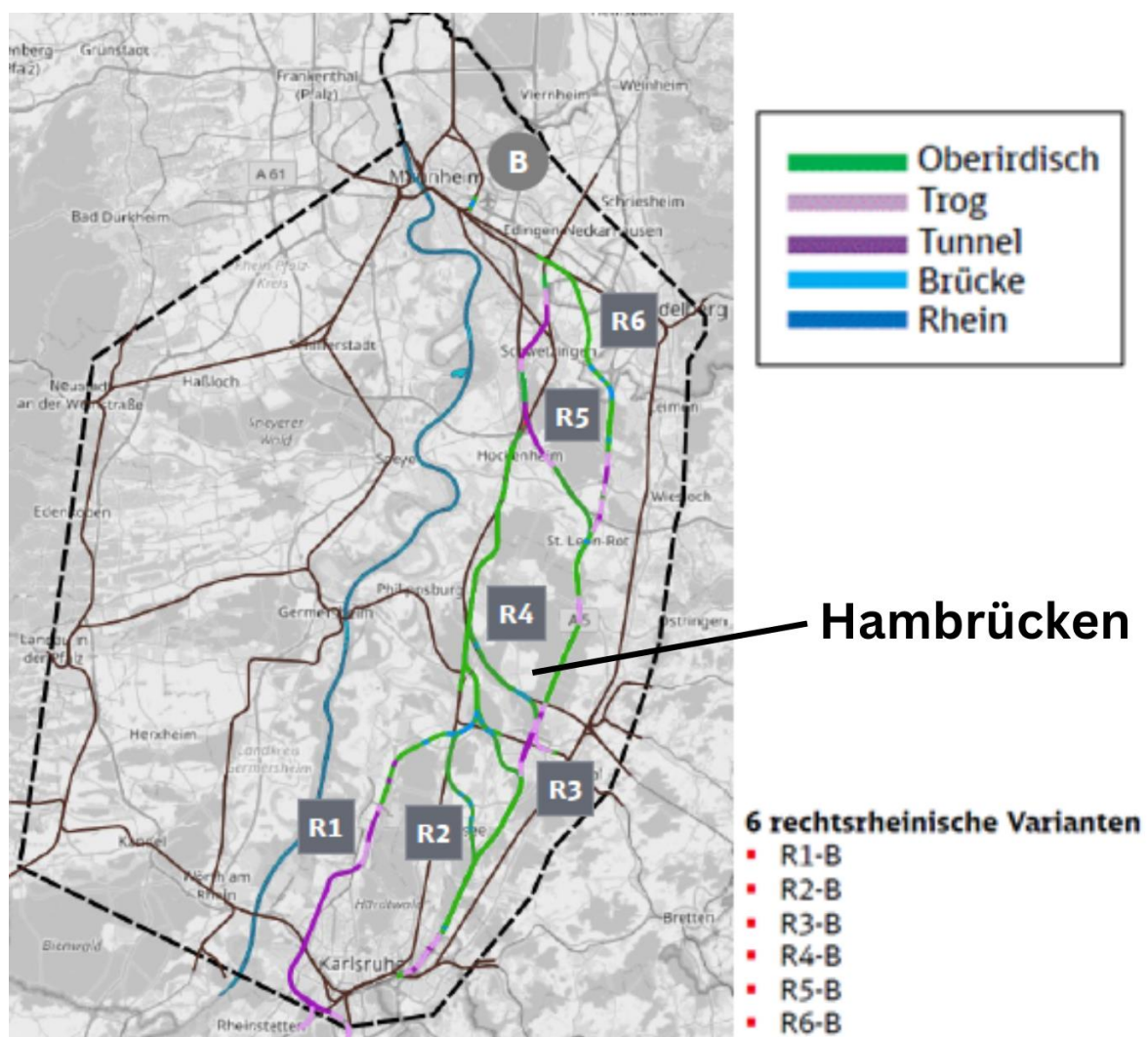
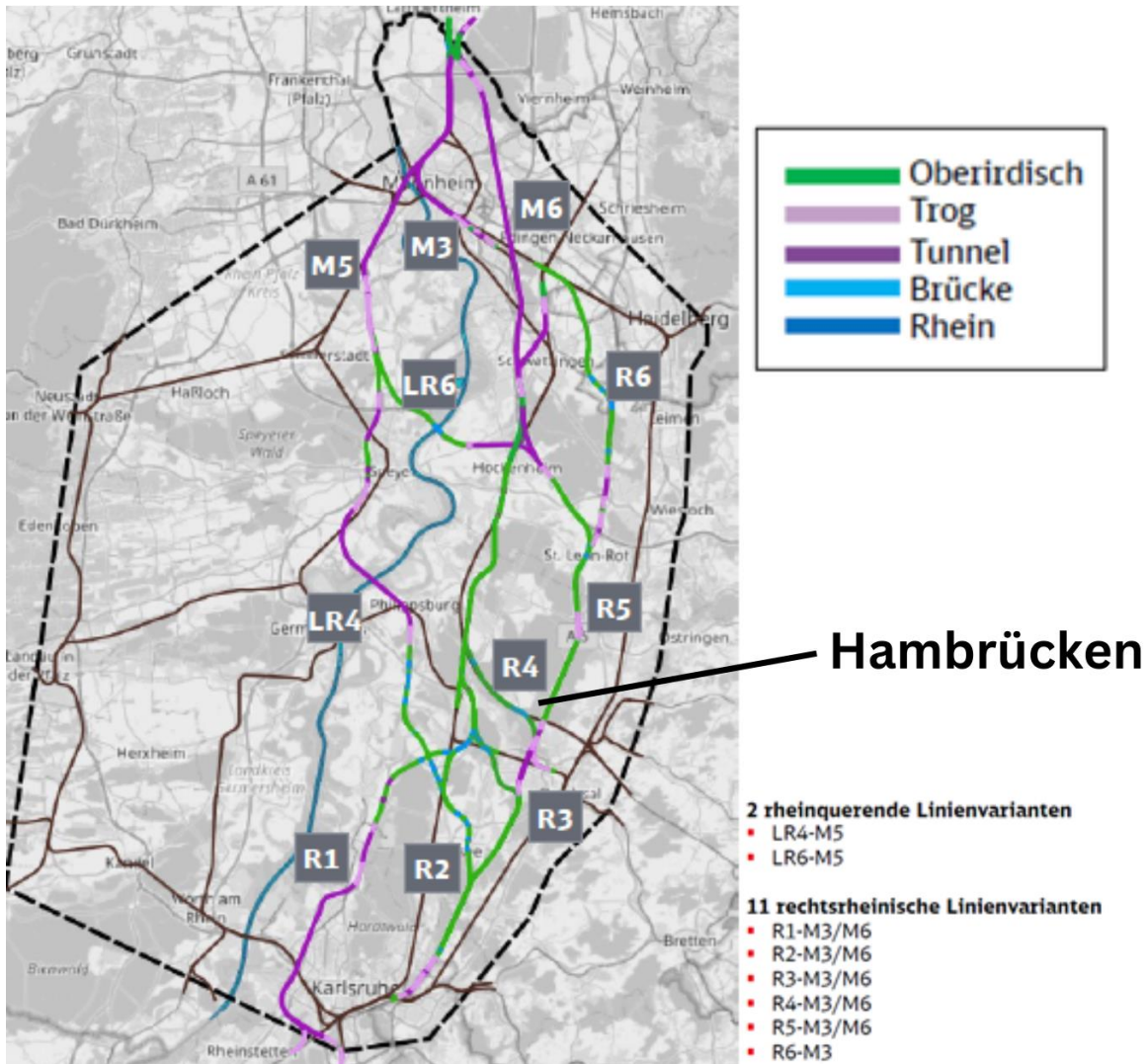


Neuere Entwicklungen des geplanten Neu- bzw. Ausbaus der Schienengüter-Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe der DB Netze (vgl. auch BNN vom 02.05. zur Position Hambrücken)

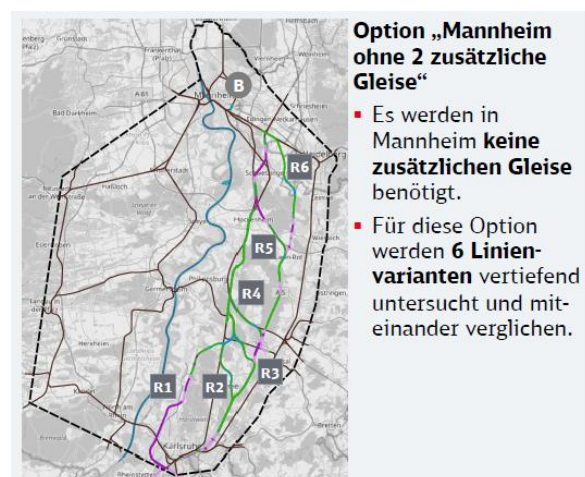
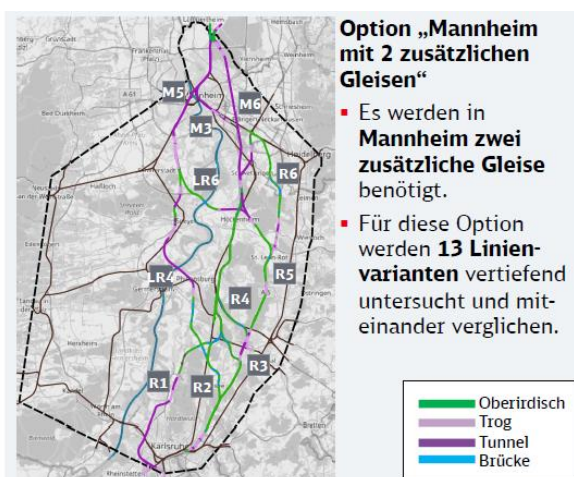
Im März fand das 9. Dialogforum zum geplanten Neu- bzw. Ausbau der Schienengüter-Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe der DB Netze statt, in dem es unter anderem um die Linienvarianten für den Variantenvergleich ging. In Mannheim besteht die Möglichkeit eines oberirdischen Bestandsausbaus, falls aus kapazitativen Gründen keine zwei zusätzlichen Gleise benötigt werden. Prämisse dafür ist, dass die zweigleisige Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn wiederhergestellt ist. Notwendig wären jedoch ein zweigleisiger Ausbau des Abzweiges Rennplatz in Richtung Rbf und weitere kleinere Ausbaumaßnahmen (z.B. Blockverdichtung, schnellere Weichen zur Einfahrt in den Rbf). **Somit wäre eine Anbindung an die Bestandsstrecke in Mannheim denkbar. Für diese Option kommen 6 rechtsrheinische Linienvarianten in Frage** (siehe Abbildung).



Das Ergebnis der Kapazitätsuntersuchungen ist äußerst knapp und es könnten nahezu keine weiteren Züge mehr auf der Strecke fahren. Die weitere Prognoseentwicklung ist zum jetzigen Zeitpunkt sehr ungewiss. Für einen Variantenentscheid sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle baulichen und verkehrlichen Kriterien abschließend bewertet. Daher wird **zusätzlich zur Bestandslösung eine mögliche Linienführung mit zwei zusätzlichen Gleisen im Raum Mannheim** (Tunnel und Umfahrungen) untersucht. **Bei dieser Option liegen 13 weiterzuverfolgenden Varianten vor** (siehe Abbildung).



Beide Optionen werden nun vertieft im Rahmen des Variantenvergleichs untersucht.



Bei beiden Optionen würde die aufgeführte Linienvariante R4 die Gemeinde Hambrücken betreffen, einmal als eine von sechs Varianten, einmal als zwei von 13. Hierbei würde die Schnellbahntrasse im Süden und Westen der Gemeinde um zwei zusätzliche Gleise erweitert.

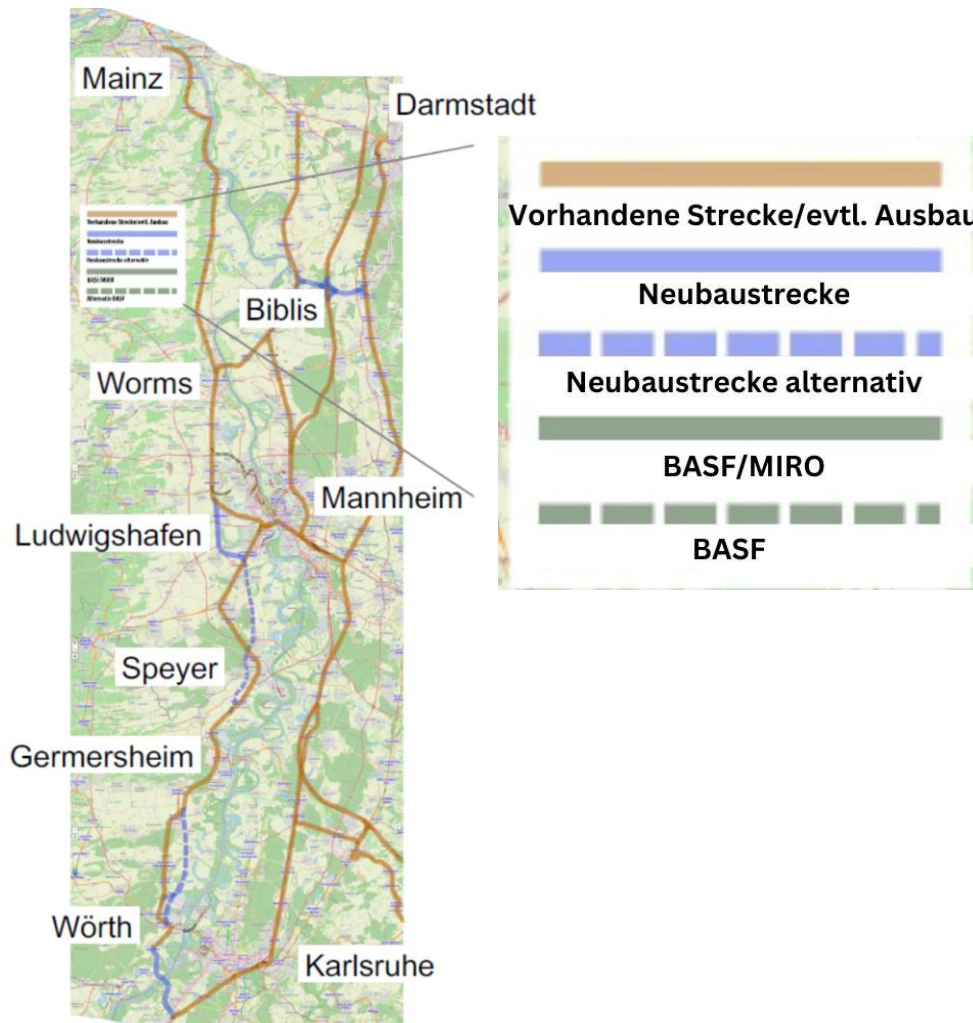
Methodische Bedenken:

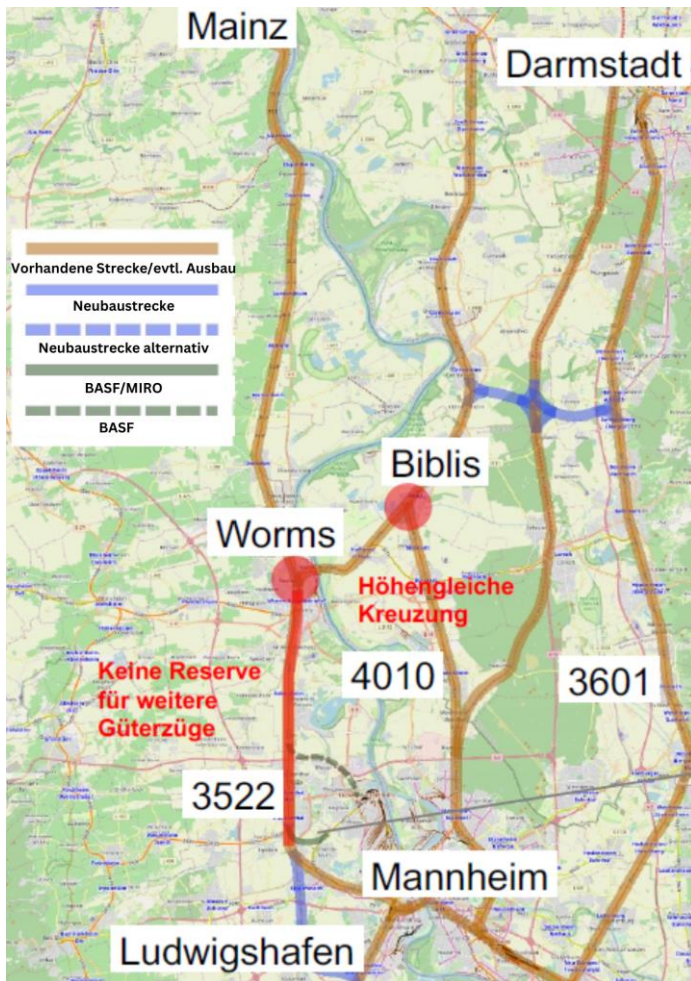
Im Variantenvergleich legt die DB Netze einen sog. Bündelungsbonus zu Grunde. Hierdurch soll im Umfang von 50% berücksichtigt werden, dass bei bestehender Infrastruktur (Schienen, Straßen) die Auswirkungen der zusätzlichen Infrastruktur nicht in beide Richtungen zu 100% ausstrahlen. Zusätzlich führen nunmehr manche Kommunen das Kriterium der Trenn- und Zerschneidungswirkung ins Feld. Hierdurch soll - aus deren Sicht nachvollziehbar – vermieden werden, dass Ortsteile getrennt und zerschnitten werden. Allerdings erscheint aus Sicht der Gemeinde Hambrücken eine doppelte Berücksichtigung von Trenn- und Zerschneidungswirkung sowie Bündelungsbonus methodisch falsch. Durch ein solches Vorgehen würde das gleiche Argument doppelt verwendet werden, und zwar zu Lasten der Kommunen, die bereits durch oberirdische Infrastruktur erheblich belastet sind.

Deshalb hat sich der Gemeinderat in der Gemeinderatssitzung am 25.04.23 gegen einen – auch nur teilweisen – Ausbau der Strecke 4080 im Süden und Westen von Hambrücken positioniert. Bürgermeister Dr. Wagner wird diese Position gegenüber der DB AG und dem Regionalverband geltend machen.

Zwischenzeitlich hat die Gemeinde Kontakt mit der Bürgerinitiative Plankstadt aufgenommen, die alle betroffenen Gemeinden vertritt, die durch den geplanten Aus-/Neubau der Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe einer unzumutbaren Lärm- und Umweltbelastung ausgesetzt wären. Diese hat alternative Trassenvorschläge unterbreitet, die die DB vertieft zu prüfen hat (vgl. nachfolgend).

Sog. „Hohnecker-Variante“:





▪ **Verteilung der prognostizierten Schienengüterverkehre** zwischen Main/Groß-Gerau/Darmstadt und Karlsruhe auf den **Bestandsstrecken**, u.a. folgende Strecken

- Mainz – Worms – Ludwigshafen (3522)
- Frankfurt – Biblis – Mannheim (4010)
- Frankfurt – Darmstadt – Mannheim-Friedrichsfeld (3601)
- NBS Frankfurt – Mannheim (3657, in Planung)
- Ludwigshafen – Speyer – Wörth (3400)
- Mannheim – Karlsruhe (4020)
- Hockenheim – Stuttgart (4080)
- Graben-Neudorf – Bruchsal (4132) – Stuttgart (4130/4800)

▪ **Abschnittsweise Neubaustreckenanteile**

- Hähnlein-Alsbach/Zwingenberg – Gernsheim
- Frankental – Ludwigshafen-Rheingönheim
- Hagenbach – Durmersheim



Präsentation zum 9. Dialogforum Mannheim-Karlsruhe

Quelle:

https://www.mannheim-karlsruhe.de/_Resources/Persistent/8/0/1/9/8019615159b53e163b9b3dc8c45f42b5af4653f2/2023-03-02_9_Dialogforum-Website.pdf