



Bild: Bückle

# Status und weiteres Vorgehen für die Neu- und Ausbauprojekte im Korridor Mannheim - Karlsruhe

## 1. Schwetzingener Bürgersymposium

**1** Vorstellung DB Netz AG

**2** Sachstand der Neu- und Ausbautvorhaben im Eisenbahnkorridor Mannheim – Karlsruhe

**3** Planungsprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung

**4** Weiteres Vorgehen und offene Fragen

# Die DB Netz AG ist die Nr. 1 der europäischen Eisenbahninfrastrukturanbieter

## Vorstellung Unternehmen DB Netz AG

Die **DB Netz AG** ist ...



- das größte und leistungsfähigste **Schieneinfrastrukturunternehmen** Europas



- verantwortlich für rund **33.350 km Streckennetz** und alle **betriebsnotwendigen Anlagen**:

- **Weichen**: > 66.100
- **Brücken**: >25.100
- **Tunnel**: > 740
- **Stellwerke**: > 2.700



- zuständig für die **Sicherung** des reibungslosen **Bahnverkehrs** in Deutschland an 365 Tagen im Jahr und sichert so über **1 Milliarde Trassenkilometer per anno**



- eine **100%ige Tochter der Deutschen Bahn AG** mit rund **41.400 Mitarbeitern** und einem erwirtschafteten **Umsatz** von über **5,6 Mrd.€<sup>1</sup>**



# Zur Verbesserung des Angebots im Schienenverkehr gibt es im Regionalbereich Südwest der DB Netz AG mehrere große Neu- und Ausbauprojekte

## Großprojekte im Regionalbereich Südwest der DB Netz AG

### Regionale Organisation der DB Netz AG



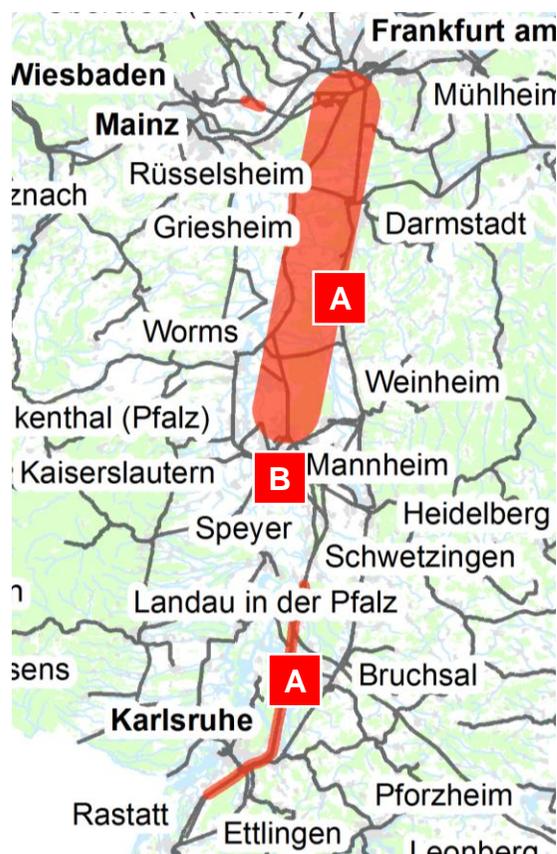
### Großprojekte im Regionalbereich Südwest (Auswahl)

- **Breisgau S-Bahn:** Verbesserung des Nahverkehrsangebots in der Region Breisgau
- **Elektrifizierung Südbahn** (Ulm – Friedrichshafen) und **Hochrheinbahn** (Basel – Erzingen): Umweltschonende Infrastruktur durch Oberleitungsbetrieb (Wegfall Dieselbetrieb)
- **Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel:** Verbindungsweg schafft Verringerung der Fahrzeit um rund eine halbe Stunde auf ca. 70 Minuten
- **Ausbau-/Neubaustrecke Mannheim – Karlsruhe:** Auflösung des verbleibenden Kapazitätsengpasses auf dem Eisenbahnkorridor Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Basel

# Grundlage für die Neu- und Ausbauprojekte im Eisenbahnkorridor Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

## Schienausbau im Korridor Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe

### Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe



### Hintergrund

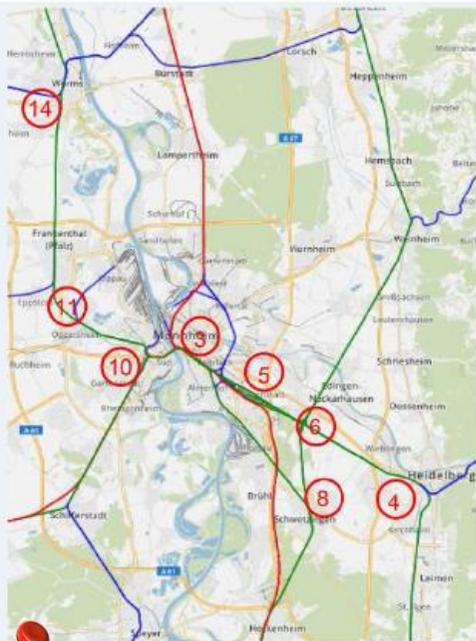
- Änderung des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)** auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030** Ende 2016 in Kraft getreten
- BSWAG umfasst als **Anhang** den geltenden **Bedarfsplan** für den Ausbau der **Schienenwege** des Bundes
- Darin sind folgende, wesentliche **Neu- und Ausbauprojekte<sup>1)</sup> zur Engpassauflösung und Entlastung kritischer Bereiche** der Schieneninfrastruktur im **Korridor Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe** enthalten:
  - **A** **Korridor Mittelrhein: Zielnetz I**
  - **B** **Knoten Mannheim**
- Zur abschließenden **Ermittlung** der **verkehrlich notwendigen** und **wirtschaftlichen Schieneninfrastruktur** im **Knoten Mannheim** hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine „**Knotenstudie**“ bei seinen Gutachtern beauftragt
- Die **Ergebnisse der Knotenstudie** hat das BMVI am **06.11.2018** bekannt gegeben

<sup>1</sup> Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-004-V03/2-004-V03.html>)

# Knoten Mannheim

AUSZUG AUS PRÄSENTATION  
DES BMVI VOM 06.11.2018

- 3 Achsverschwenkung Mannheim Hbf
- 4 4-gleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf
- 5 3-gleisiger Ausbau Mannheim Hbf - Mannheim-Friedrichsfeld Süd
- 6 Kreuzungsbauwerk Friedrichsfeld
- 8 Ertüchtigung / VbK Schwetzingen
- 10 740 m Überholgleise in Ludwigshafen Hbf und/oder Rbf
- 11 Studerheimer Kurve
- 14 Optimierung Worms Einmündung – Worms Hbf



- Die **Veröffentlichung** detaillierter Inhalte zur Knotenstudie erwarten wir **kurzfristig** im **Projekt-informationssystem** (PRINS) auf der Web-Site des BMVI

PB Ifd. Nr. 42

Gesamtkosten: 1.039 Mio. €

Erweiterungsinvestitionen: 741 Mio. €

**NKV = 1,1\***

Zur weiteren Optimierung wird eine Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke Germersheim - Graben-Neudorf geprüft.

# Mehrere größere Vorhaben sollen die verkehrlichen Herausforderungen im Eisenbahnkorridor Mannheim – Karlsruhe lösen – teilweise sind diese schon gestartet

SCHEMATISCHE  
DARSTELLUNG

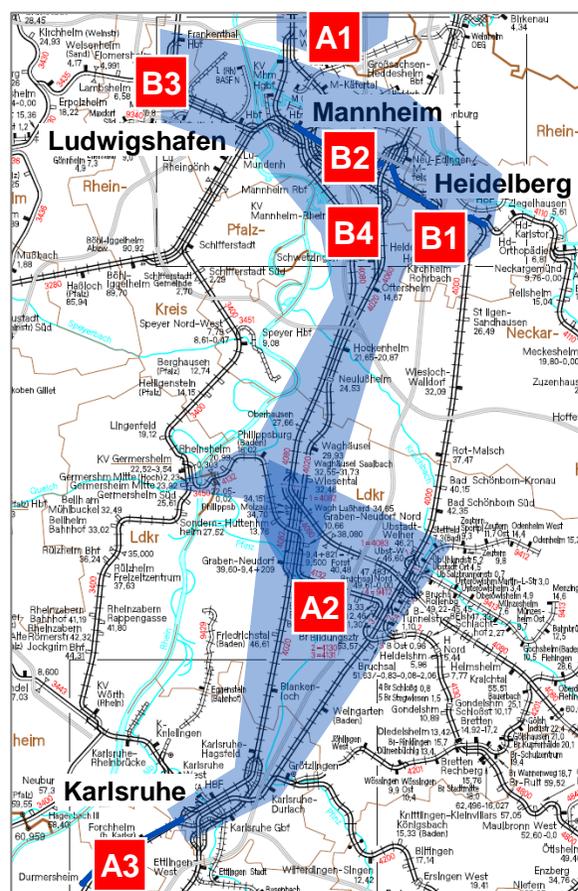
## Schieneninfrastrukturvorhaben im Raum Mannheim – Karlsruhe

**A** Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

**B** Knoten Mannheim

### Schieneninfrastrukturvorhaben im Raum Mannheim – Karlsruhe (Auswahl)

Status (Januar 2019)



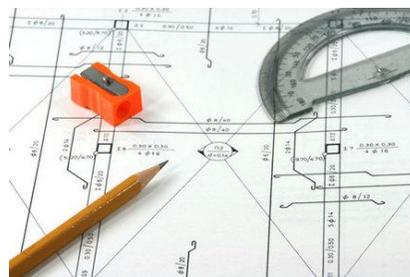
- A1** Untersuchungsraum zur Anbindung der **Neubau-strecke (NBS) Rhein/Main – Rhein/Neckar**
- A2** **ABS/NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe** schafft zusätzliche **Kapazität** im Raum nördlich von Karlsruhe
- A3** **Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim** erweitert Kapazität zur Anbindung der **ABS/NBS Karlsruhe - Basel**
- B1** **Viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf** ermöglicht u.a. die **Ausweitung des Nahverkehrsangebots** zwischen Heidelberg und Weinheim
- B2** Mit **Ausbaumaßnahmen** zwischen **Mannheim Hbf und Friedrichsfeld Süd** sind **weitere Angebotsausweitungen** bis Ludwigshafen möglich
- B3** **Studernheimer Kurve** verbessert die Güterverkehrsanbindung an das **BASF-Werks-gelände**
- B4** Untersuchungsraum für weitere Vorhaben auf Basis der **Knotenstudie Mannheim**

- In **früher Öffentlichkeitsbeteiligung** seit Herbst 2016
- **Finanzierungszusage** liegt vor, Start **Grundlagenermittlung** inkl. **Machbarkeitsstudie** vsl. ab 2019
- **Grundlagenermittlung** inkl. **Machbarkeitsstudie** seit Dez 2018
- **Aufgabenstellung** mit Eisenbahn-Bundesamt **abgestimmt**, **Baugrund-untersuchung** ab Anfang 2019 für Start der technischen Planung
- **Vorplanung** aus dem **Jahr 2014** liegt vor; umgehende **Klärung** des weiteren **Vorgehens** und der **Finanzierung**
- **Finanzierung** und Start der **Grundlagenermittlung** inkl. **Machbarkeitsstudie** vsl. ab 2019

Nach dem Planungsstart durchlaufen die Neu- und Ausbauprojekte die Grundlagenermittlung und Vorplanung, die durch eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet wird

## Übersicht Planungsprozess

### Planungsstart



#### Grundlagenermittlung und Vorplanung

##### Aufgabenstellung

➤ Anforderungen an die neue Infrastruktur, um die **verkehrlichen Zielstellungen** zu erreichen

##### Variantenuntersuchung

➤ Vorschlag zur **gesetzlich gebotenen, wirtschaftlichen Vorzugsvariante**

### Bericht im Bundestag zur Vorzugsvariante



### Planfeststellungsbeschluss

#### Entwurfs- und Genehmigungsplanung

##### Vorzugsvariante:

- Rahmen für weitere Diskussion vor Ort
- Basis für weitere Planung

Kontinuierliche Planungsbegleitung des Eisenbahn-Bundesamtes

➤ Sicherstellung der **Finanzierungsfähigkeit** der Vorzugsvariante

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

➤ Größtmögliche **Akzeptanz** der Vorzugsvariante und **Beurteilung** darüber hinaus gehender Forderungen

# Für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Eisenbahnkorridor Mannheim – Karlsruhe sind Rahmenbedingungen und Spielregeln festzulegen

## Rahmenbedingungen und Spielregeln für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

### Rahmenbedingungen



**Grundlage** für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Mannheim – Karlsruhe ist das **Bundesschienenwegeausbaugesetz**



Das **Vorhaben erfüllt** die **verkehrlichen Ziele**<sup>1)</sup>



Die **Vorzugsvariante** ist **gesetzeskonform**<sup>2)</sup> und **wirtschaftlich**<sup>3)</sup>



Die **Maßnahmen** sind **finanzierungsfähig**

### Spielregeln

- Die **Öffentlichkeit vor Ort** wird **frühzeitig** und **umfassend** in die Planungen **einbezogen**
- **Alle Beteiligten** haben die Möglichkeit, das Projekt **mitzugestalten** sowie **Ideen** und **Anregungen einzubringen**
- Die Maßnahmen werden **transparent** und **nachvollziehbar** geplant. **Fragen** können direkt gestellt und **Fakten geklärt** werden
- Es wird ein **gemeinsamer, transparenter, offener, kriterien-basierter Varianten- bzw. Trassenauswahlprozess** durchgeführt
- Es soll das unter **Berücksichtigung aller Interessen** am besten geeignete, genehmigungs- und finanzierungsfähige **Gesamtkonzept für den Raum Mannheim-Karlsruhe** erarbeitet werden, das dann in den weiteren Planungsprozess übernommen wird

<sup>1</sup> Beschreibung im Bundesschienenwegeausbaugesetz, im Projektinformationssystem (PRINS) des BMVI, im Planungsauftrag und in der verkehrlichen Aufgabenstellung (Vast)

<sup>2</sup> Die technische Planung entspricht dem gültigen Regelwerk und den aktuellen Gesetzen (z.B. hinsichtlich Schallschutz und Umweltschutz)

<sup>3</sup> Erfüllung der Vorgaben des Haushaltsgrundsätzegesetzes und der Bundeshaushaltsordnung zum wirtschaftlichen und sparsamen Mitteleinsatz (z.B. §6 HGrG, § 7 BHO)

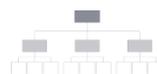
Es wird ein fairer und transparenter Austausch mit den relevanten Stakeholdern organisiert, bei dem alle Positionen frühzeitig gehört und eingebunden werden

Teilnehmer und Organisation der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Rolle der DB

ENTWURF



## Teilnehmer



## Organisation

### Öffentliche Auftaktveranstaltung

Forum als Zusammenkunft von Entscheidungsträgern und Arbeitsgruppen (ca. 1x pro Halbjahr), u.a. zu folgenden Themen:

- Grundlagen und Rahmenbedingungen der Planung

Arbeitsgruppe(n) zur Begleitung des Planungsprozesses (ca. 1x pro Quartal, ggf. regional- und/oder themenspezifisch), u.a. zu folgenden Themen:

- Bewertungskriterien für Varianten
- Trassen- bzw. Variantenbewertung
- Technische Planung
- Weitere bei Bedarf

Bürgerinformationsveranstaltungen nach Bedarf

## DB Rolle der DB

- **Organisation und Durchführung** der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Sicherstellung eines **strukturierten Ablaufs** (Begleitung durch DB-externen Moderator)
- **Fachliche Begleitung und Bewertung** erarbeiteter Varianten
- Sicherstellung der **aktiven projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit** durch kontinuierliche, offene Information und Aufbereitung der Inhalte

<sup>1</sup> auf Einladung bei Bedarf

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden wir auch die Planung in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen vorstellen – die Wirkung kann z.B. ein Akustiklabor demonstrieren

Instrument zur akustischen und visuellen Darstellung von Lärmschutzmaßnahmen

### Mobiles Akustiklabor



### Heutige Anwendungsfälle

- Demonstration, **wie Lärmschutz wirkt:**
  - im **Personenverkehr (ICE)** und **Güterverkehr**
  - **Lärmschutzwände 2m/4m/6m**
  - Ausrüstung der **Güterzüge** mit **neuen Bremssohlen**
- Bei Interesse: **ortsspezifische Simulation** „Anbindung Fehmarnbeltquerung“

# Nach Vorliegen der aktualisierten Bewertung für den Knoten Mannheim ist der Aufsatz der noch offenen Vorhaben abschließend zu klären

## Weiteres Vorgehen



### Nächste Schritte

- **Austausch** der DB mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und/oder den Gutachtern zur **Knotenstudie Mannheim**
- Klärung **weiteres Vorgehen** zum **Aufsatz noch offener Vorhaben** mit den Projektpartnern Region, Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie BMVI
- Vergabe **erster Planungsleistungen** im Rahmen von **Machbarkeitsstudien** zur Erarbeitung der Aufgabenstellung für **weitere Vorhaben im Knoten Mannheim** und der **ABS/NBS Molzau – Graben-Neudorf - Karlsruhe**
- **Start** der frühen **Öffentlichkeitsbeteiligung** für den Eisenbahnkorridor Mannheim – Karlsruhe nach Abstimmung mit dem BMVI



### Termin

- **Umgehend**
- **vsl. 1. Quartal 2019**
- **vsl. 1. Jahreshälfte 2019<sup>1)</sup>**
- **vsl. 2. Jahreshälfte 2019<sup>1)</sup>**

<sup>1</sup> Voraussetzung ist die Finanzierung der Planung für die weiteren Vorhaben im Knoten Mannheim