

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0948/2022

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Kitzmann, Manuel
Lorenz, Christian

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei
Investitionskosten: nein ja
Drittmittel: nein ja
Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja
Im laufenden Haushalt eingeplant: nein ja

Produkt:
Betrag:
Betrag:
Betrag:
Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:

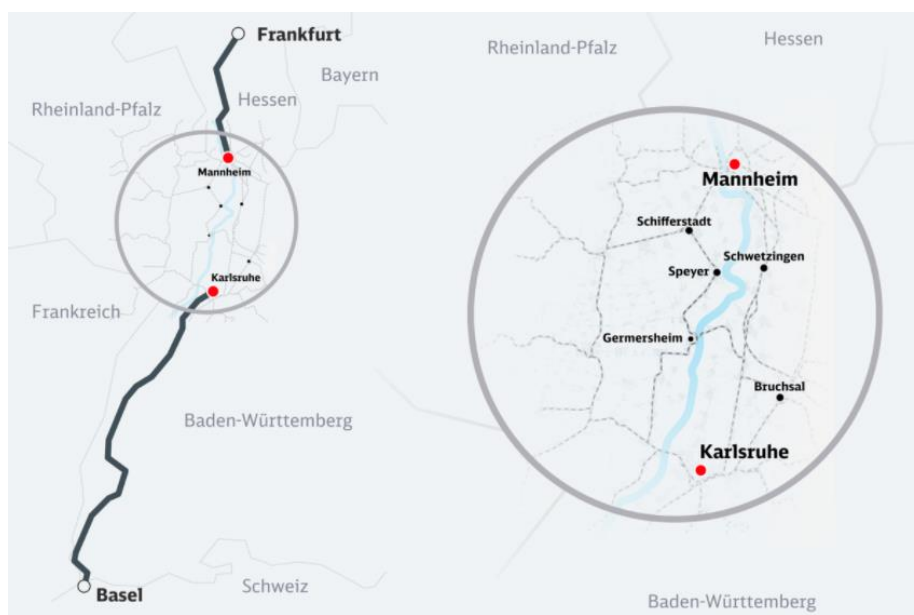


Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	18.01.2022	öffentlich	Information
Verkehrsausschuss	18.01.2022	öffentlich	Information

Betreff: Bahnprojekt Neubaustrecke /Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim - Karlsruhe

Allgemeine Informationen

Mannheim und Karlsruhe sind wichtige Knotenpunkte des europäischen Bahnverkehrs. Für die Erreichbarkeit vieler Ziele ist der Personen- und Güterverkehr auf die Drehscheiben Mannheim und Karlsruhe angewiesen. Doch das Schienennetz zwischen beiden Städten ist am Limit. Das Bahnprojekt Mannheim - Karlsruhe wird die Situation verbessern. Der Bahnverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe soll für die Zukunft fit gemacht werden (Abb. 1).



Das Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe in der geografischen Übersicht

Durch mehr Kapazitäten und eine zuverlässige Schiene bleibt die Region attraktiv und wettbewerbsfähig. Die Verbesserungen tragen dazu bei, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen und das Klima zu schützen.

Die Deutschen Bahn plant als Infrastrukturbetreiber die Maßnahmen zwischen Mannheim und Karlsruhe und setzen diese um. Grundlage dafür ist das von Bundestag und Bundesrat beschlossene Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die von der Deutschen Bahn beauftragten Fachplaner werden die Verbindung zwischen den Orten optimieren und dabei die Anliegen und Vorschläge der Öffentlichkeit beachten.

Der Verlauf der Bahnstrecke steht noch nicht fest. Über die Streckenführung wird in einem umfassenden Planungsverfahren transparent entschieden. Bis die ersten Züge auf der neuen Strecke fahren, sind noch einige Schritte zu gehen. Für den Weg vom Startschuss bis zur fertigen Strecke braucht es einen langen Atem. Bis die Bauarbeiten beginnen können, wird der Planungsprozess zunächst einige Jahre in Anspruch nehmen.

Dialogforum

Bei jeder möglichen Variante einer Streckenführung gibt es verschiedene Vor- und Nachteile, die die Interessen der Bevölkerung unterschiedlich berühren. Die Deutsche Bahn wird alle in den Prozess, eine Trasse zu finden, von Anfang an einbeziehen. Eine **frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung** begleitet deshalb kontinuierlich die Fortschritte. Darüber hinaus nehmen an einem **Dialogforum** neben der Deutschen Bahn zahlreiche vom Projekt betroffene Organisationen teil, so zum Beispiel die Verkehrsministerien von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, Landkreise, Städte, Kommunen, Behörden, Abgeordnete, Regionalverbände, Kammern, Fahrgastverbände, Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände, Umwelt- und Naturschutzverbände, Vereine und Bürgerinitiativen. Im Mittelpunkt der Arbeit des Dialogforums stehen das Gespräch, die Darlegung von Fakten und die Klärung von offenen Fragen aus erster Hand. Die Deutsche Bahn erläutert die Eckpunkte der Planung und den Projektfortschritt. Grundlagen und Fachthemen werden in begleitenden Workshops vertieft.

Vorzugsvariante

Ziel ist es, eine **Vorzugsvariante** zu finden, die eine möglichst breite Unterstützung in der Region erfährt. Diese Variante muss die Vorgaben des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sowie die verkehrlichen Ziele der Deutschen Bahn erfüllen. Gleichzeitig muss sie verkehrs- und betriebstauglich, raumverträglich, wirtschaftlich, technisch machbar und für Mensch und Umwelt möglichst schonend sein. Die optimale Lösung wird also den erforderlichen Zielsetzungen und gesetzlichen Vorgaben gerecht und verbindet alle Interessen bestmöglich.

Der Planungsprozess

Die Planung einer neuen Bahnstrecke braucht viel Zeit und erfolgt in intensiver Prüfung verschiedener Möglichkeiten des Streckenbaus, immer unter besonderer Berücksichtigung der Betroffenheit von Mensch und Umwelt. Zu Beginn steht die Vergabe von Planungsleistungen. Hier wird in einem ersten Schritt im Rahmen von Machbarkeitsstudien und Umweltuntersuchungen eine **Antragstrasse** für ein anschließendes Raumordnungsverfahren ermittelt. Darauf folgen eine detailliertere technische Planung und die parlamentarische Befassung, in welcher der Bundestag die erarbeitete Lösung zur Kenntnis nimmt.

Nach einer weiteren, tiefer gehenden Planungsphase folgt dann der Planfeststellungsbeschluss, also praktisch die Baugenehmigung. Auf dieser Grundlage wird die umzusetzende Variante dann nochmals technisch detaillierter ausgeplant, um sie anschließend bauen zu können. Die Planungen und Genehmigungen sind bei großen Bauvorhaben oft zeitintensiver als die tatsächlichen Bauarbeiten.

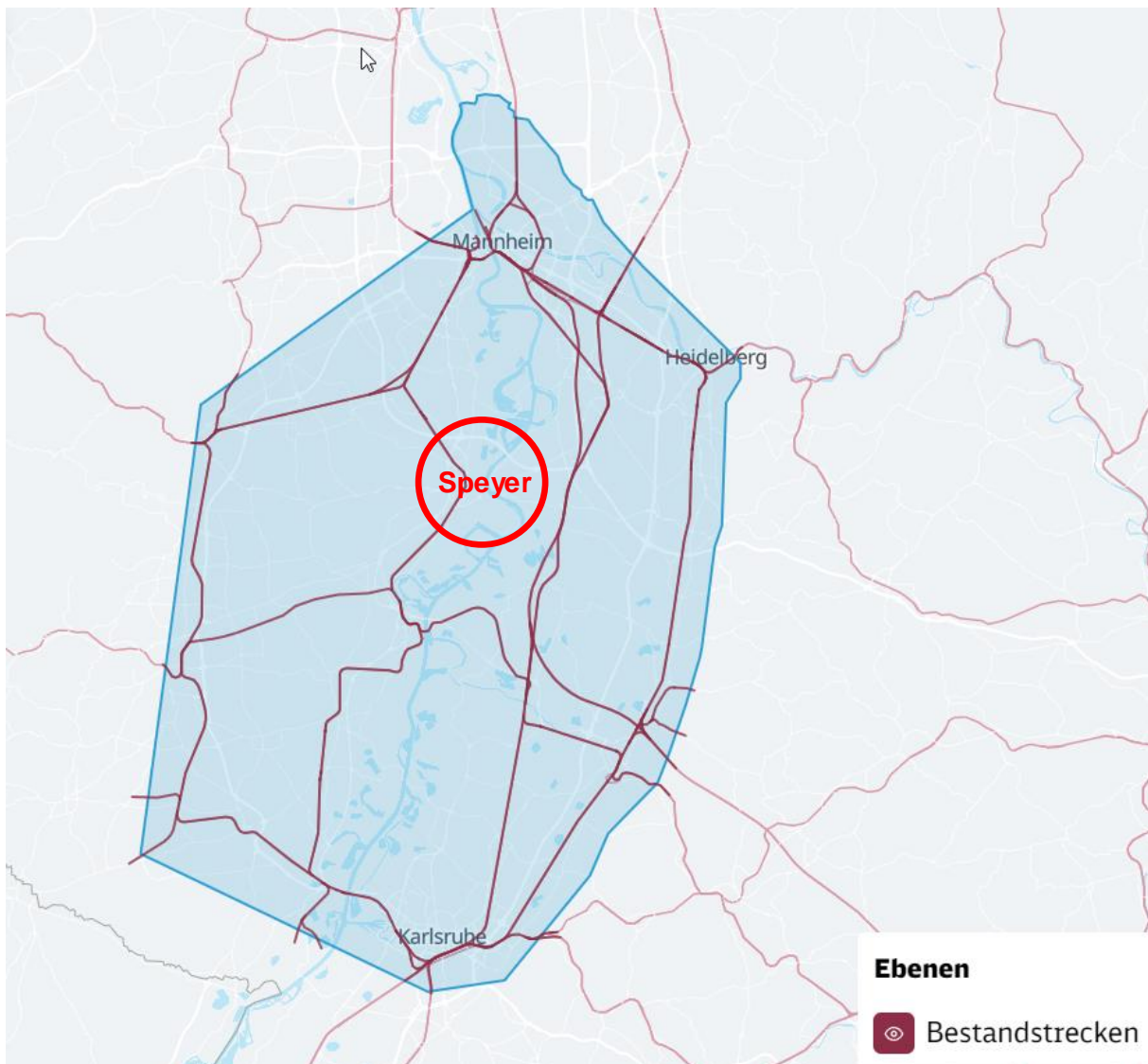
Das Bahnprojekt Mannheim - Karlsruhe befindet sich am Anfang. Dies bedeutet, dass die Deutschen Bahn noch nicht weiß, wo die künftige Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe verlaufen wird. Die Planungen starten mit einem durchgehenden **Suchraum** (Anlage 1) von Mannheim-Waldhof im Norden über die gesamte Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden. Hier werden erste **Grobkorridore** gesucht, die sich für die weitere konkrete Trassensuche sowohl für Neu- als auch Ausbauoptionen eignen (Anlage 2). Diese Grobkorridore bestehen aus Gebieten, die besonders hohe **Raumwiderstände** (etwa Siedlungs- oder Naturschutzgebiete) möglichst umgehen (Anlage 3). In diesem verfeinerten Untersuchungsraum werden im Anschluss konkrete **Trassenkorridore** und technisch machbare **Linienverläufe** untersucht (Anlage 4). Daraus werden dann die am besten geeigneten Varianten vertieft geprüft. Nach einer Gegenüberstellung und intensiven Abwägung bleibt schließlich die **Antragsvariante** übrig, die von der Deutschen Bahn in ein **Raumordnungsverfahren** eingebracht wird. Das Verfahren vom Suchraum bis zur Antragsvariante dauert mehrere Jahre.

Umfassende Informationen zum Projekt „Neubaustrecke /Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe“ werden von der Deutschen Bahn im Internet unter www.mannheim-karlsruhe.de bereitgestellt. Dort gibt es z.B. auch eine interaktive Karte und die Möglichkeit Fragen zu stellen.

Anlagen:

- Anlage 1: Suchraum
- Anlage 2: Grobkorridore
- Anlage 3: Raumwiderstände
- Anlage 4: Linienkorridore

Anlage 1: Suchraum



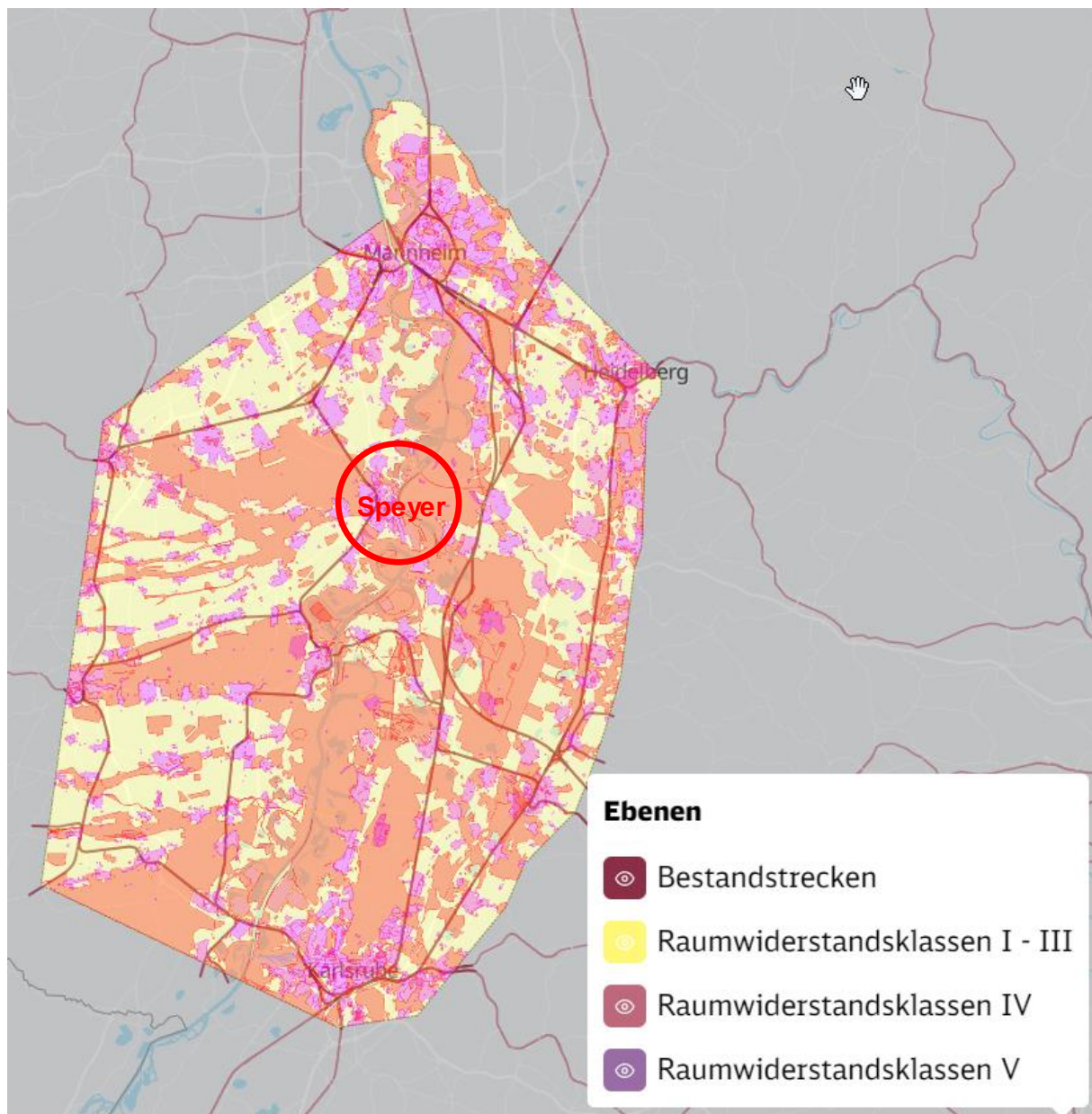
Als Suchraum wird der gesamte Bereich bezeichnet, der für die neue Bahntrasse grundsätzlich in Betracht kommt.

Anlage 2: Grobkorridore



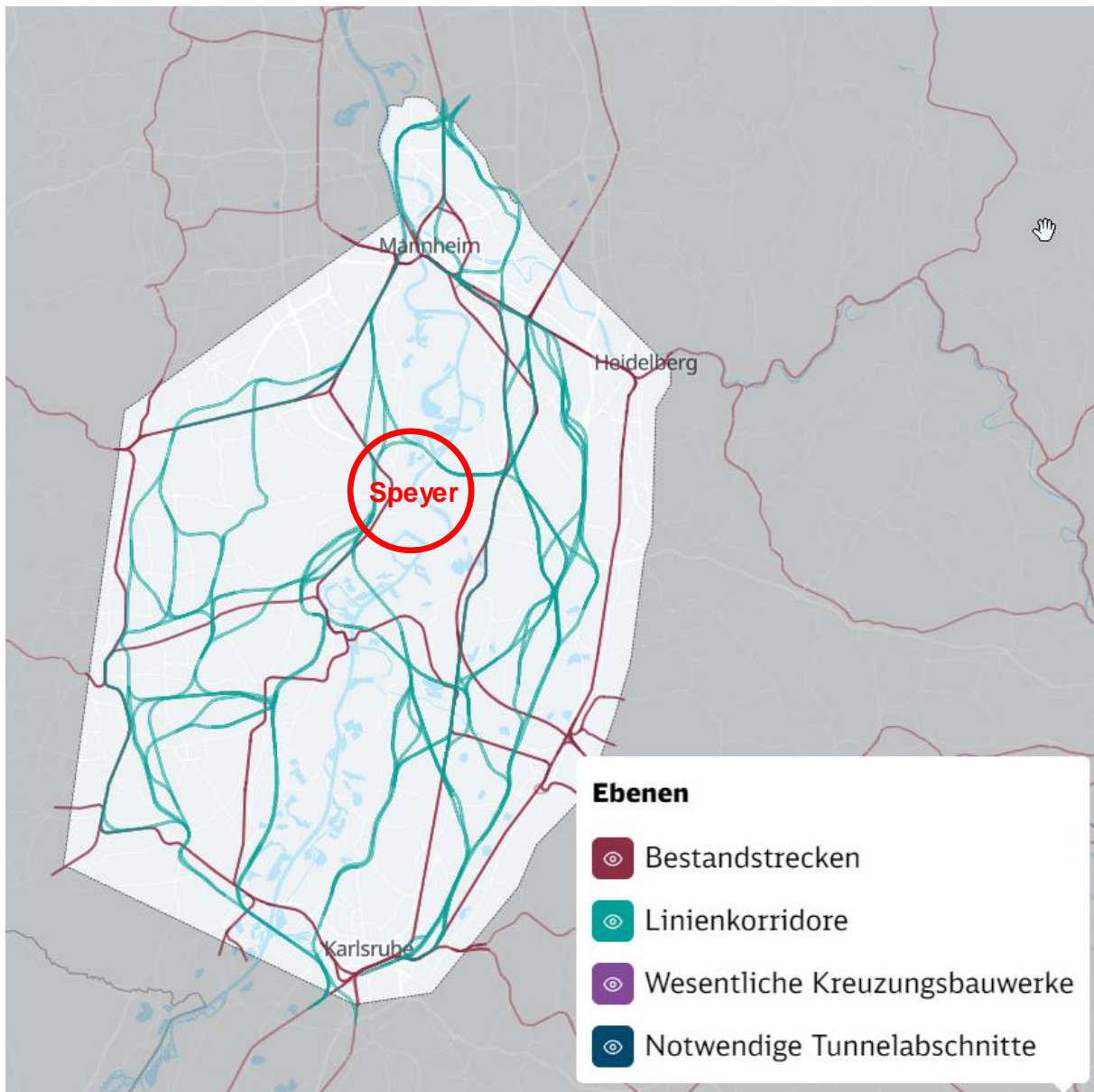
Nach einer Raumwiderstandsanalyse werden im nächsten Planungsschritt Grobkorridore zur Eingrenzung des Suchraums definiert. In diesen Grobkorridoren werden Räume mit verhältnismäßig geringen Raumwiderständen und konfliktarme Bereiche identifiziert. Entlang vorhandener Infrastruktur wie Straßen und bestehende Bahnstrecken werden Bündelungsoptionen aufgenommen und mit in die Grobkorridore integriert, auch wenn sie durch Bereiche mit sehr oder äußerst hohen Raumwiderständen führen. Wie sich diese Optionen darstellen, wird im weiteren Verlauf im Detail geprüft.

Anlage 3: Raumwiderstände



Raumwiderstände, beispielsweise Siedlungen und Naturschutzgebiete, sind entscheidend für die Planung der Strecke. Je höher der Raumwiderstand, desto sensibler ist der entsprechende Bereich. Gutachter legen fest, welche Raumwiderstände welchen Klassen zugeordnet werden. Die Klasse I ist die niedrigste und nachrangigste, die Klasse V hingegen außerordentlich hoch. In der höchsten Raumwiderstandsklasse V liegen zum Beispiel Siedlungen und besonders sensible Orte wie Trinkwasserschutzgebiete und Biosphärenreservate. In die Klasse IV fallen etwa Industrie- und Gewerbeflächen sowie Naturschutzgebiete.

Anlage 4: Linienkorridore



Nachdem die Grobkorridore festgelegt wurden, erfolgt im nächsten Schritt die Ermittlung der Linienkorridore. Damit weiterzuerfolgende und später ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten identifiziert werden können, werden zunächst sich aufdrängende Linienkorridorsegmente entworfen. Basis für die Ermittlung sind umweltfachliche, raumordnerische und technische Planungsprämissen. Wichtig ist dabei, Flächen mit hohen Raumwiderstandsklassen möglichst zu umgehen oder wenn doch, sie möglichst kurz zu durchqueren.

Bei den identifizierten Linienkorridoren handelt es sich noch nicht um konkrete Trassenführungen im Suchraum, sondern um eine gedachte Mittellinie eines identifizierten, bis zu 1000 Meter breiten Korridors, in dem eine spätere mögliche Trasse verlaufen kann.