



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

2. Sitzung des Beteiligungsforums am 4. Mai 2017

Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

1. Planungsgrundlagen

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

3. Ergänzender Planungsstand

4. Dank und Ausblick

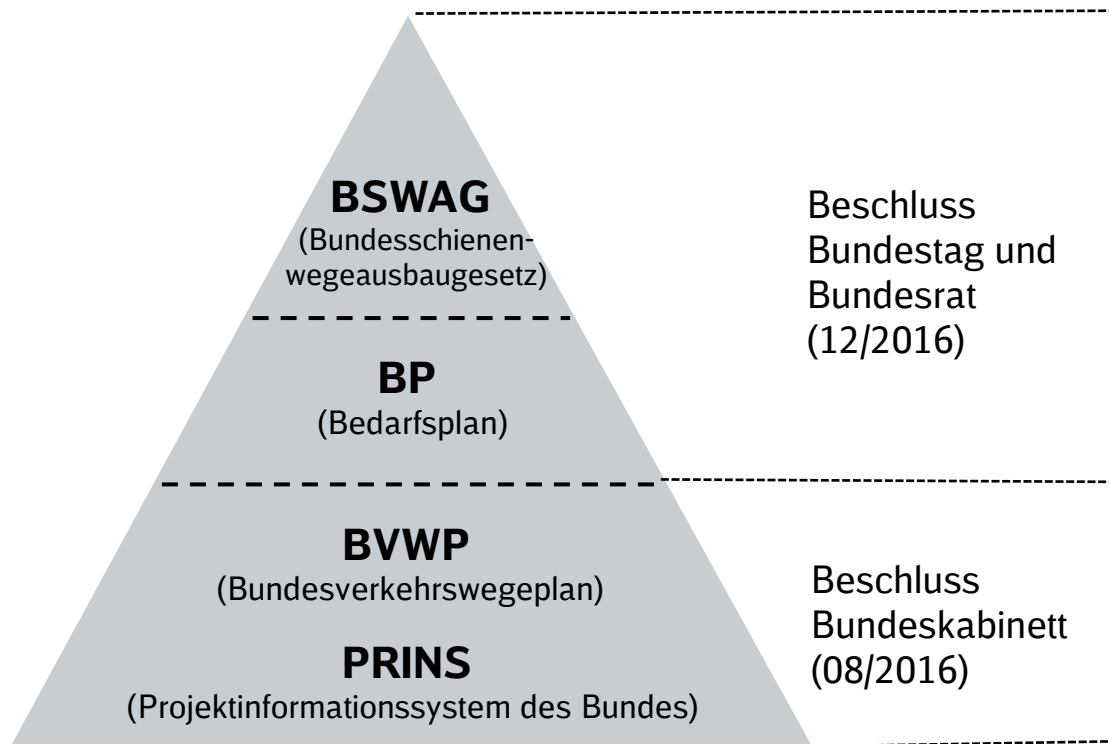
1. Planungsgrundlagen

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

3. Ergänzender Planungsstand

4. Dank und Ausblick

Die Aussagen von BVWP und PRINS dienen als Planungsgrundlage und Referenzvariante



- BVWP in Form des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Parlamenten verabschiedet
- NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar in vordringlichen Bedarf aufgenommen
- Aussagen in PRINS zur Trassenführung basieren auf umfassenden Voruntersuchungen (Korridorstudie Mittelrhein) und der Finanzierungsfähigkeit des Projekts

Die im BVWP und PRINS enthaltenen Angaben sind für das Projekt Rhein/Main-Rhein/Neckar die Planungsgrundlagen, gegen die Alternativen geprüft werden

Der am 29.12.2016 in Kraft getretene Bedarfsplan hat für die Teilmaßnahme NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar folgenden Inhalt

Maßnahmenbeschreibung gemäß Auftrag des Bundes für die NBS RMRN:

- Zweigleisige NBS Zeppelinheim–Mannheim-Waldhof, Vmax 300km/h
- Zweigleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim
- Zweites Gleis MA-Käfertal–MA Rbf
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt höhenfrei
- Eingleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Wallauer Spange)

In PRINS sind u. a. folgende Ziele genannt:

- **Fahrzeitverkürzung**
- Schaffung von **Trassenkapazitäten**
- NBS Nutzung **tagsüber** für den **Fernverkehr** und **nachts** für den **Güterverkehr**
- **Verkehrslenkung** zur Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr
- Zur weiteren Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine **Verbindung mit der NBS im Abschnitt Weiterstadt** herzustellen
- **Autobahnparallele Neubaustrecke** Frankfurt–Mannheim in Bündelung mit BAB A 5 und BAB A 67
- **Gemeinsame Umsetzung mit dem Ausbau der BAB A 67 (südlich Darmstadt)**



Im Mittelpunkt der **verkehrlichen Zielsetzung** der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar steht die Ausgestaltung **tagsüber** für den **Fernverkehr** und **nachts** für den **Güterverkehr**. Es entstehen **kapazitive** und **qualitative Verbesserungen** zwischen Frankfurt, Mannheim, Darmstadt und Wiesbaden.

Um einen Zeitverzug der Planungen zu verhindern, starten die Berechnungen mit der Zugzahlen-Prognose 2025 (späteres Update mit Zugzahlen 2030)

Ausgangslage

Die **Zugzahlen 2030 werden** u.a. **benötigt** zur ...

- Planung der Verkehrslenkung im Korridor Zeppelinheim-Waldhof
- Überprüfung der Verkehrslenkung im angrenzenden Knoten Frankfurt
- Abschätzung des Infrastrukturausbaus im angrenzenden Knoten Mannheim

Problemstellung

- **Zugzahlen 2030 können** durch BMVI kurzfristig **nicht zur Verfügung gestellt werden**
- Dies würde einen **Zeitverzug von mehreren Monaten** bedeuten

Lösung

- Berechnung auf Basis der Zugzahlen-**Prognose 2025**
- Zu einem späteren Zeitpunkt aktualisieren auf die Prognosezugzahlen 2030
-> Abweichungen in den Ergebnissen sind möglich

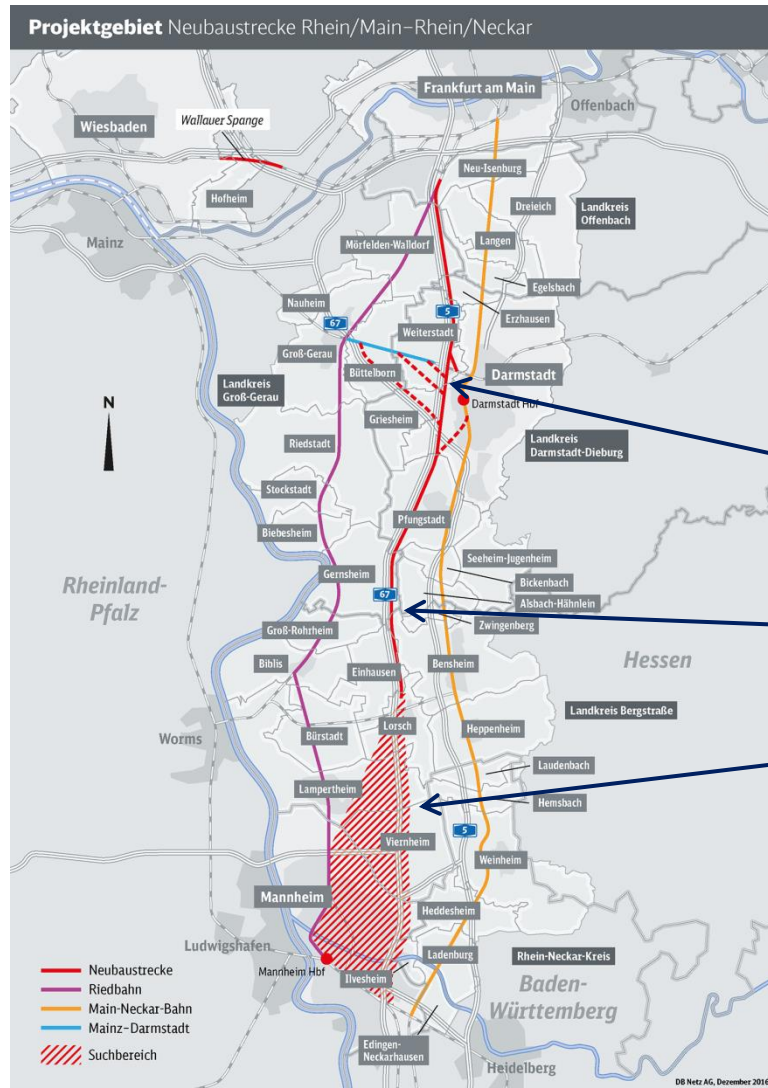
1. Planungsgrundlagen

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

3. Ergänzender Planungsstand

4. Dank und Ausblick

In fünf Arbeitsgruppen werden übergeordnete Fragestellungen und Streckenabschnitte diskutiert



Arbeitsgruppen

Übergeordnete Fragestellungen

AG 2 Verkehrskonzeption

AG 3 Lärmentwicklung Bestandsstrecken

Regionale Fragestellungen

AG 4 Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

AG 5 Pfungstadt–Lorsch

AG 1 Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

Zentrale Themen in den Arbeitsgruppen sind die Verkehrskonzeption und der Lärmschutz

Konsens

- **Erfordernis** einer Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim
- Notwendigkeit einer **zügigen und rechtssicheren Planung und Umsetzung** der Neubaustrecke
- **Beteiligungsprozess** dient der Transparenz und Verbesserung des Planungsprozesses und der Ergebnisse

Themenfelder	Bewertung DB
▪ Berücksichtigung von Forderungen und Hinweisen aus der Region bei der Erstellung der Verkehrskonzeption	▪ Werden weitgehend berücksichtigt (siehe Folgefolien)
▪ Prüfung verschiedener Varianten unter Einhaltung der verkehrlichen Ziele	▪ Wird durchgeführt
▪ Maximaler Lärmschutz auch an Bestandsstecken	▪ Erfordert zunächst Schalluntersuchungen
▪ Projektbeirat	▪ Zunächst fachliche Grundlagen erarbeiten

AG 2

Verkehrskonzeption



Ziel: Klarheit der verkehrlichen Zielsetzung der NBS bis Ende 2017

Auf der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe Verkehrskonzeption wurden die Ergebnisse der Mittelrheinstudie und des BVWP vorgestellt

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 27. Januar 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
Einbeziehung des Abschnitts Mannheim-Karlsruhe in die Entwicklung der Verkehrskonzeption	Wird im Rahmen der DB-Knotenuntersuchung Mannheim berücksichtigt	Wird berücksichtigt
Berücksichtigung der Gemeinden südlich von Mannheim im Beteiligungsprozess	Die Region südlich Mannheim wird u.a. durch den zuständigen Regionalverband im Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar vertreten bis zum Start des Beteiligungsprozesses Mannheim-Karlsruhe	Wird berücksichtigt
Höhere Bewertung von Lärmbelastungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung	Die Bewertung wurde vom Bund auf Basis von wissenschaftlichen Verfahren abgeschlossen. Das BSWAG ist verabschiedet.	Wird im Projekt nicht weiter betrachtet
Rechtsverbindlichkeit der Verkehrslenkung	Befindet sich derzeit in Bearbeitung. Konzept wird integraler Teil der Planfeststellungsunterlagen.	In Bearbeitung

Auf der zweiten Sitzung haben Mitglieder der Arbeitsgruppe ihre Hinweise zum Verkehrskonzept zur Diskussion gestellt

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 21. März 2017

Diskussionsunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
▪ Möglichkeit der Nutzung der NBS auch tagsüber für Güterverkehr durch Überholgleise -> Ermittlung der Länge möglicher Überholinseln für fliegende Überholung	▪ Wurde geprüft und bereits auf der zweiten Sitzung vorgestellt. Die Länge der Überholgleise kommt quasi einer 4-gleisigen NBS zwischen Weiterstadt und Mannheim-Waldhof gleich.	Ergebnisse liegen vor. Die Bewertung erfolgt in AG 2 im Zusammenhang mit „Szenario tagsüber anteiliger Güterverkehr auf NBS“ (siehe Folie 19)
▪ Vier zusätzliche Gleise im Querschnitt anstatt zwei (Kapazitätsnotwendigkeit)	▪ Kapazitiv nicht notwendig - Bedarf nicht vorhanden ▪ Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit nicht gegeben	Wird in AG erörtert und diskutiert

Es wurden vier Varianten der Überholung von Güterverkehr durch Fernverkehr untersucht

Es wurden außenliegende und innenliegende Überholgleise betrachtet

I. Stehende Überholung

Überholung alle 6 km notwendig

II. Fliegende Überholung mit $v_{GV} = 60 \text{ km/h}$

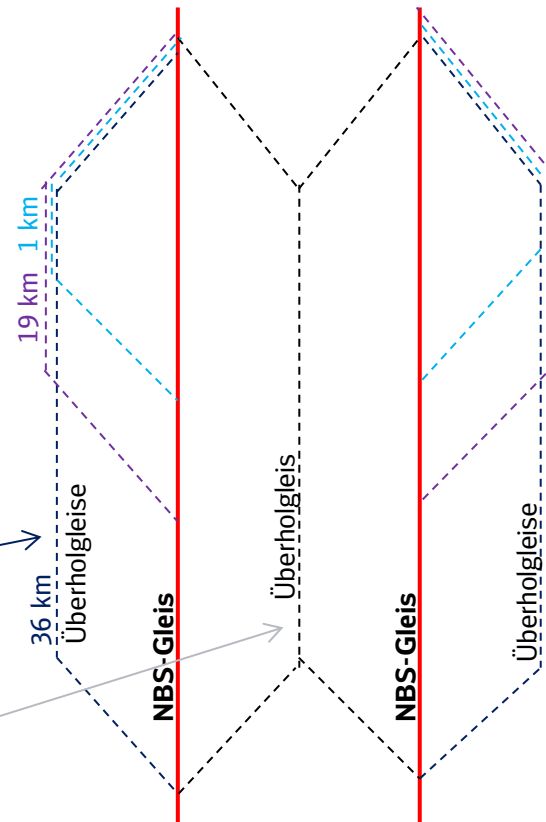
Überholabschnitt von 19 km notwendig -
Verlängerung der Fahrzeit der Güterzüge

III. Fliegende Überholung mit $v_{GV} = 100 \text{ km/h}$

Überholabschnitt von 36 km notwendig

IV. Fliegende Überholung mit $v_{GV} = 100 \text{ km/h}$

Ein mittiges drittes Gleis ist unzureichend



3 Mischverkehr auf der NBS

3.5 Fazit

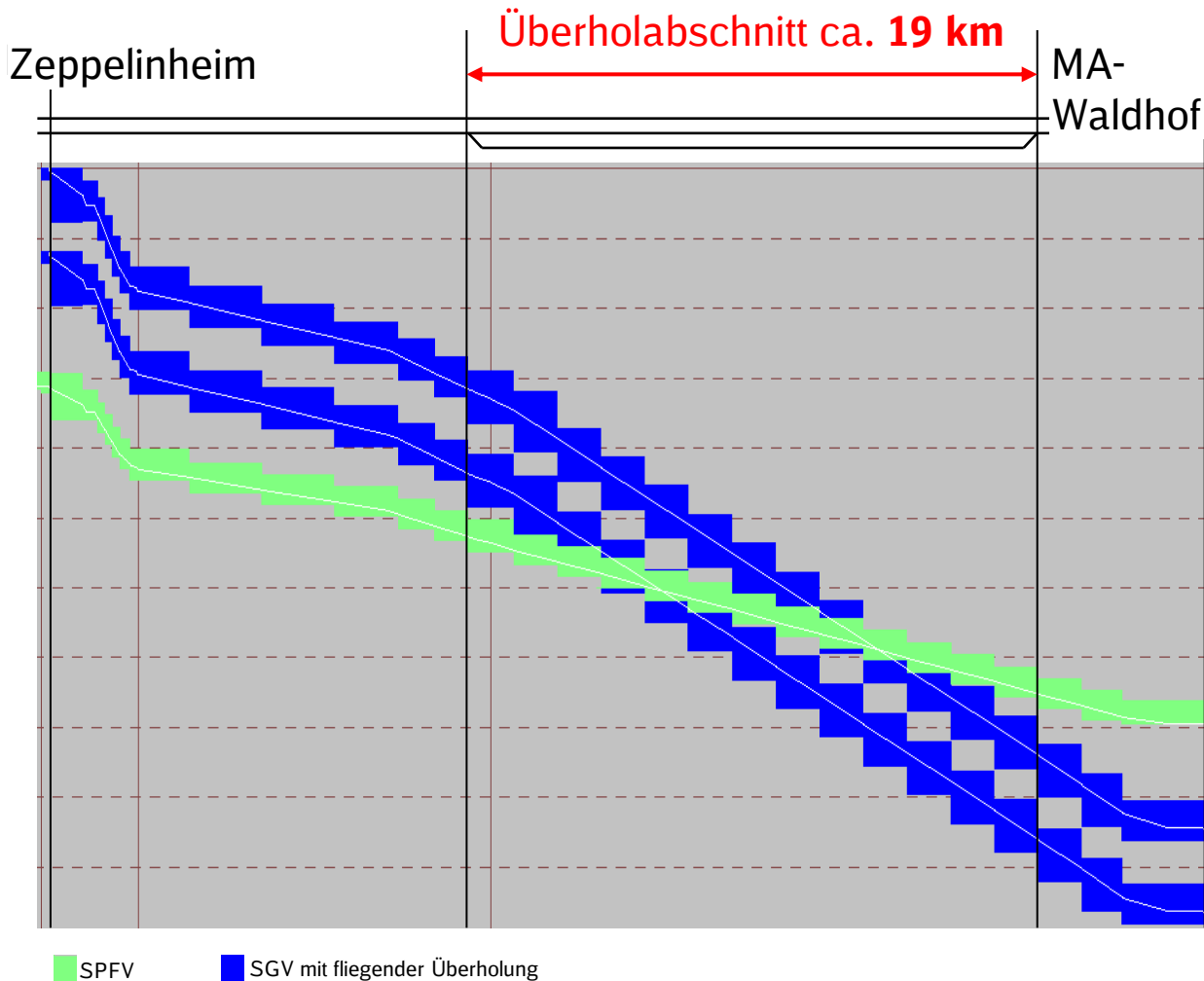


1. Untersuchung einer stehenden Überholung des SGV:
Auszug aus Präsentation Intraplan vom 27.01.2017

- Die NBS ist tagsüber mit 6 ICE-Zügen je Stunde und Richtung belegt.
- Verkehren diese 6 Züge in einem 10 min-Takt oder in ähnlichem zeitlichen Abstand, ist theoretisch eine zusätzliche Führung von Güterzügen über die NBS möglich.
- Unter Berücksichtigung von Pufferzeiten zwischen den Fahrplantrassen wird die Nutzung der NBS für den Güterverkehr tagsüber jedoch unwirtschaftlich, weil
 - alle 6 km eine Überholung erforderlich wird und
 - sich die Fahrzeit der Güterzüge im Abzweig Weiterstadt – MA-Waldhof um mindestens eine $\frac{3}{4}$ -Stunde verlängert.
- Unterstellt man eine – unrealistische – Bündelung des Fernverkehrs, könnte eine wirtschaftlich sinnvoll nutzbare Güterzugtrasse je Stunde und Richtung auf der NBS im Abschnitt Abzweig Weiterstadt – MA-Waldhof konstruiert werden.

Eine verringerte Geschwindigkeit des überholten Güterverkehrs ermöglicht kürzere Überholabschnitte, verlängert aber die Fahrzeit der Güterzüge

Auszug aus Präsentation DB Netz vom 21.03.2017



Bei einer Geschwindigkeit des **Güterverkehrs** von **nur 60 km/h** während der Überholung wären rund 19 km lange Überholabschnitte nötig, um ein Bündel aus zwei Güterzügen durch einen Fernzug überholen zu lassen.

- Die Güterzüge erleiden dann
 - bei pünktlichem Fernverkehr
 - einen **Fahrzeitverlust von etwa 9 Minuten** gegenüber der unbehinderten Fahrt mit 100 km/h.
- Die dafür erforderlichen **einzelnen verkehrenden Fernzüge** sieht der BVWP-Zielfahrplan kaum vor.

Für eine „fliegende Überholung“ des SGV im Bündel zweier Fernzüge ist ein Überholabschnitt von ca. 36 km notwendig

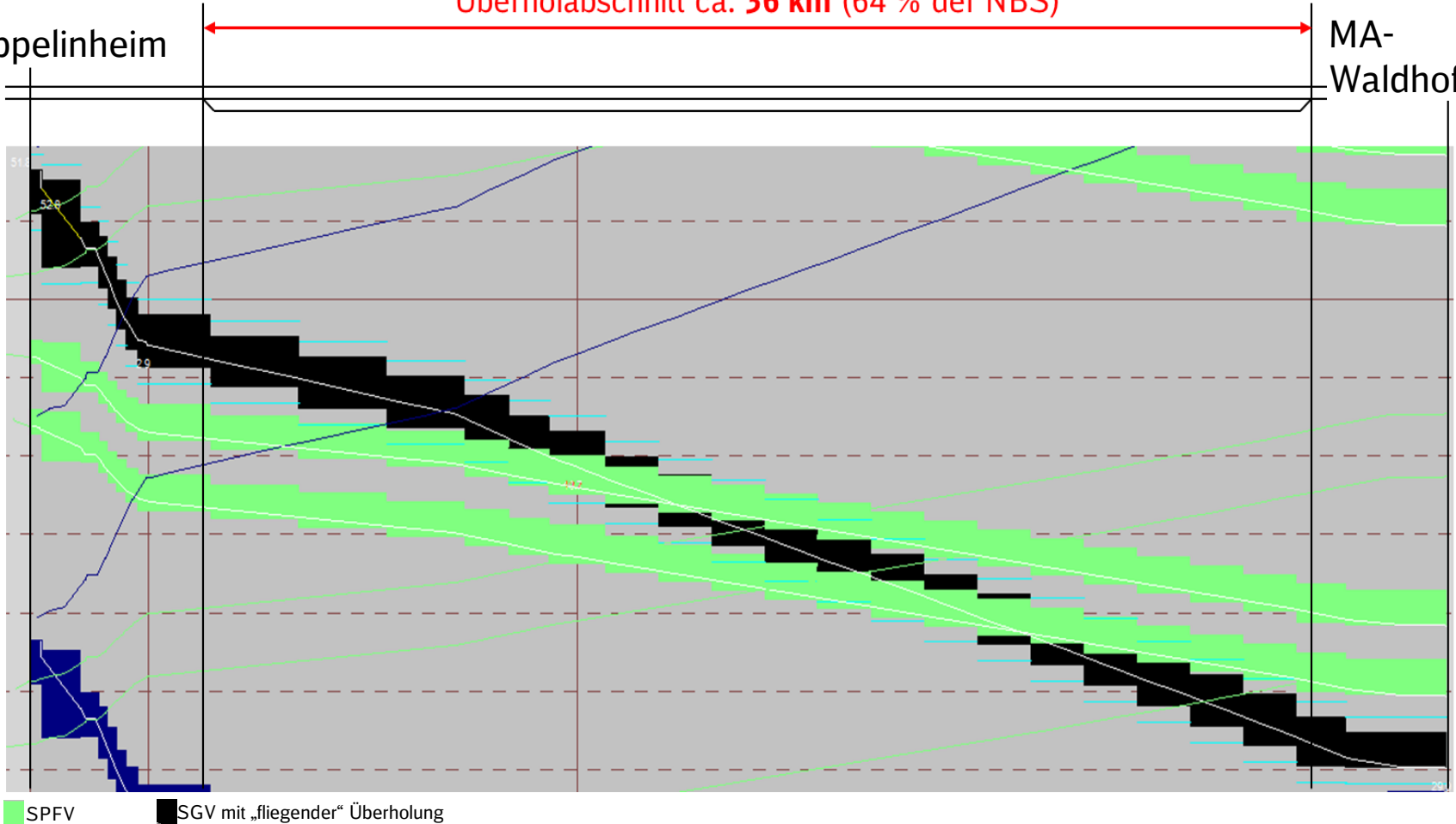
2. Untersuchung einer fliegenden SGV-Überholung
Auszug aus Präsentation DB Netz vom 21.03.2017

Konstruktion Güterzug Nord – Süd mit Überholabschnitt im Bündel zweier Fernzüge

Überholabschnitt ca. 36 km (64 % der NBS)

Zeppelinheim

MA-
Waldhof



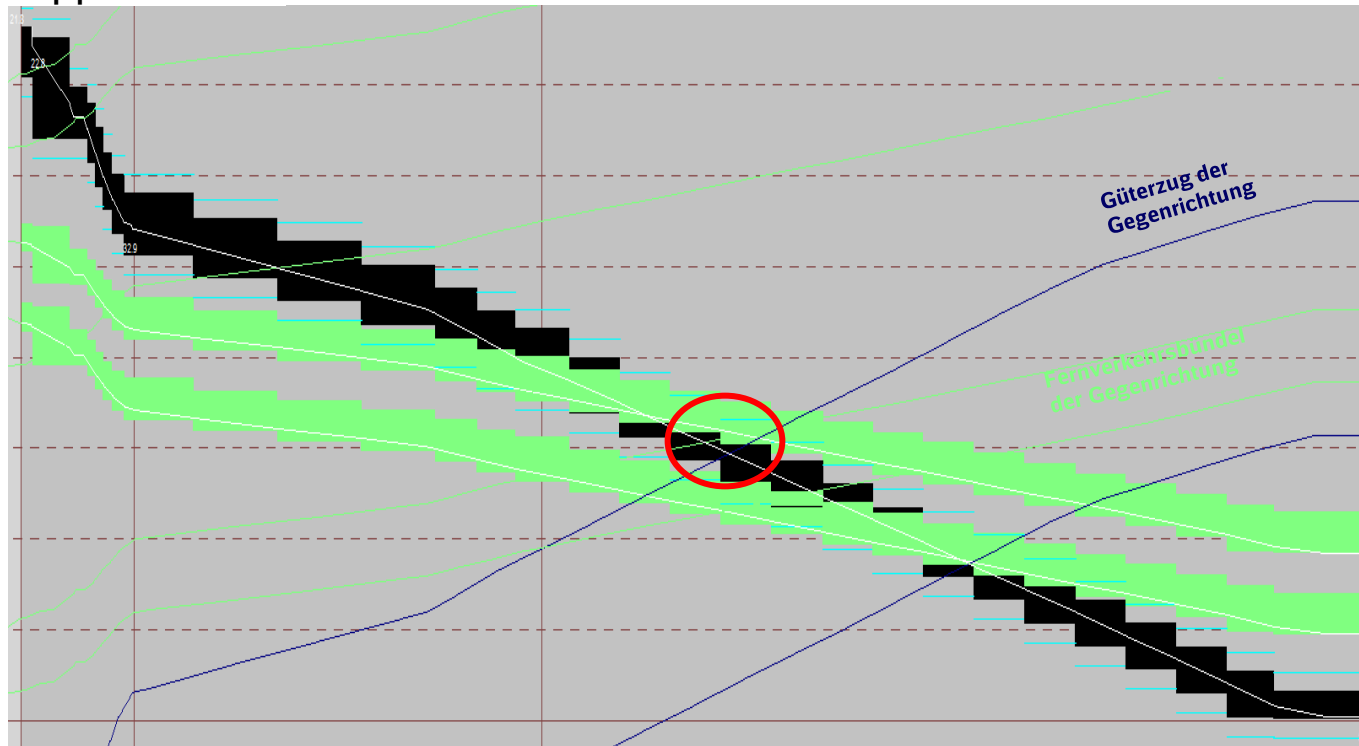
Zur fliegenden Überholung durch das Bündel der Fernzüge ist je Richtung ein Überholabschnitt notwendig
– ein mittiges drittes Gleis ist unzureichend

Auszug aus Präsentation DB Netz
vom 21.03.2017

Konstruktion Güterzug Hin- und Rückrichtung mit Überholabschnitt im Bündel zweier Fernzüge

Zeppelinheim

MA-Waldhof



■ SPFV ■ SGV mit fliegender Überholung
Nord-Süd-Richtung: Darstellung mit Sperrzeitenkästen
Süd-Nord-Richtung: Darstellung nur als Linie
rote Markierung: Eigenbegegnung der überholten Güterzüge

- Wird das ICE-Bündel durch den SGV fliegend überholt, begegnen sich die Güterzüge der beiden Richtungen während der Überholung (siehe nebenstehende Darstellung)
- Dies bedeutet, dass ein gemeinsames Güterzug-gleis für beide Richtungen nicht ausreicht. Vielmehr wäre im Überholabschnitt ein viergleisiger Ausbau erforderlich.

Eine NBS im Mischbetrieb SPFV und SGV käme einem viergleisigem Ausbau über mindestens 2/3 der Strecke gleich und ist somit wirtschaftlich nicht darstellbar

Auszug aus Präsentation DB Netz vom 21.03.2017

Fazit NBS im Mischbetrieb SPFV und SGV

- Sowohl der Zielfahrplan des BVWP als auch DB Fernverkehr sehen einen Halbstundentakt vor. Hierbei kommt es zu halbstündlichen Bündeln von **zwei Fernzügen mit 250 km/h**.
- Zwischen diese Bündel können keine Güterzüge überholungsfrei konstruiert werden.
- Um überhaupt eine NBS im Mischbetrieb von Fern- und Güterzügen betreiben zu können, sind daher **Überholungen des SGV** notwendig.
- Ein Halt im Überholgleis hat **unattraktive Beförderungszeiten im SGV zur Folge** und wird daher nicht weiter verfolgt.
- Zur behinderungsfreien Überholung sind **Überholabschnitte** notwendig. Hierfür ist jedoch ein viergleisiger Ausbau der NBS über **mindestens 36 km** – etwa 2/3 der Strecke – notwendig.
- Eine NBS im Mischbetrieb SPFV und SGV ist daher **wirtschaftlich nicht darstellbar**.

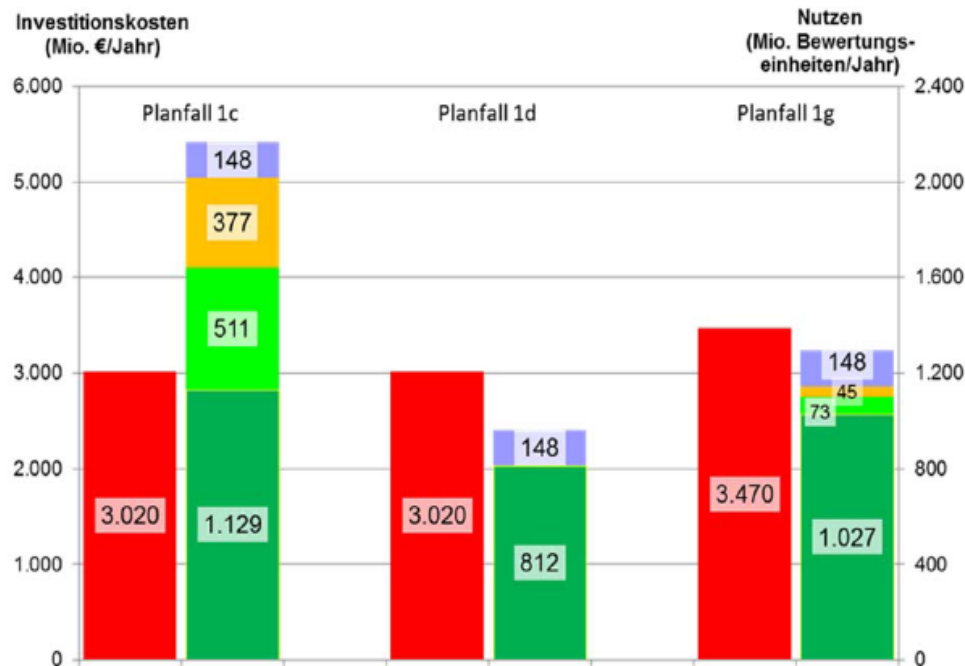
Auf der zweiten Sitzung haben Mitglieder der Arbeitsgruppe ihre Hinweise zum Verkehrskonzept zur Diskussion gestellt

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 21. März 2017

Diskussionsunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
Die Neubaustrecke als zweigleisige Mischverkehrsstrecke - auch tagsüber Güterverkehr -> Kapazität	Szenario anteiliger Güterverkehr tagsüber auf der NBS wird untersucht	Wird geprüft
Die NBS als reine zweigleisige Güterverkehrsstrecke (war Teil der Korridorstudie des Bundes)	Dies ist im Rahmen der Mittelrheinstudie untersucht und als nicht volkswirtschaftlich sinnvoll bewertet worden. Darüber hinaus würde Güterverkehr trotzdem auf den Bestandsstrecken verbleiben. Engpässe für Güterverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr bleiben bestehen.	Ergebnis liegt vor

Der Nutzen der Mischverkehrsstrecke ist nahezu doppelt so hoch wie der der reinen Güterverkehrsstrecke

Gegenüberstellung der wirtschaftlichen Analysen der Planfälle 1c, 1d und 1g



Quelle: Mittelrheinstudie 2015 des BMVI

Planfall 1c:

Mischverkehrsstrecke
(Tag: ICE; Nacht: GV)
mit Kurve Weiterstadt

Planfall 1d und 1g: Reine Güterverkehrsstrecke
(Tag und Nacht Güterverkehr)
(1g: mit verbesserter Anbindung
Darmstadt für SPfV)

 Investitionskosten (Mio.€)

Nutzen:

-  Verminderung von Geräuschbelastungen (Mio. Bewertungseinheiten/Jahr)
-  Reisezeitersparnisse (Mio. Min./Jahr)
-  Verlagerungen vom Pkw auf den Schienenpersonenverkehr (Mio. Pkm/Jahr)
-  Verlagerungen vom Lkw auf den Schienengüterverkehr (Mio. tkm/Jahr)

Bei etwa gleichen Nutzen für den SGV (Planfall 1d und 1g) gibt es nahezu null Nutzen für den SPfV, deshalb schneiden die Güterzug-Neubaustrecken so schlecht ab.

Mit Vorliegen der verkehrsgelenkten Zugzahlen wird die Verkehrskonzeption erstellt

Nächste Schritte der AG Verkehrskonzeption

- | | |
|---|----------|
| ▪ Diskussion von Bewertungskriterien und Optionen der Verkehrslenkung | 06/17 |
| ▪ Vorstellung und Diskussion der Optionen für verkehrsgelenkte Zugzahlen 2025 | 07/17 |
| ▪ Weiterentwicklung des Vorgehens zur Rechtsverbindlichkeit der Verkehrslenkung | 12/17 |
| ▪ Szenario „anteiliger Güterverkehr tagsüber auf NBS“ untersuchen | |
| ▪ Nächste Arbeitsgruppensitzung | 01.06.17 |

AG 3

Lärmentwicklung Bestandsstrecken



Ziel: Ermittlung der Lärmentwicklung entlang der Bestandsstrecken und Transparenz zur möglichen Ableitung über den Umfang des Lärmschutzes

Auf der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe 3 wurden Grundlagen zum Thema Lärm vorgestellt und erste Hinweise der Region diskutiert

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 8. März 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
Gesamtheitliche Betrachtung von Lärm bei der Schalluntersuchung (Schienen-, Straßen- und Flugverkehr)	Wird im Rahmen der Planung durchgeführt (Abwägungsprozess erforderlich)	Wird durchgeführt
Optimaler Lärmschutz an den Bestandsstrecken	Zunächst wird geprüft, wie sich die Lärmbelastung an den Bestandsstrecken entwickelt. Es werden folgende Fälle verglichen: IST-Situation, Prognose-Nullfall, Prognose-Planfall im Rahmen der Planung	Wird geprüft
Aufgrund der Fernwirkung Einbeziehung der Bereiche südlich von Mannheim und Richtung Westen (Nauheim) in die Lärmbetrachtung	- Lärmtechnisch wird der Abschnitt südlich von Mannheim im Rahmen des dortigen Planungsprozesses betrachtet. - Der Abschnitt westlich Groß-Gerau wird in Abhängigkeit zu den Ergebnissen der Verkehrslenkung betrachtet.	Beteiligungsforum südlich Mannheim Wird geprüft
Gemeinsame Entwicklung von Kriterien für den Lärmschutz (Mindeststandards/Lärmwertobergrenzen) -> Gesetzesänderung	- Es gelten die gesetzlichen Regelungen (z.B. 16. Bundeslmissionsschutzverordnung) - Gesetzesänderungen obliegen dem Gesetzgeber	Betrachtung erfolgt in Zusammenhang mit Punkt „Optimaler Lärmschutz an den Bestandsstrecken“

Auf der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe 3 wurden Grundlagen zum Thema Lärm vorgestellt und erste Forderungen der Region diskutiert

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 8. März 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
▪ Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterverkehr	▪ Das Schienenlärmschutzgesetz ist in Kraft getreten. Hier sind Regelungen zur Geschwindigkeitsreduktion für lauten Güterverkehr aufgeführt.	Gesetz liegt vor*
▪ Berücksichtigung der durch Lärm verursachten Gesundheitskosten in angemessener Höhe in der NKU	▪ Die Gesundheitskosten sind in der abgeschlossenen NKU des Bundes enthalten. Die Höhe wurde über ein wissenschaftliches Verfahren ermittelt.	Wird im Projekt nicht weiter betrachtet
▪ Erstellung von Gutachten zur Gesundheitsbeeinträchtigung und zur Grundstückswertminderung durch Schienenlärm	▪ Im Rahmen der Planfeststellung werden die Grundstücke, die einer Betroffenheit unterliegen, festgestellt. Im Zuge des Grunderwerbs wird die evtl. Entschädigung geregelt.	Wird im Projekt nicht weiter betrachtet
▪ Errichten von Lärm-Messstellen nach dem Vorbild der BETUWE-Linie	▪ Das Eisenbahnbundesamt (EBA) will Messstellen einrichten. Kein Projektthema	Wird im Projekt nicht weiter betrachtet

*<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/039-dobrindt-fahrverbor-fuer-laute-gueterwagen.html>

Die Schalluntersuchungen werden auch zunächst mit den Zugzahlen 2025 durchgeführt (späteres Update auf Zugzahlen 2030)

Nächste Schritte der AG Lärmentwicklung Bestandsstrecken

- Schalluntersuchung Bestandsstrecken mit verkehrsgelenkten Zugzahlen Prognose 2025
 - Vervollständigen des schalltechnischen Modells Q2/17
 - Einpflegen der Betriebsprogramme (nach Verfügbarkeit) Q3/17
 - Abschnittsweises berechnen der Schallimmissionen (von Nord nach Süd) Q4/17
- Nächste Arbeitsgruppensitzung Noch abzustimmen

AG 4

Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung



Ziel: Definierte Streckenführung im Raum Darmstadt bis Ende 2018

Themen der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe 4 waren die Anbindungsmöglichkeiten der Bestandsstrecken an die NBS und die Raumordnungsvarianten III und IV

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 16. März 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
▪ Untersuchung aller möglichen Trassenvarianten zur Anbindung der Bestandsstrecke Mainz - Darmstadt an die NBS	▪ Die Varianten werden untersucht	Wird durchgeführt
▪ Zweigleisige Durchfahrung von Darmstadt	▪ Die zweigleisige Durchfahrung Darmstadts wird gegen die Referenzvariante des Bundes geprüft; unter der <u>Voraussetzung</u>, dass die verkehrlichen Ziele erfüllt sind.	Wird geprüft

Für die Streckenführung im Raum Darmstadt werden alle Anbindungsvarianten an die Neubaustrecke diskutiert



Nächste Schritte der AG Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

- Beginn Vorplanung Verbindungskurven 05/17
- Entwickeln eines Kriterienkatalogs für Trassenvarianten (Planungsgrundlage und Weiterführung der Planung der Hauptstrecke kann erst nach Auswahl der Verbindungskurve erfolgen) 07/17
- Nächste Arbeitsgruppensitzung 12.09.17

AG 5

Pfungstadt–Lorsch



Ziel: Definierte Streckenführung im Abschnitt bis Anfang 2018

In der Arbeitsgruppe 5 wurde der Planungsstand von 2011 vorgestellt und diskutiert

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 29. März 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
▪ Untersuchung und Vergleich der Trassenvarianten südlich Darmstadt entlang der A67 und entlang der A5	▪ Die Vorgaben des BVWP werden gegen die Varianten im Regionalplan Südhessen gespiegelt (unter der <u>Voraussetzung</u>, dass die verkehrlichen Ziele erfüllt werden)	Wird durchgeführt
▪ Bergmännischer Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch	▪ Ermittlung der Lärmveränderung im Rahmen des Schallgutachtens. Anschließend Herleitung von Vermeidungsmaßnahmen aller geeigneten Schallschutzmaßnahmen (Wände, Geländemodellierung, Einhausung/Tunnel)	Wird geprüft
▪ Verlegung der NBS auf Westseite der A67 bzw. Verlagerung der BAB A67 und NBS in Richtung Westen zwischen Gernsheim und Lorsch zum Schutz des Waldes	▪ Die naturschutzfachlichen Belange im Bereich der Waldabschnitte werden untersucht	Wird geprüft

Im Abschnitt Pfungstadt-Lorsch wurden die Planungen wieder aufgenommen



Nächste Schritte der AG Pfungstadt-Lorsch

- Aktualisierung der technischen Planung von 2011 (Referenzvariante) 12/17
- Untersuchung von alternativen Trassenführungen soweit sie die verkehrlichen Ziele erfüllen 12/17
- Untersuchung Schallschutzlösungen Langwaden-Lorsch im Rahmen des Schallgutachtens 12/17
- Untersuchung Westlage BAB A67/NBS 12/17
- Nächste Arbeitsgruppensitzung 05.10.17

AG 1

Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim



Ziel: Vorliegen einer definierten Trassenführung zwischen Lorsch und Mannheim und der Einbindung der NBS in den Knoten Mannheim bis Ende 2019

In der ersten Arbeitsgruppensitzung der AG 1 wurde die Methodik der Knotenuntersuchung Mannheim vorgestellt und diskutiert

Themen der Arbeitsgruppensitzung am 18. Januar 2017

Diskussionspunkte	Position der DB	Arbeitsstand DB
▪ Betrachtung der SGV-Transitverkehre (prozentualer Anteil) zur Entlastung des Stadtgebiets Mannheim bei Knotenuntersuchung Mannheim	▪ Wird im Rahmen der Knotenuntersuchung betrachtet	Wird geprüft
▪ Einbeziehung einer SGV-Umgehung und deren Einbindung südlich Mannheims (Güterverkehrsumfahrung)	▪ Wird im Rahmen der Knotenuntersuchung betrachtet	Wird geprüft
▪ Einbeziehen der max. Auslastung der Strecke Karlsruhe–Basel im Hinblick auf die Knotenkapazität	▪ Wird untersucht im Sinne einer Kapazitätsaussage	Wird geprüft
▪ Rechtsverbindlichkeit der Verkehrslenkung	▪ Siehe AG Verkehrskonzeption	

Nach Abschluss der Knotenuntersuchung Mannheim startet die Trassenfindung im Suchraum Lorsch/Viernheim/Mannheim

Nächste Schritte der AG Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

- Abschluss der Knotenuntersuchung Mannheim der DB mit Prognose 2025 vsl. 12/17
- Abschluss der Knotenuntersuchung Mannheim des Bundes mit Prognose 2030 vsl. Q2/18
- Nach Abschluss der Knotenuntersuchung der DB Aktualisierung der bestehenden Planung mit parallelem Abgleich zu den Erkenntnissen des Bundes
- Nächste Sitzung der Arbeitsgruppe 19.06.17

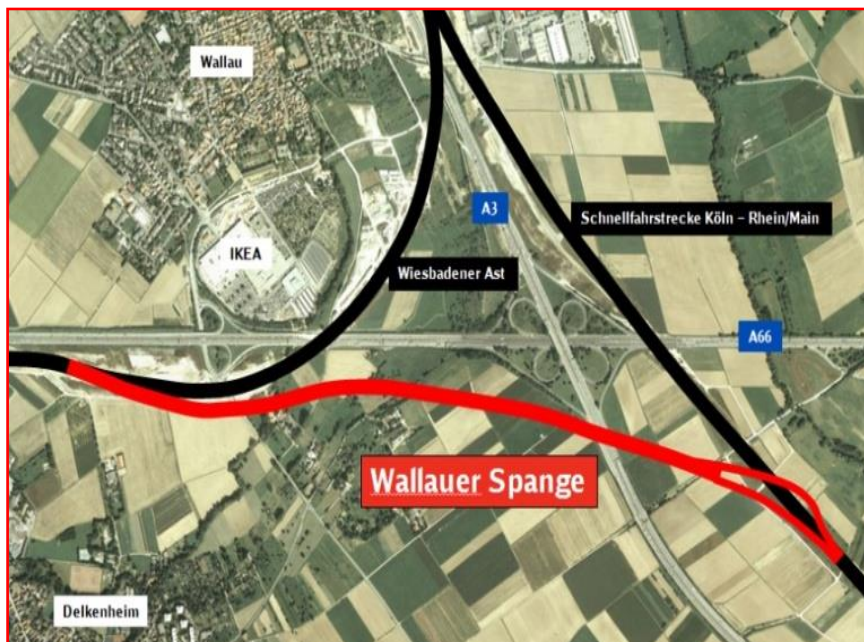
1. Planungsgrundlagen

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

3. Ergänzender Planungsstand

4. Dank und Ausblick

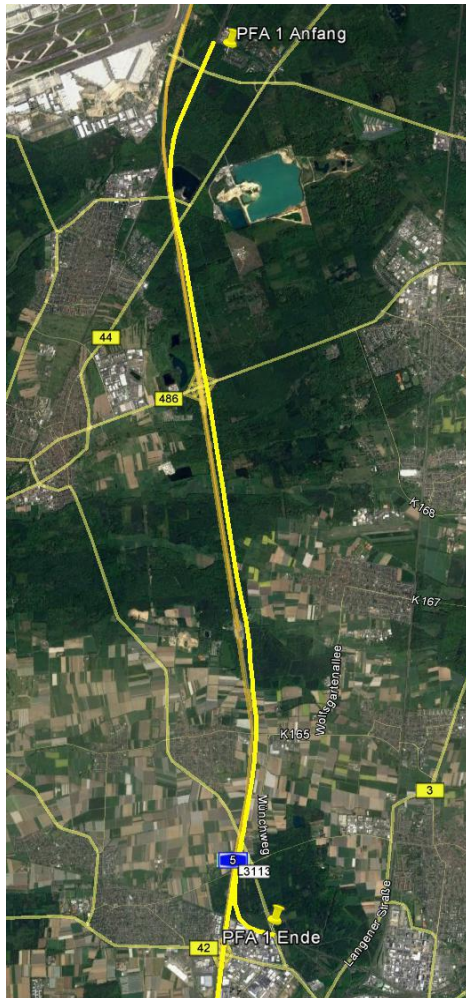
Die Wallauer Spange kann zügig umgesetzt werden



Planungsstand

- In vordringlichen Bedarf des neuen Bedarfsplans aufgenommen
- Vorplanung in Finanzierung des Bundes aufgenommen
- Raumordnungsverfahren nicht erforderlich
- Planungen wurden aufgenommen (verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung, technische Planung)

Im Abschnitt Zeppelinheim–Darmstadt Nord wurden die Planungen wieder aufgenommen



Planungsstand

- Beginn der Neubaustrecke im Bahnhof Zeppelinheim
- Enge Bündelung mit Ostseite der BAB A5 nach Süden
- Vorbereitung Scoping 2017
- Zieltermin für Einreichung der Planfeststellungsunterlagen: Anfang 2018

1. Planungsgrundlagen

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

3. Ergänzender Planungsstand

4. Dank und Ausblick