gewährleisten. Die Neuplanung darf nicht zu einer höheren Lärmbelastung der Bevölkerung führen, vielmehr muss die Neuplanung eine Entlastungswirkung der Bestandsstrecken und der heute bereits höchst belasteten Stadtteile mit sich bringen.

Forderung 2:

Die Stadt Karlsruhe fordert, Kapazitätsberechnungen bereits zum heutigen Planungsstand durchzuführen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind auf ihre Vereinbarkeit mit den Zielen der Bundes- und der Landesregierung abzugleichen.

Forderung 3:

Die Stadt Karlsruhe fordert eine Tunnellösung für den Gütertransitverkehr auch für den Osten Karlsruhes. Im derzeitigen Verfahren ist deshalb eine dezidierte Machbarkeitsstudie durchzuführen. Für den Variantenvergleich sind die Kriterien der Kosten-Nutzen-Berechnung detailliert darzulegen.

Forderung 4:

Die Stadt Karlsruhe fordert eine städtebauliche Begleitplanung sowie eine Gesamtkonzeption (Metropolkonzept) für Karlsruhe. Da die verschiedenen durch die DB im Stadtkreis Karlsruhe vorgesehenen Projekte (z. B. 740 m-Programm, 3. / 4. Gleis KA-Durmersheim) kumuliert auf die Bevölkerung und weitere Schutzgüter wirken, sind diese auch projektübergreifend und gesamtheitlich durch die Bahn zu betrachten. Auch im Hinblick auf die Herausforderungen, welche der Klimawandel für den Stadtkreis Karlsruhe mit sich bringt, ist durch die Deutsche Bahn umgehend eine kritische Betrachtung ihrer Flächen im Stadtgebiet durchzuführen.

Inhalte

- Informations-VL: NBS/ABS – aktueller Planungsstand der DB
- Beschluss-VL: Resolution Stadt Karlsruhe
- **Informations-VL: Metropolkonzept**

Ziel: gesamtheitliche Betrachtung Karlsruhes

- Koordination zwischen schienengebundenen und den nicht-schienengebundenen Verkehren
- Reduzierung des Straßenverkehrs durch Stärkung des Schienenverkehrs
- Verlagerung der nicht-standortgebundenen Bahnanlagen im Stadtgebiet

- Besseres Angebot an SPNV
- Stärkung des Westbahnhofs
- City-Logistik
- Rheinhafen

Metropolkonzept

- Extrem komplexes System
- kann von Verwaltung nicht geleistet werden

Wunsch: DB übernimmt (federführend), Kosten bei DB oder geteilt

Weiteres Verfahren und Finanzierung unklar

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