

Drucksache:
0144/2023/IV

Datum:
06.09.2023

Federführung:
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Beteiligung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Betreff:

**Sachstandsbericht über die Planung der Neubaustrecke /
Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 17. Oktober 2023

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	19.09.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	12.10.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Gemäß Antrag Nummer 0074/2023/AN wird im Folgenden ein Sachstandsbericht zu den Planungen der Deutschen Bahn zur Neubaustrecke / Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe für den Güterverkehr gegeben, die unter anderem auch durch den Heidelberger Südwesten verlaufen könnte. Der Sachstandsbericht baut auf dem Bericht Drucksache 0030/2022/IV auf.

Die Neubaustrecke / Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe ist Teil der europäischen Strecke Rotterdam-Genua.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Beauftragung eines Artenschutzgutachtens	33.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• wird aus dem allgemeinen Budget des Haushalts des Amts für Stadtentwicklung und Statistik gedeckt	
Folgekosten:	
• Nicht abschätzbar	

Zusammenfassung der Begründung:

Da Heidelberg direkt von der Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe betroffen sein könnte, wird versucht in Abstimmung mit Nachbarkommunen für eine andere, freiraumverträglichere Variante zu werben.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 19.09.2023

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 12.10.2023

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Am 5. Mai 2022 wurde nach Vorberatung in Bezirksbeiräten Wieblingen und Kirchheim sowie dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität der Gemeinderat mit der Informationsvorlage (Drucksache 0030/2022/IV) über den Sachstand der Planung der Deutschen Bahn (DB) zur Neubau-
strecke / Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe, als Teil der europäischen Güterverkehrsstrecke
Rotterdam-Genua, informiert.

Seit Mai 2022 wurden die Belange Heidelbergs in mehreren Dialogforen und Workshops der Bahn
mündlich und im Nachgang verschriftlicht vorgetragen.

Mit den Nachbarkommunen und der Bürgerinitiative aus Plankstadt und Umgebung wurde eine Task
Force Güterbahntrasse gegründet und es fanden und finden jeweils vor den Dialogforen Abstim-
mungsgespräche statt, um mit einer abgestimmten Linie in die Gespräche zu gehen.

Planungsstand

Aufbauend auf den ursprünglichen Trassenkorridoren wurden Linienvarianten gebildet. Aktuell gibt
es 14 Linienvarianten (siehe interaktive Karte auf <https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte/linienvarianten>), die drei Variantenbündel zugeordnet werden können, die sich unterschiedlich
auf Heidelberg auswirken:

Eine rheinquerende Führung (bei Ludwigshafen linksrheinisch und im Verlauf rechtsrheinisch) hätte
zur Konsequenz, dass der Güterbahnhof Mannheim nicht direkt angebunden wäre. Die beiden rhein-
querenden Linienvarianten finden daher weder bei der Stadt Mannheim noch dem Verband der Metro-
polregion Rhein-Neckar Unterstützung. Komplett linksrheinisch verlaufende Linienvarianten wurden
von der Bahn im Verfahren bereits ausgeschieden.

Bei den 12 verbliebenen rechtsrheinischen Linienvarianten gibt es zwei Linienbündel. Ein Linienbün-
del mit zwei Linienvarianten (R6-M3 und R6-B) zerschneidet den verbliebenen Landschaftsraum zwi-
schen Patrick-Henry-Village und Oftersheim, Eppelheim und Plankstadt und trennt den Grenzhof von
den östlich liegenden Feldern und dem übrigen Gebiet Heidelbergs ab. Die betroffenen Gemeinden
haben sich daher gemeinsam gegen diese Planung ausgesprochen. Ein weiteres Linienbündel mit 10
Linienvarianten führt die Bahnstrecke in Bündelung bestehender Strecken und einer Tunnellösung
unter Schwetzingen/Hirschacker durch. Diese Linienführung wurde auf Forderung der Stadt Heidel-
berg und der Nachbargemeinden wieder ins Verfahren aufgenommen. Die Nachbargemeinden unter-
stützen diese Bündelung entlang vorhandener Gleise unter der Bedingung, dass Lärmschutz auf be-
stehenden Strecken dort gebaut wird, wo er bisher fehlt und dringend benötigt wird.

Andere Varianten sind aufgrund von Feldhamstervorkommen von der Bahn gestrichen worden.

In Abstimmung mit benachbarten und ebenfalls von der freiraumzerschneidenden Trassenvariante betroffenen Kommunen fordert Heidelberg den Schutz des verbliebenen Freiraums zwischen den Kommunen. Diese Forderung wurde auch in das gemeinsame Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar aufgenommen, welches an die Deutsche Bahn gerichtet wurde (siehe Anlage 01 zur Drucksache). Dieser Schutz muss in der Variantenbewertung gewürdigt werden und die Bündelung bestehender Verkehrswege stärker gewichtet werden. Bisher möchte die Bahn diesem Ansatz nicht folgen. Aus Sicht der Bahn sprechen vor allem finanzielle Gründe für die Linienvarianten R6, da diese weitestgehend auf teure Tunnelbauwerke verzichtet.

Nächste Schritte

Die Bahn ist dem Hinweis auf geschützte Arten im genannten Freiraum nicht nachgegangen. Aktuell wird daher nach Abstimmung mit den Nachbarkommunen ein Artenschutzgutachten erstellt. Ergebnisse werden für den Herbst erwartet.

Die Bahn erkennt PHV trotz dynamischem Masterplan und Aufstellungsbeschluss bisher nicht als Wohngebiet an, sondern bewertet das Areal als militärische Konversionsfläche. Der Nachbarschaftsverband plant daher die Änderung des Flächennutzungsplans in diesem Bereich.

Am 4. Oktober findet das nächste Dialogforum statt, in dem ein Zwischenstand des Variantenvergleichs der 14 verbliebenen Linienvarianten vorgestellt wird.

Im November 2023 ist ein Termin mit der neuen Bahn-Vorständin Frau Felipe vereinbart.

Ein wichtiger Meilenstein wird auch die Vorlage der Zugzahlenprognose 2040 sein, die Anfang 2024 vorliegen soll. Die bisherigen Planungen basieren auf den Prognosezahlen bis 2030.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
SL1		Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt(teile) bewahren
UM2		Ziel/e: Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur; Landschaft und Klima
UM6		Ziel/e: Biotop- und Artenschutz unterstützen, Vielfalt der Landschaft erhalten u. fördern

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar