

Anfrage Nr. 0033/2005/FZ

Stichwort:

Anfrage von: Herrn Stadtrat Nimis

3. Gleis Bahnstrecke Heidelberg - Bruchsal

Anfragedatum: 30.06.2005

Im Gemeinderat am 30.06.2005 zu Protokoll genommene Frage:

Stadtrat Nimis:

Ich habe zur letzten Gemeinderatssitzung, an der ich allerdings nicht da war, eine Anfrage eingebracht die dann in den Unterlagen, die ich im Nachhinein bekommen habe, nicht unter den beantworteten Fragen war. Dann habe ich sie nochmals per mail eingesandt und heute habe ich immer noch keine Antwort. Deshalb stelle ich sie jetzt mündlich.

Und zwar dreht es sich um das 3. Gleis der Bahnstrecke Heidelberg-Bruchsal. Ich habe damals angefragt: Nach Informationen der DB Bauprojekt GmbH sollen Anfang 2006 im Bereich St. Ilgen drei Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke gebaut werden. Trifft es zu, dass damit der Bau eines dritten Gleises zur Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Heidelberg und Bruchsal unmöglich wird? Wird damit die langfristige Einbindung Heidelbergs in das Schienenfernverkehrsnetz gefährdet?

Ich habe zwar inzwischen zur Kenntnis genommen, dass Sie sich mit diesem Problem schon einmal befasst haben, aber eine Antwort auf meine wiederholten Anfragen habe ich bis jetzt noch nicht.

Oberbürgermeisterin Weber:

Ich habe Ihre Anfrage im Rhein-Neckar-Verkehrsverbund zum Anlass genommen, das haben Sie auch mitbekommen, zu fragen und darauf zu achten. Herr Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg sagt, heute hätte es eine Information gegeben, die ich aber noch nicht gesehen habe.

Erster Bürgermeister Prof. Dr. von der Malsburg:

Das dritte Gleis Richtung Bruchsal ist berücksichtigt in den Planungen, auch wenn Lärmschutz entsteht, z. B. im Bereich Kirchheim. Er entsteht so, dass das dritte Gleis später berücksichtigt ist. Es gibt allerdings weiter südlich von Heidelberg einige Planungen, zwei Straßenbauten Bad Schönborn und eine Autobahnbrücke, die möglicherweise damit kollidieren. Aber wir haben darauf hingewiesen und das Regierungspräsidium will darauf achten, dass diese Kollisionen ausgeräumt werden. Heute ist das dritte Gleis nach Süden also möglich. Es ist aber nicht die erste Priorität für den Ausbau, sondern der Hauptengpass in der Region ist das dritte und vierte Gleis zwischen Heidelberg und Mannheim-Friedrichsfeld.

Oberbürgermeisterin Weber:

Aber wir haben darauf verwiesen und werden weiter darauf bestehen, dass das Berücksichtigung findet. Auch bei all den Genehmigungen mit den Lärmschutzmaßnahmen.

Stadtrat Nimis:

Ich möchte aber nochmals ausdrücklich auf die geplanten Lärmschutzwände in St. Ilgen hinweisen, die auch schon in der Öffentlichkeit so diskutiert worden sind, dass die dann einen späteren Bau eines dritten Gleises unmöglich machen würden.

Antwort:

In der Anfrage wurden ein paar grundsätzliche Aspekte angesprochen:

- Die Flächensicherung entlang der Schienenachse Heidelberg-Bruchsal ist durch den Raumordnungsplan und durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gegeben. Sowohl im Raumordnungsplan (Flächenbedarf fest gelegt) als auch im Bundesverkehrswegeplan (Maßnahmenliste) ist das dritte Gleis für den weiteren Bedarf vorsorglich vorgesehen. Im BVWP ist hier von der Ertüchtigung der Strecke Heidelberg – Bruchsal ($V_{\max} = 200 \text{ km/h}$) die Rede, was unterstellt, dass dafür der Bau des 3. Gleises notwendig werden könnte und somit die Freihaltung der Trasse bis auf Weiteres gewährleistet sein muss.
Der Bau einer Lärmschutzwand auf Bahngelände muss daher die Flächenvorgaben für ein mögliches drittes Gleis berücksichtigen.
- Zur konkreten Frage Lärmschutzwand in St. Ilgen:
Laut elektronischer Nachricht (vom 21.07.2005) von Seiten der DB Netz AG, stellt (sinngemäß) die in St. Ilgen neu zu errichtende Lärmschutzwand keinen Hinderungsgrund für einen später ggf. notwendigen dreigleisigen Ausbau dar. Derzeit bestehen hierzu jedoch keine Planungen, daher wird der Lärmschutz auf die bestehende Infrastruktur ausgerichtet und muss ggf. später wieder verändert werden.
- Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Mannheim/Heidelberg (Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), DB Netz AG; 2004) für das Prognosejahr 2015 (S-Bahn-Fahrplan) ergab, dass bestimmte Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur bis 2015 getroffen werden müssen: Der Untersuchungsraum umfasste Mannheim Hauptbahnhof, Heidelberg Hauptbahnhof mit den Zu- und Ablaufstrecken - im Süden - bis einschließlich der Bahnhöfe Bruchsal und Graben-Neudorf.
Schon im Vorfeld der Untersuchung mussten zur Konstruktion eines konfliktfreien Fahrplans erweiterte Infrastrukturmaßnahmen angesetzt werden, u. a. dreigleisiger Ausbau der Strecke Mannheim Hauptbahnhof – Mannheim-Friedrichsfeld Süd und Infrastrukturerweiterungen auf der Strecke (Mannheim-Friedrichsfeld Süd-) Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hauptbahnhof (viergleisiger Ausbau).
Die Simulationen zeigten, dass Verspätungszuwächse bei der S-Bahn in erster Linie auf Streckenabschnitten auftraten, die schon im Vorfeld Engpässe darstellten. Die Beseitigung der Engpässe wird durch den Bau der Infrastrukturmaßnahmen erreicht. Die Arbeitsgruppe (VRN, NVBW und DB Netz AG) arbeitet mit Nachdruck daran, den Ausbau der Infrastruktur möglich zu machen. Dies bedeutet den viergleisigen Ausbau zwischen Heidelberg und Mannheim-Friedrichsfeld Süd sowie die konfliktfreie Anbindung an die Main-Neckar-Bahn.
Der Prognosefahrplan 2015 unter Berücksichtigung des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV), Schienen-Personen-Fernverkehrs (SPFV) und des Güterverkehrs führten nicht dazu, dass Engpässe auf der südlichen Achse (Heidelberg-Bruchsal) auftraten.
- Um die **langfristige Einbindung** Heidelbergs in das Schienen-Fernverkehrsnetz zu gewährleisten wird man dessen ungeachtet den o. g. Ausbau forcieren müssen. Es ist nicht auszuschließen, dass über das Jahr 2015 hinaus gehende Prognosefahrpläne dazu führen, dass der Ausbau der südlichen Achse erforderlich wird (nachfragebedingte Verdichtung des SPNV, SPFV oder Güterverkehrs). Aus diesem Grund wird die Flächensicherung weiterhin im Rahmen des Raumordnungsplans und des Bundesverkehrswegeplans betrieben.
- Zur Frage nach den Alternativen: da in den bisherigen Untersuchungen keine Engpässe auf der Südachse fest gestellt wurden, gab es keine Untersuchung über Alternativen (technische Optimierung zur Verkürzung der Zugfolge, Überholgleise).
- Gleichwohl muss die Entwicklung in der Region beobachtet werden, um zu vermeiden, dass andere Planungen Teile dieser vorsorglich frei gehaltenen Flächen in Anspruch nehmen. Es gibt Hinweise auf neue Engstellen wie z. B. die Planung einer **Kreisstraße**

(Umgehungsstraße) bei Bad Schönborn, deren Brückenbauwerk im Querschnitt **kein drittes Gleis** vorsieht (Zuständigkeit Straßenbauamt Karlsruhe) oder zum neuen **Brückenquerschnitt** der **A 6** südöstlich von Walldorf, der möglicherweise ein drittes Gleis auch verhindert.

- Hauptziel der Stadt Heidelberg als Oberzentrum:
Beibehaltung des guten SPNV sowie eine Verbesserung des SPFV insbesondere auf der Achse Bruchsal-Heidelberg-Bergstraße. Die derzeitige Stärkung des Hauptbahnhofs Mannheim als Hauptknotenpunkt für den SPNV (S-Bahn), SPFV (ICE, IC-Verbindungen national und international siehe auch Paris-Ost-Frankreich-Strecke) sollte nicht zu einer Schwächung des östlichen Astes führen.