

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2023/012

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Satzinger, Thomas

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
24.03.2023	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe

hier: Beschluss eines Positionspapiers des VRRN mit funktionalen Forderungen

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss beschließt das anliegende Positionspapier des Verbandes mit funktionalen Forderungen zur NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe.

II. Sachverhalt

Die Verbandsverwaltung hat in den Sitzungen des Planungsausschuss regelmäßig zum Sachstand des Projektes NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe berichtet.

Die Planungen starteten im Jahre 2020 mit einem durchgehenden Suchraum von Mannheim-Waldhof im Norden über die gesamte Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden. Hier wurden erste Grobkorridore gesucht, die sich für die weitere konkrete Trassensuche sowohl für Neu- als auch Ausbauoptionen eignen. Diese Grobkorridore bestehen aus Gebieten, die besonders hohe Raumwiderstände (etwa die Lage in Siedlungs- oder Naturschutzgebieten) möglichst umgehen. In diesem verfeinerten Untersuchungsraum wurden im Anschluss konkrete Linienkorridore und technisch machbare Linienvverläufe untersucht. Daraus werden dann die am besten geeigneten Varianten vertieft geprüft. Nach einer Gegenüberstellung und intensiven Abwägung bleibt schließlich die Antragsvariante übrig, die von der DB in ein Raumordnungsverfahren eingebracht wird. Das Verfahren vom Suchraum bis zur Antragsvariante dauert mehrere Jahre.

Zusammenfassend nochmals die wichtigsten Punkte beginnend ab Herbst letzten Jahres:

- Im Dialogforum vom 21. September 2022 wurde das Vorgehen zur Reduzierung der durchgängigen Linienvvarianten von 50 auf 20 Linienvvarianten zwischen Mannheim und Karlsruhe vorgestellt.
- In 3 Workshops im September 2022 wurde der Prozess zur Findung der durchgängigen, optimierten Linienvvarianten vertieft und Fragen der Teilnehmer erörtert.
- Im Variantenvergleich werden die verbleibenden 20 Linienvvarianten hinsichtlich Raumordnung, Umwelt sowie Verkehr/ Wirtschaft bis ins Detail vertieft untersucht, um die sogenannte Vorzugsvariante für das Raumordnungsverfahren zu ermitteln.

- Einleitung des Raumordnungsverfahren frühestens Anfang 2024, wenn die Zugzahlenprognose 2040 als neue Grundlage vorliegt.
- Im letztem Dialogforum am 2. März 2022 wurden folgende neue Optimierungen und Bewertungen vorgestellt:
 - Die von der Region geforderte Querspange Schwetzingen-Hirschacker wurde als geeignetere Linienvariante als der Tunnel unter dem Kernbereich von Schwetzingen bewertet und wird als neue Variante im Planungsprozess weiterverfolgt.
 - Bei der Linienvariante durch Hockenheim konnte die Planung durch die Verlegung eines Puffer- sowie eines Überholgleises in Richtung Neulußheim so optimiert werden, dass nicht mehr in das Gartenschaugelände eingegriffen werden muss.
 - Die durchgängigen linksrheinischen Varianten über Wörth bis Germersheim scheiden aus, da sie die ca. 40 % der von Süden kommenden Güterverkehre, die den Rbf. Mannheim erreichen müssen, nicht anbinden und mangels vorhandener Restkapazitäten zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf trotzdem ein zusätzlicher rechtsrheinischer Ausbau für diese Güterverkehre notwendig wäre.
 - Die Kapazitätsuntersuchungen mit der Umlegung der Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt hat ergeben, dass mit einem Bestandsausbau der östlichen Riedbahn und einem Ausbau des Abzweig Rennplatz in den Rangierbahnhof ein Tunnel von Mannheim für die Abwicklung der Güterverkehre im Knoten Mannheim nach aktuellem Stand rein kapazitativ nicht notwendig wäre. Tunnelvarianten in Mannheim bleiben aber weiterhin eine Option bei den Planungen der Bahn, da die Schienenstrecken im Knoten 2030 voll ausgelastet wären und keinerlei Reserven verblieben. Zudem liegt Ende 2023 / Anfang 2024 die neue Zugzahlenprognose 2040 vor, die auch Grundlage für das anstehende Raumordnungsverfahren sein wird.

Die neuesten Entwicklungen im Dialogforum entsprechen in den ersten drei genannten Punkten der bisherigen Position der Region. Der letzte Punkt, dass ein Tunnel von Mannheim aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig wäre, muss relativiert werden. Ersten ist davon auszugehen, dass die neue Zugzahlenprognose 2040 im Güterverkehr höher ausfallen wird. Zweitens muss ein so wichtiger Bahnknoten wie Mannheim im Sinne der Verkehrswende und der Klimaziele zukunftsfähig für eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes sein und die Bürger der Stadt durch einen Tunnel vom Bahnlärm entlastet werden.

Der Verband hat die Kommunen im bisherigen Planungsprozess begleitet und in mehreren Informationsveranstaltungen, außerhalb des Dialogprozesses der Bahn, die Möglichkeit zur Vertiefung der bisherigen Ergebnisse und zur internen Abstimmung der Positionen zur NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe gegeben.

Die oben genannten Aspekte zeigen, dass es erforderlich ist, rechtsrheinisch eine für alle Bürger und Kommunen verträgliche Lösung zu finden. Bei dem Projekt Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim hat sich die Vorgehensweise der Region, mit Hilfe der Formulierung eines Positionspapiers mit funktionalen Forderungen eine konsensuale Lösung zu finden und gegenüber Bund und Bahn zu vertreten, bewährt.

Die Verbandsverwaltung hat deshalb in vier Abstimmungsrunden mit den betroffenen Kommunen, per Mail, online oder in Präsenz, ein Positionspapier der Region mit funktionalen Forderungen zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe erarbeitet, dass heute zur Beschlussfassung an den Planungsausschuss vorgelegt wird.

Die Herausforderung im Abstimmungsprozess war, die verschiedenen Anregungen in ein schlüssiges Gesamtkonzept zu überführen. Das Positionspapier muss für alle Gemeinden und die Region einen tragbaren Kompromiss darstellen, der in den jeweiligen Gremien bzw. der Einwohnerschaft vermittelbar bleiben muss. Diese funktionale Ausrichtung ermöglicht einen

Spielraum, um im Planungsprozess auf neue Aspekte reagieren zu können.

Schwerpunkte des Positionspapiers sind folgende funktional Forderungen:

- Berücksichtigung der neue Zugzahlenprognose 2040 als Grundlage der Kapazitätsuntersuchung.
- Zweigleisiger Neubau eines Schientunnels Mannheim und direkte Anbindung des Tunnels an den Rangierbahnhof Mannheim.
- Bündelung mit vorhandener Verkehrsinfrastruktur.
- Vermeidung von Zerschneidungs- und Trenneffekten durch den Trassenverlauf.
- Verbesserung der Lärmsituation an der Neubau- wie auch an den betroffenen Bestandsstrecken.

Im Anhang ist, der mit den Kommunen abgestimmte Entwurf des Positionspapiers beigelegt. Er dient der Verwaltung als Grundlage für alle Aktivitäten im Planungsprozess. Er soll an alle Verantwortlichen des Bundesverkehrsministeriums, der Deutschen Bahn sowie an die Abgeordneten der Region, mit Bitte der Unterstützung, verteilt werden.

III. Finanzierung

Kosten entstehen durch die Teilnahme an den Terminen des Dialogforums und für Durchführung der kommunalen Abstimmungstermine, die durch den Haushalt abgedeckt sind.

gez. Ralph Schlusche

Anlage Positionspapier