



Bahnprojekt Mannheim - Karlsruhe Aktueller Sachstand

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
BB Kirchheim am 16.03.2022

www.heidelberg.de

Der Korridor Mannheim - Karlsruhe ist Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

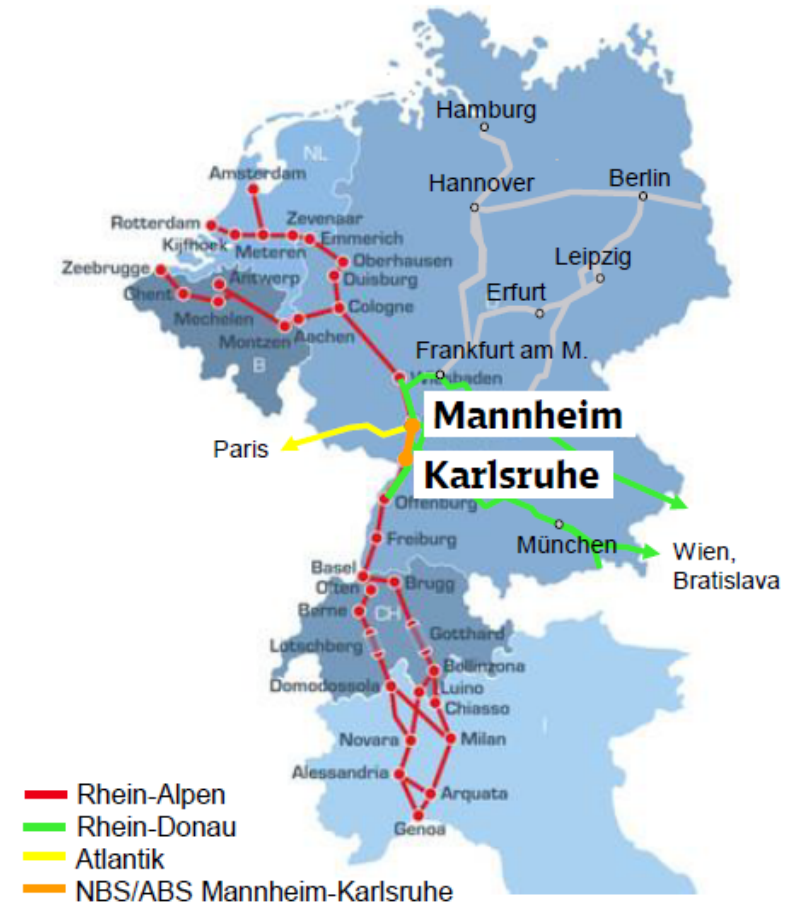


SCHEMATISCHE
DARSTELLUNG

Korridor Mannheim – Karlsruhe

- Der **Korridor Mannheim – Karlsruhe** liegt auf **drei** europäischen **Magistralen**
- Die **Schaffung zusätzlicher Kapazitäten** stärkt den **gesamten Schienenverkehr** für eine **nachhaltige Mobilität**
- **Lückenschluss zwischen der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim** und der **Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel** noch notwendig
- Der aktuell gültige **Bedarfsplan Schiene** auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030** enthält dafür im vordringlichen Bedarf das Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz I mit der **NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe**

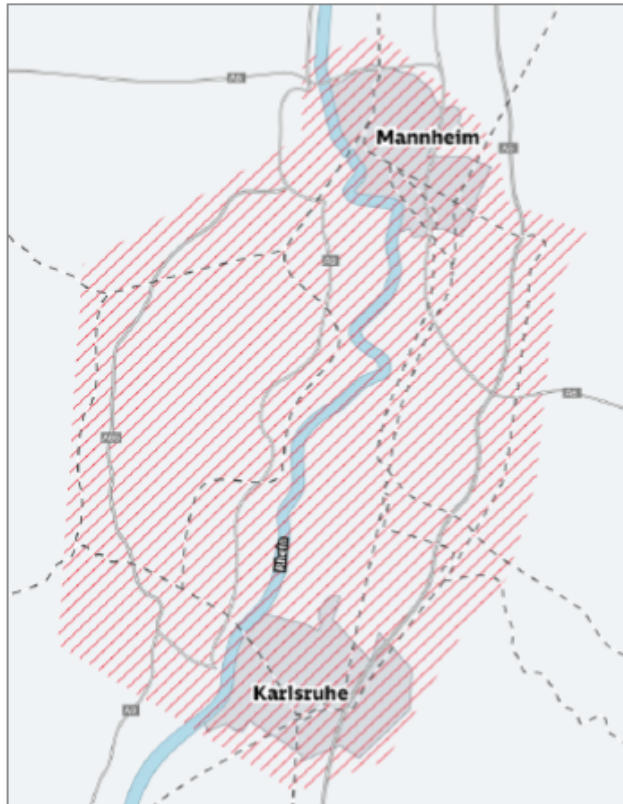
Einbindung in TEN-V Korridore



Festlegung des Suchraums.



SCHEMATISCHE
DARSTELLUNG

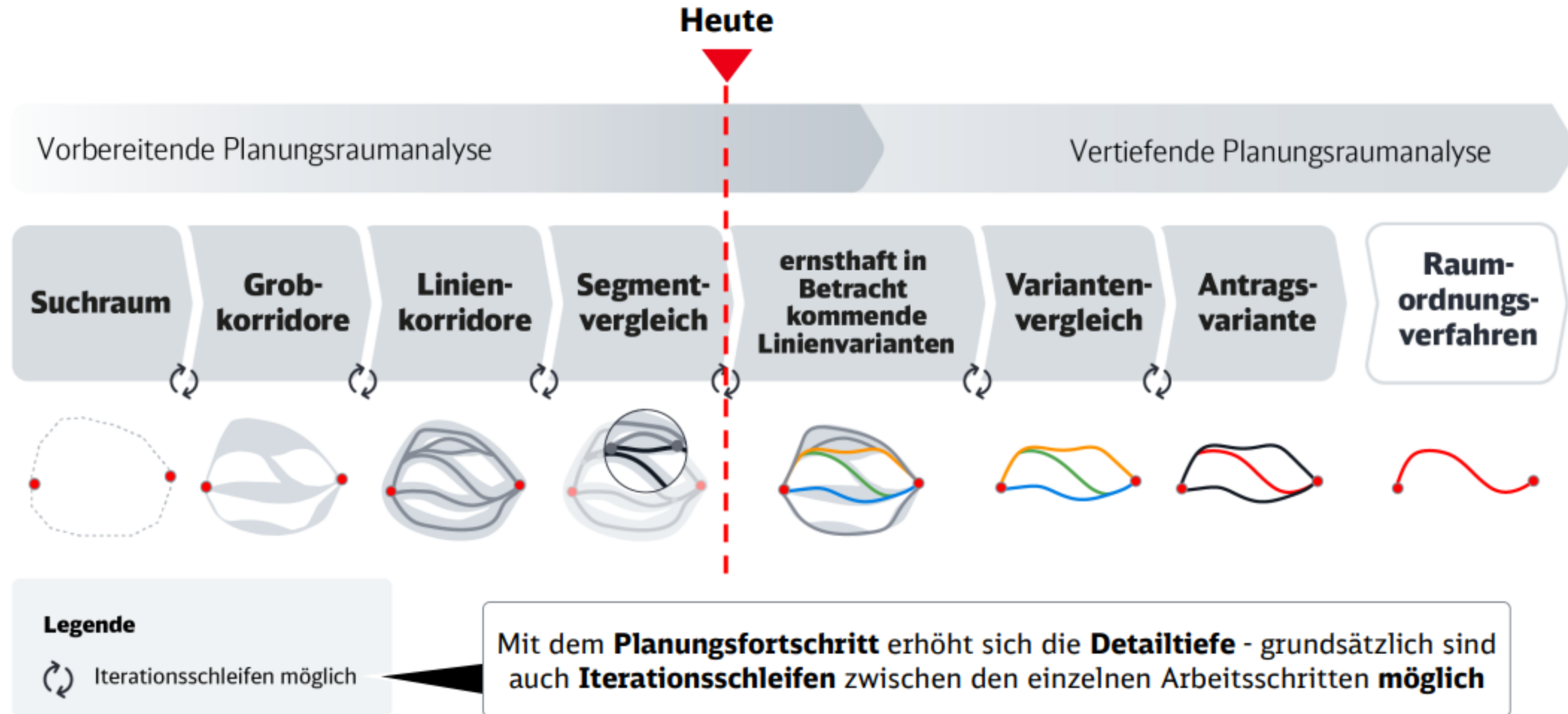


- Als **Start- bzw. Endpunkt** der **NBS/ABS** sind **Mannheim** (u.a. Mannheim-Waldhof und Rangierbahnhof) sowie **Karlsruhe** (u.a. Karlsruhe Güterbahnhof) **anzubinden**
- Diese **Anschlusspunkte** bilden damit die **nördliche** und **südliche Grenze** des **Suchraums**
- **Östlich** und **westlich** wird der **Suchraum** durch die Höhen des **Kraichgaus** und des **Pfälzerwaldes** begrenzt und erstreckt sich in seiner Breite damit über die **Rheinebene**
- **Über diese Grenzen hinaus** scheinen **keine verkehrlich sinnvollen Linienführungen** zur **Anbindung** der Anschlusspunkte in **Mannheim** und **Karlsruhe** mehr möglich

Zur Ermittlung einer **rechtssicheren Antragsvariante** sind **grundsätzlich alle ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeiten** zu untersuchen und einheitlich zu bewerten

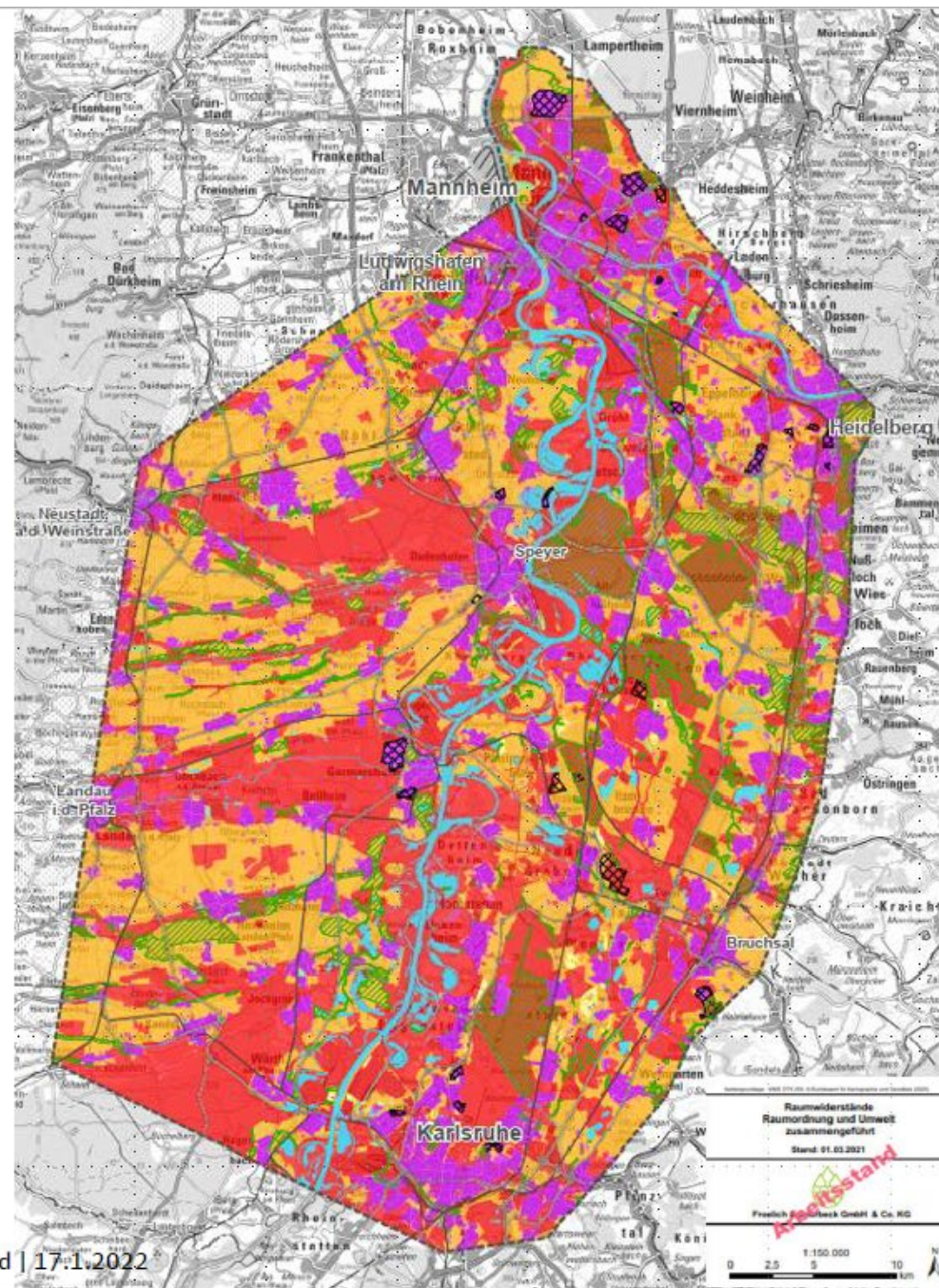
Bis zur Auswahl der Antragstrasse für das Raumordnungsverfahren gibt es mehrere Arbeitsschritte.

Linienfindung und technische Machbarkeit.



Ergebnis der Raumwider- standsanalyse.

Angezeigt werden alle
Raumwiderstandsklassen.



Bestand

Übergeordnete Verkehrswege

- Straße
- Schiene

Übergeordnete Gewässer

- Fließgewässer
- Fließ- und Stillgewässer

Nachrichtlich

- ⬡ Suchraum
- ⬡ Sonderflächen Bund, Entwicklungsflächen Konversion
- ⬡ Schutzbedürftige Bereiche/ Vorranggebiete Naturschutz und Landschaftsfliege: Besonderer Prüfauftrag in der vertiefenden Planung

Raumwiderstand

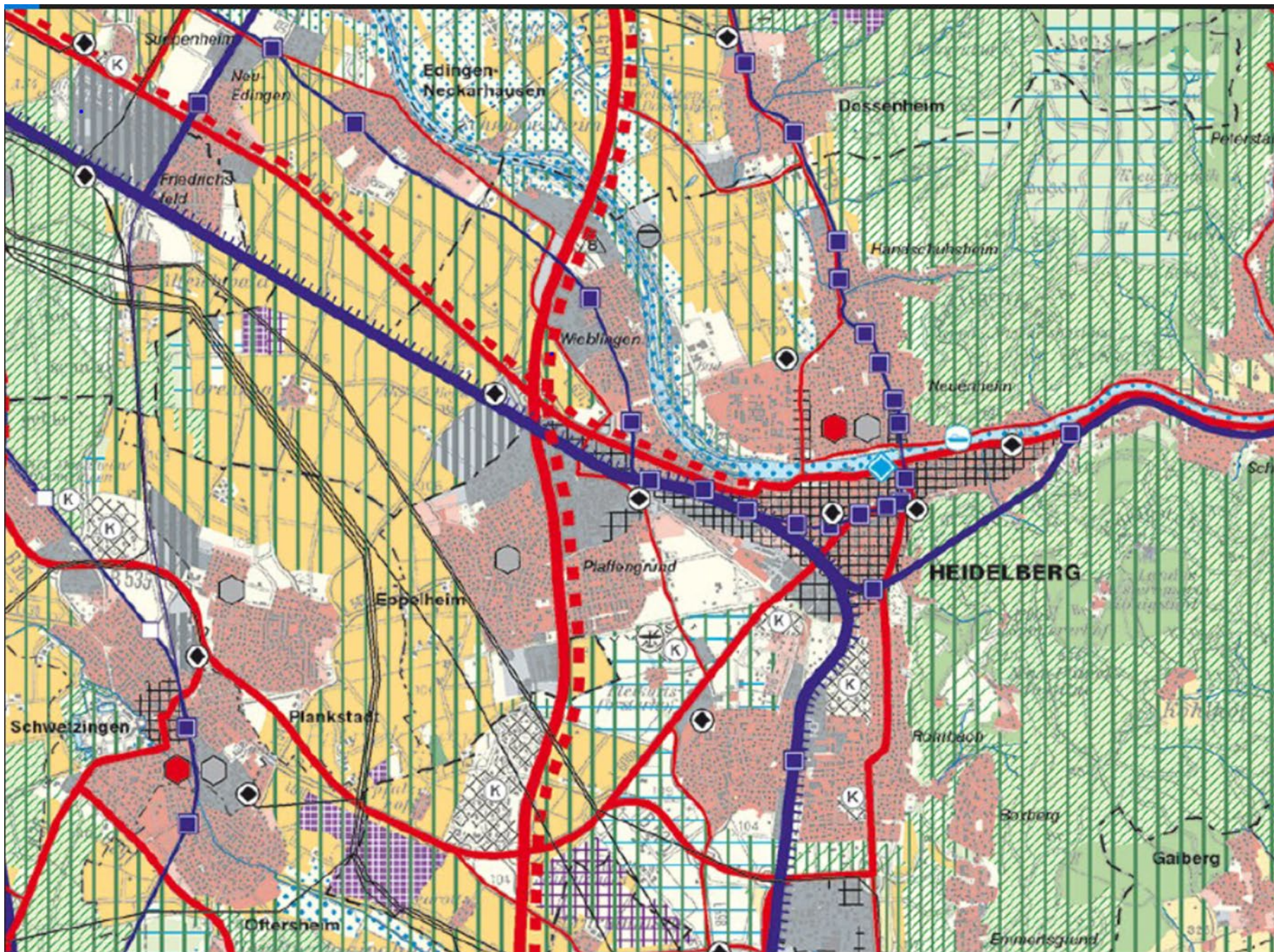
- V - außerordentlich hoch
- IV - sehr hoch
- III - hoch
- II - mittel
- I - gering bis sehr gering

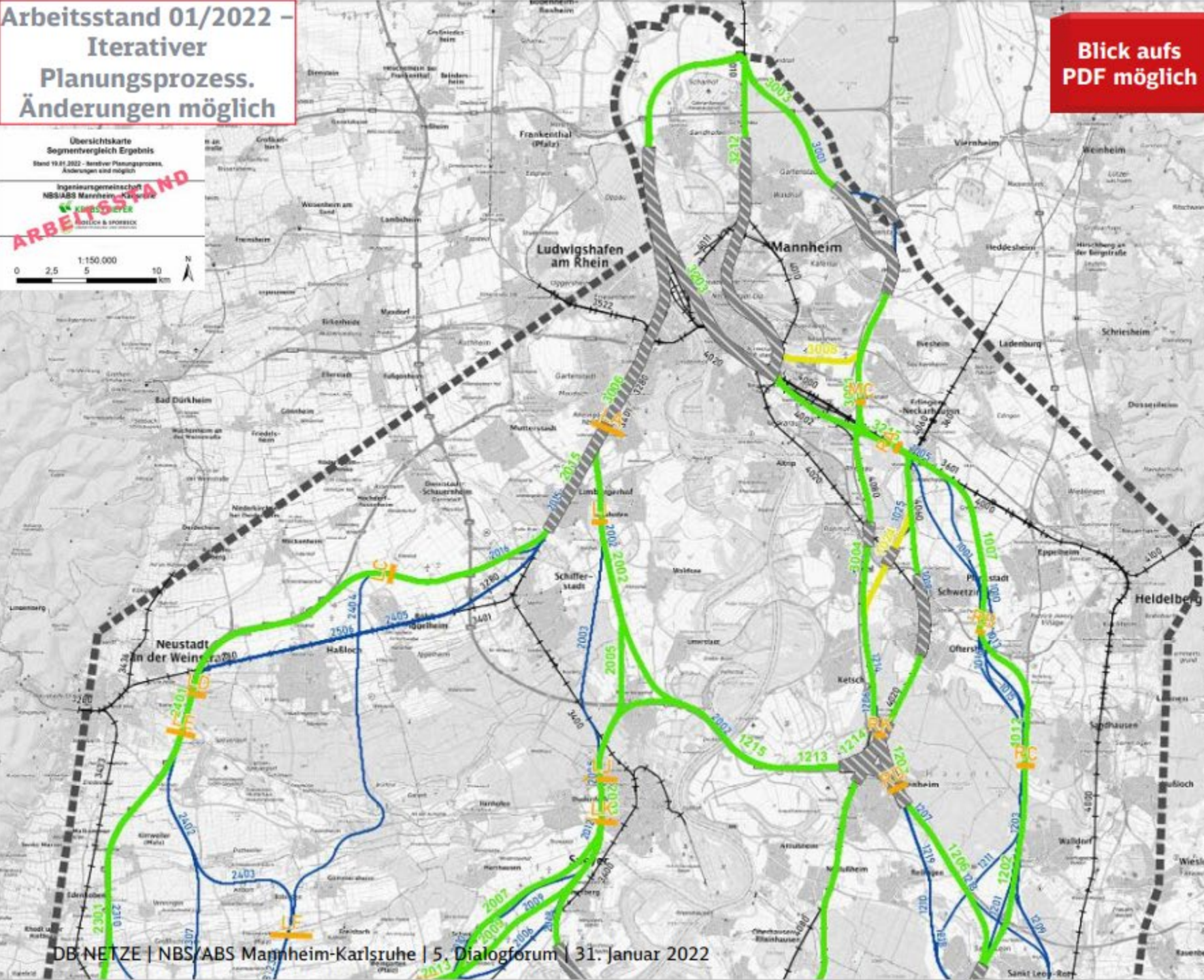
Die Raumwiderstandsklassen im Detail.

	Definition	Kriterien Raumordnung und Umwelt
RWK V – außerordentlich hoch: herausgehobene Schutzwürdigkeit	- herausgehobene Schutzwürdigkeit, außerordentlich hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien zu erwarten, - Realisierung außerordentlich erschwert oder nahezu unmöglich - Überwindung aus faktischen Gründen nahezu ausgeschlossen oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden	z. B.: - Wohnsiedlungsflächen (Bestand) und vulnerable Orte - Trinkwasser- / Heilquellenschutzgebiete Zone I ...
RWK IV – sehr hoch: rechtlich verbindliche Schutznorm / sehr hohe Schutzwürdigkeit	sehr hohe Schutzwürdigkeit, sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt- /Raumkriterien zu erwarten sehr schweres Realisierungshindernis - Überwindung nur bei Vorliegen bestimmter gesetzlicher (Ausnahme-) Voraussetzungen möglich - Vorhabenverwirklichung aus faktischen Gründen sehr schwer möglich ist	z. B.: - Industrie- und Gewerbeflächen - Natura 2000-Gebiete (FFH, VSG) - Naturschutzgebiete - Vorranggebiete Rohstoffe ...
RWK III – hoch: hohe umweltfachliche Bewertung bzw. sehr gewichtiger Belang / Ziel der RO	erhebliche Auswirkungen auf Umwelt- /Raumkriterien zu erwarten bzw. sehr gewichtigen Belang / Ziel der Raumordnung - Sachverhalt, der sich aus gesetzlichen oder untergesetzlichen Normen oder gutachtlichen, umweltqualitätszielorientierten Bewertungen begründet. - Die Überwindung dieser Sachverhalte ist im Rahmen der Vorhabenverwirklichung möglich.	z. B.: - Sport- und Freizeiteinrichtungen - gesetzlich geschützte Biotope - Regionale Grünzüge - Vorranggebiete für Wald und Forstwirtschaft ...
RWK II – mittel: mittlere umweltfachliche Bewertung bzw. sonstiger Belang / Grundsatz der RO	Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien zu erwarten, die im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden müssen. Sachverhalt, der in die Abwägung zur Korridorfindung einfließt bzw. der im Rahmen der Abwägung einen sonstigen Belang / Grundsatz der Raumordnung darstellt. - Die Überwindung dieser Sachverhalte ist im Rahmen der Vorhabenverwirklichung möglich.	z. B.: - Sonstige Waldgebiete - Biotopverbund - Naturparks - Großflächig unzerschnittene verkehrsarme Räume - Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege ...
RWK I – gering: geringe Restriktionen	keine oder sehr geringe hervorgehobene Restriktionen - keine Flächen ohne oder mit sehr eingeschränkter Verfügbarkeit bzw. eine Überwindung ist ohne größere Schwierigkeiten möglich - keine oder nur geringe Umweltauswirkungen erkennbar und deshalb als relativ konfliktarm einzustufen	z. B.: - Vorbelastungen (Altlasten) - Bereiche mit bes. Bedeutung für Fremdenverkehr und Naherholung ...

Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar

Ausschnitt aus der Raumnutzungskarte





Bestand

—+—+—+ Bahnstrecke

Vorhaben

Suchraumgrenze

 voraussichtlich notwendige Tunnelbauwerke

■ Gelenkpunkte für Vergleichsbereiche

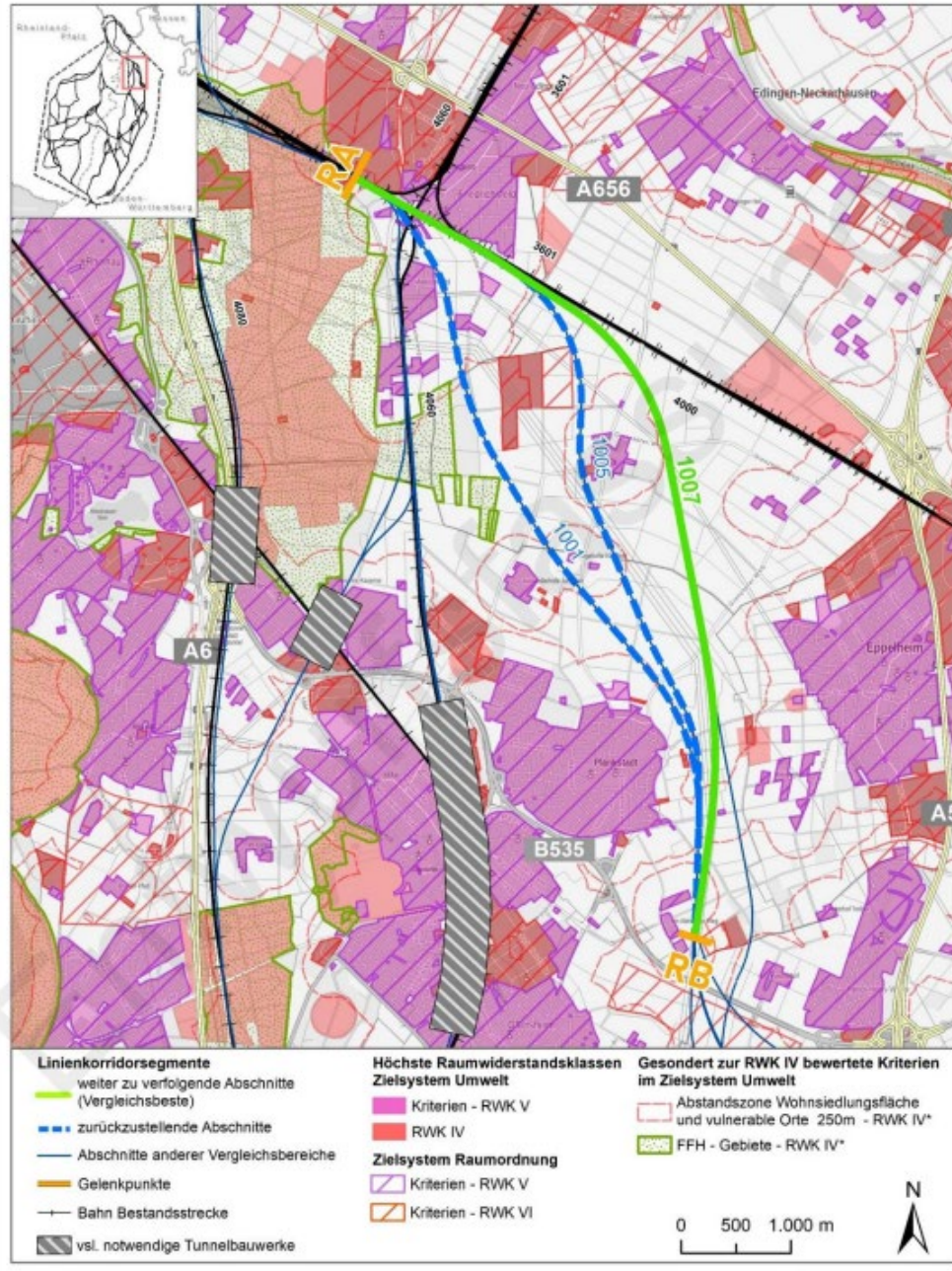
Trassenkorridorsegmente

 weiter zu verfolgen (Vergleichbeste)

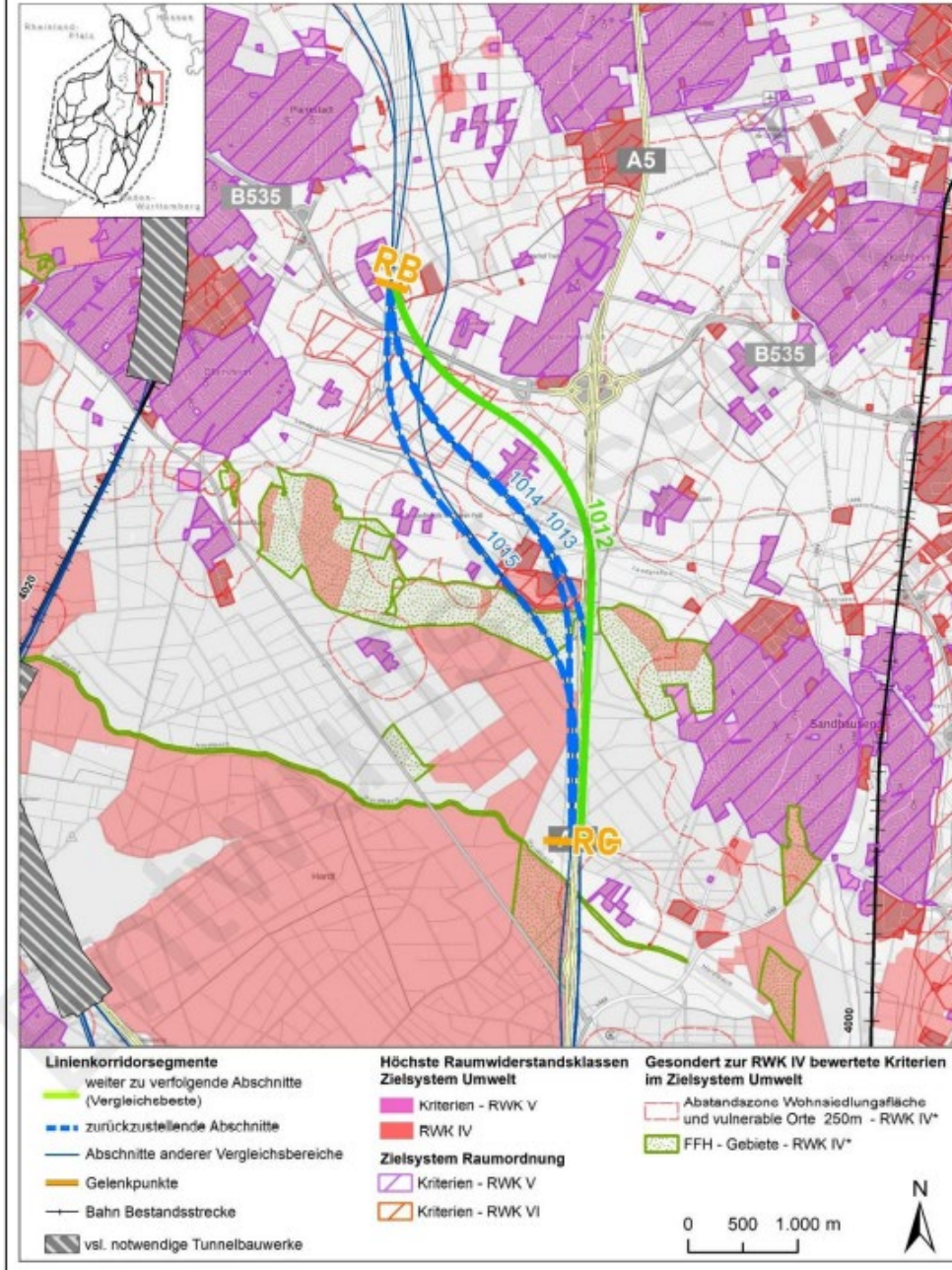
betriebl. für durchgehende Varianten
erforderliche Abschnitte
(ohne Segmentvergleich)

zurückgestellt

Vergleichsbereich RA-RB



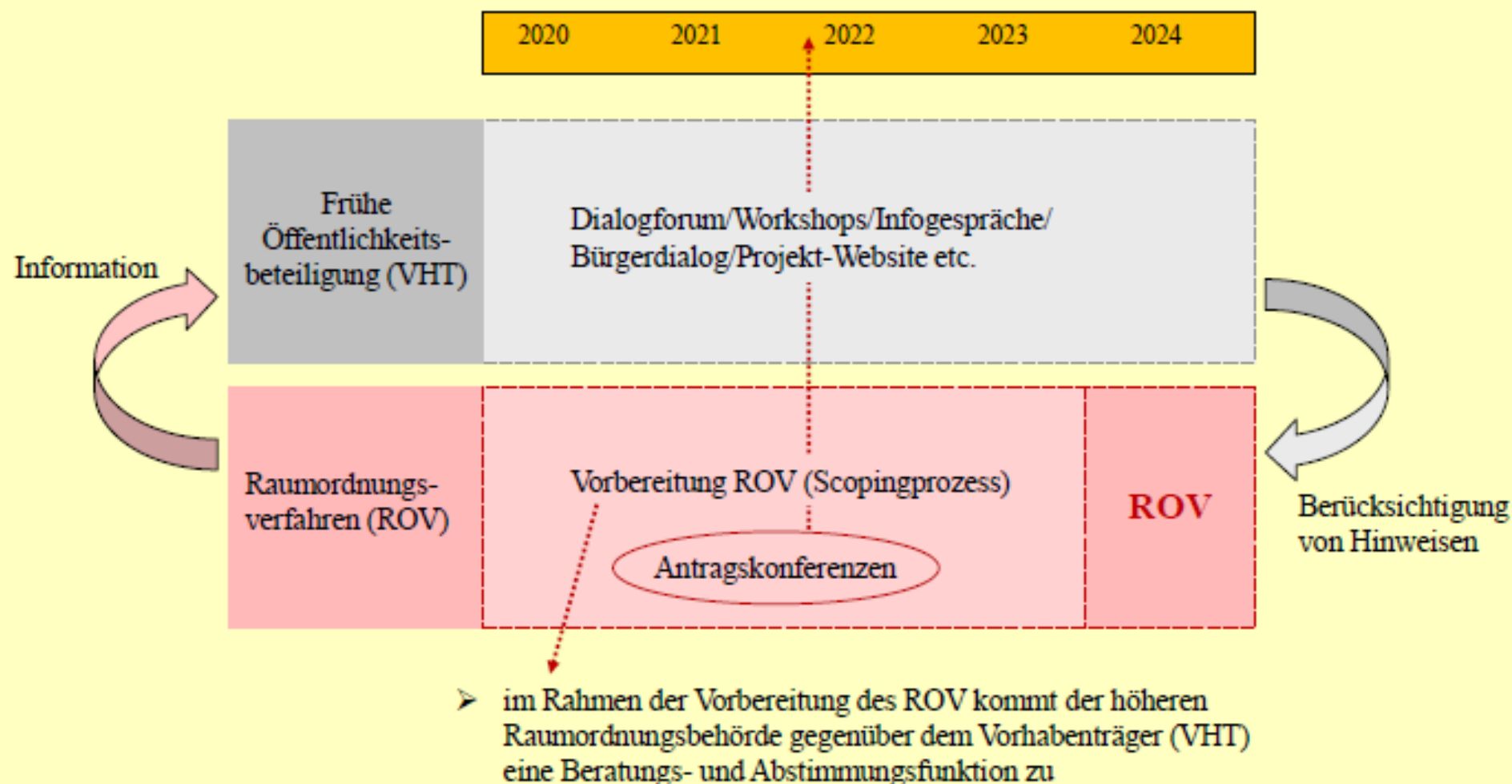
Vergleichsbereich RB-RC



Anlage 04 zur Drucksache 0030/2022/IV

Kleinräumige Vergleichsbereiche

Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für das Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe



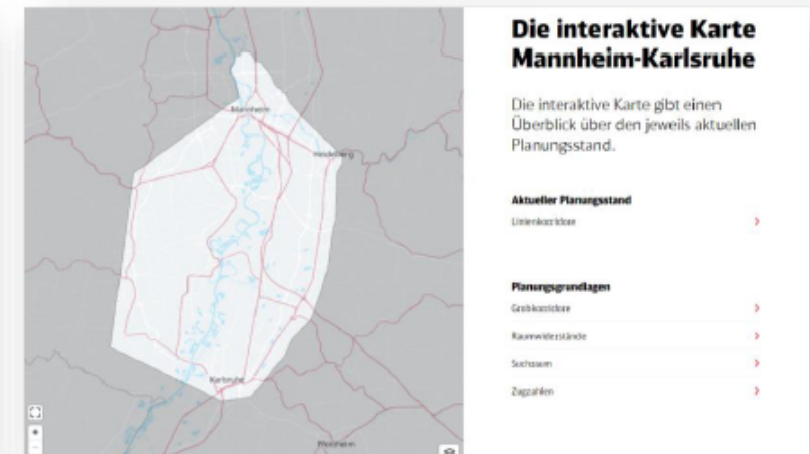
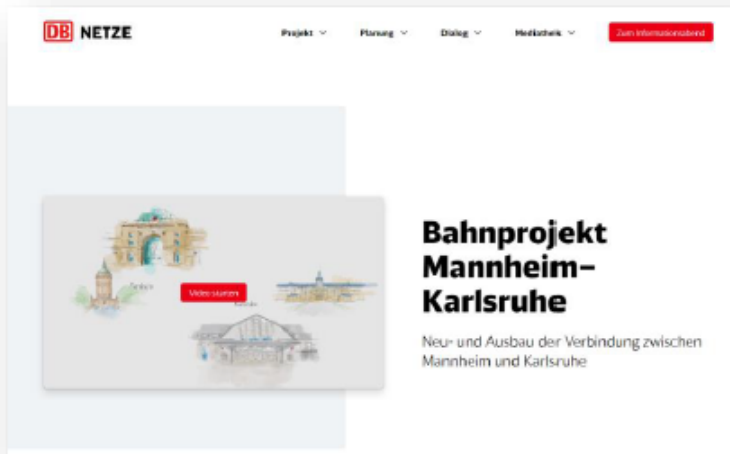
Die Fortschritte im Planungsprozess werden für die Öffentlichkeit aufbereitet und stetig aktualisiert.

Website:

Stetige **Veröffentlichung** des Planungsfortschritts und der Inhalte aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

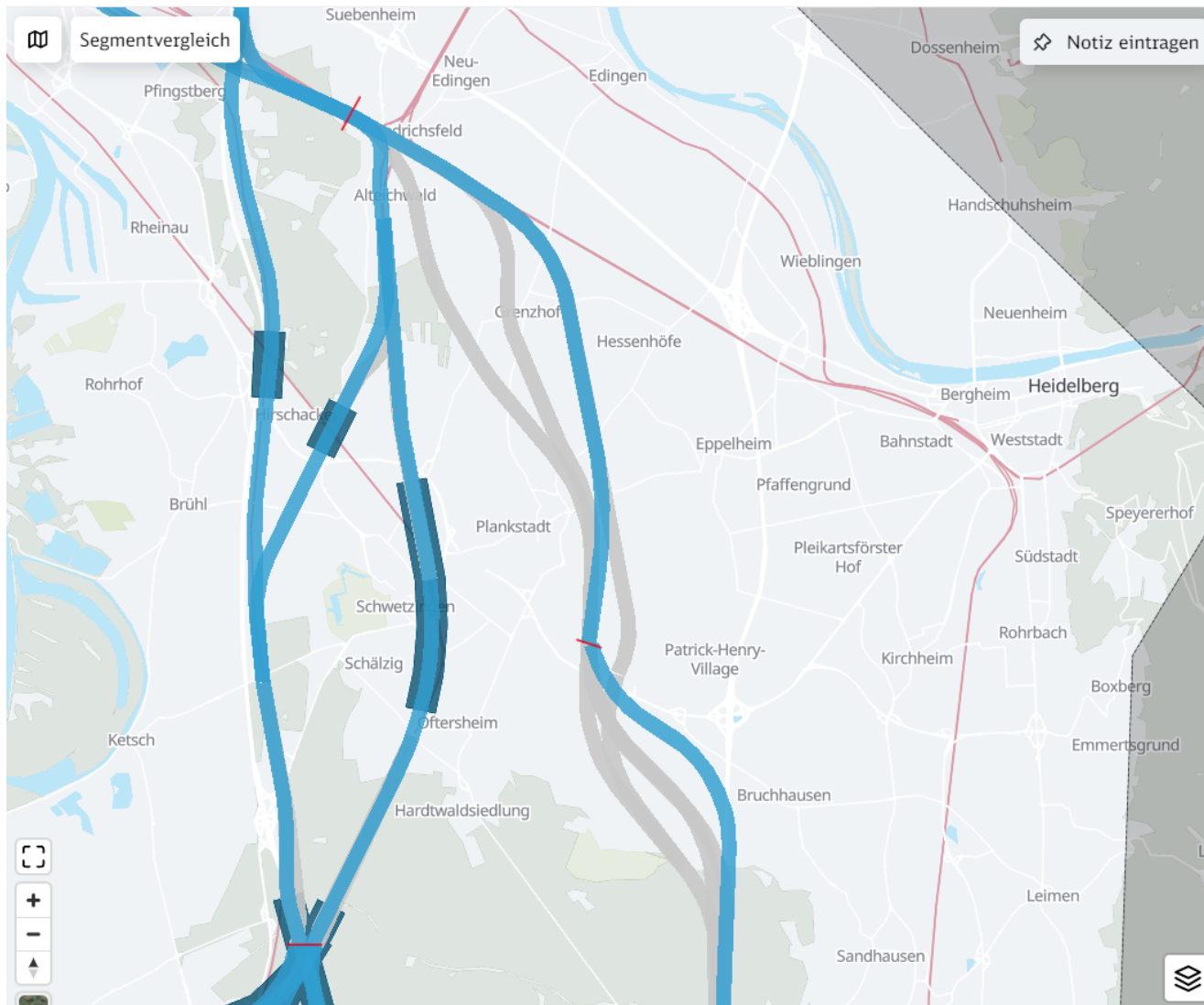
Gesonderte **Aufbereitung** und inhaltliche Schwerpunkte (Planung, Schallschutz,...)

Interaktive Karte:
Grafische Aufbereitung des aktuellen Planungsstands



www.mannheim-karlsruhe.de

Wir freuen uns auf Ihre Fragen und Hinweise zum Projekt: frage@mannheim-karlsruhe.de

[< Zurück](#)

Segmentvergleich

Nach Ausarbeitung der Linienkorridore werden im nächsten Schritt durchgehende Linienvarianten entwickelt. Das geschieht mit Hilfe des Segmentvergleichs. Dafür definiert das Planungsteam auf Basis der Linienkorridore bestimmte Stellen als sogenannte Gelenkpunkte. Das sind Bereiche, in denen sich mehrere Linienkorridore treffen, tangieren oder schneiden. Ausgehend von diesen Gelenkpunkten werden dann verschiedene Linienführungen, sogenannte „Segmente“, zu den jeweils nächsten Gelenkpunkten geprüft. So können zwei konkurrierende Segmente beispielsweise östlich oder westlich von einem Naturschutzgebiet verlaufen. Das Kriterium für die Bewertung des jeweiligen Segments ist die Durchfahrungsänge durch die einzelnen Raumwiderstandsklassen. Daraus ergeben sich Segmente, die vergleichsweise wenig Widerstände aufweisen. Sie werden optimiert, um später zu durchgängigen Linienvarianten verbunden zu werden. In der interaktiven Karte sind diese ausgewählten Segmente farblich gekennzeichnet.

Welche Rolle spielen die Raumwiderstände beim Segmentvergleich?



Vielen Dank

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Stadt Heidelberg

Gaisbergstrasse 11

69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-21500

Telefax 06221 58-4621500

stadtentwicklung@heidelberg.de

www.heidelberg.de