Metropolregion Rhein-Neckar
Der Verband

Stand: 24.03.2023

Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar

Funktionale Forderungen zur NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe

Ausgangslage:

Die Region Rhein-Neckar begleitet die Planungen von Bund und Bahn im Korridor Mittelrhein - Zielnetz 1 von Beginn an, um eine für Mensch und Umwelt verträgliche, verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung für die Region zu ermöglichen. Grundlage für die notwendigen Ausbaumaßnahmen muss hierbei die Prognose der Zugzahlen 2040 sein, um eine dauerhafte und in die Zukunft gerichtete Beseitigung der heutigen Engpässe im Schienennetz der Region Rhein-Neckar zu gewährleisten.

Im Folgenden werden funktionale Forderungen aufgestellt, die seitens der Region Rhein-Neckar in den anstehenden, unterschiedlichen Verfahren gegenüber Bund und Bahn eingebracht werden sollen:

Forderungen im Bereich des Stadtgebietes Mannheim vom Anknüpfungspunkt NBS Frankfurt – Mannheim/Waldhof bis zum Rangierbahnhof Mannheim

- Prüfung eines zweigleisigen Neubaus eines Schienentunnels Mannheim als Vorzugsvariante, die kompatibel mit der Einbindung der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim, im Norden von Mannheim ist.

- Zweigleisige Anbindung der Riedbahn (Strecke 4011) an den Schienentunnel MA, damit Schienengüterverkehr (SGV) auch tagsüber den Tunnel MA zum Rangierbahnhof nutzen kann.

- Direkte Anbindung des Tunnels an den Rangierbahnhof Mannheim, die eine vollständige Nutzung des Rangierbahnhofes in beide Richtungen ermöglicht, sodass der Güterverkehr tags und nachts vornehmlich den Tunnel für die Durchfahrung Mannheims nutzt.

- Grundlage der Trassierungsparameter für den Tunnel ist die Nutzung für den Schienengüterverkehr.

- Bauliche Eingriffe in die Schienengüterverkehrsinfrastruktur des Rangierbahnhofs Mannheim, sind für eine zukunftsfähige Anbindung und Abwicklung der Verkehre zu prüfen, damit Eingriffe in die kommunale Bestandsinfrastruktur möglichst vermieden werden (Fahrlachtunnel).

Forderungen im Abschnitt Rangierbahnhof Mannheim bis zur Regionsgrenze

1. Bündelung

Die Bündelung mit vorhandener Verkehrsinfrastruktur muss wesentliche Komponente bei der Trassenfindung im hochverdichteten Raum sein. Dabei sind aber Überbündelungen zu vermeiden.

2. Zerschneidung / Trennwirkung

Zerschneidungs- und Trenneffekte durch den Trassenverlauf sind grundsätzlich zu vermeiden; insbesondere dort wo große, zusammenhängende Landschaftsräume, wie z.B. wertvolle Waldbestände, landwirtschaftliche Flächen, Grünanlagen und Naherholungsgebiete zu erhalten sind.

3. Lärmsituation

- Bei der Bewertung der Trassenalternativen für die Neubaustrecke ist die Neubelastung eines Raumes durch Verkehrslärm als ein wesentliches Kriterium zu berücksichtigen.

- Die Lärmsituation in den Siedlungsgebieten ist auch an den durch den Schienenverkehr betroffenen Bestandsstrecken gegenüber dem Status Quo zu verbessern.

- Die negativen Wirkungen durch Lärm sind durch entsprechende bauliche Maßnahmen (z.B. Tunnel, Tieflage, Trogbauweise, Einhausung, etc.) zu minimieren.