RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE UND MOBILITÄT

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Klima, Energie und Mobilität
Herrn Gerd Schreiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/4294
VORLAGE

DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
http://www.mkuem.rlp.de

20. Juli 2023

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
0102-0004#2023/0021-1401 MB.0004		MB2-Landtag@mkuem.rlp.de	06131 16-5365

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 11. Juli 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zu

TOP 11) Neu- und Ausbau der Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe,
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der FREIEN WÄHLER,
Vorlage 18/4180

zugesagt, den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen. Diese Zusage ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez. Dr. Erwin Manz

(Staatssekretär)

Verkehrsanbindung
Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten
Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)

Sprechvermerk zu TOP 11) Neu- und Ausbau der Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe, Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der FREIEN WÄHLER, Vorlage 18/4180, Sitzung des AKEM vom 11. Juli 2023

Die Bahnstrecken im Korridor Mannheim –Karlsruhe sind bereits heute stark überlastet. Daher sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) im vordringlichen Bedarf im Maßnahmenpaket Korridor Mittelrhein – Zielnetz I als Projekt 2 zusätzliche Gleise als Neu- oder Ausbaustrecke enthalten

Entsprechend sucht die DB nach Varianten für einen möglichen Streckenneubau, bzw. eine mögliche Kapazitätserweiterung von bestehenden Strecken oder eine Kombination aus beiden. Die Planungen der DB hierfür haben in 2019 begonnen.

Wie wird dabei vorgegangen? Für ein Projekt in dieser Größenordnung bedarf es als ersten Schritt eines Raumordnungsverfahrens für die sogenannte Antragsvariante. Zur Ermittlung dieser Antragsvariante hat die Deutsche Bahn zunächst einen weiträumigen Untersuchungsraum definiert, der grob vom Pfälzer Wald linksrheinisch und dem Kraichgau rechtsrheinisch begrenzt ist. Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet dabei den laufenden Prozess zur Findung der Antragsvariante.

Seit Anfang 2021 läuft der sogenannte Variantenvergleich. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt dabei u. a. in Form von regelmäßigen Dialogforen sowie ergänzenden Workshops mit Vertretern vom Projekt betroffener Organisationen wie z. B. Kommunen, Verbänden, Umwelt- und Naturschutzorganisationen und Bürgerinitiativen.

Eine entsprechende Beteiligung betroffener Bürgerinitiativen, Kommunen und Landkreise wird darüber hinaus selbstverständlich auch zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren erfolgen. Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erhofft man sich, bereits so früh wie möglich eventuelle Probleme und Konfliktpunkte zu registrieren und Lösungen und Kompromisse zu erarbeiten, damit die noch anstehenden Verfahren, das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren, zügig vorankommen.

Bei dem aktuellen Dialogprozess werden mögliche Linienführungen für die potentielle neue Strecke systematisch miteinander verglichen und anhand von Kriterien wie z. B. der schlichten Machbarkeit aber auch unter Aspekten des Umwelt- und Naturschutzes miteinander verglichen.

Ziel ist es, eine Vorzugsvariante zu finden, die eine möglichst breite Unterstützung in der Region erfährt. Diese Variante muss verkehrs- und betriebstauglich, raumverträglich, wirtschaftlich, technisch machbar und für Mensch und Umwelt möglichst schonend sein. Die optimale Lösung soll also den erforderlichen Zielsetzungen und gesetzlichen Vorgaben gerecht werden und alle Interessen bestmöglich verbinden.

Zurzeit hat sich die Anzahl der möglichen Varianten von anfangs ca. 50 bereits auf 8 reduziert, davon sechs rein rechtsrheinische Linienvarianten sowie zwei teilweise linksrheinisch verlaufende Linienvarianten, die somit auch Rheinland-Pfalz direkt betreffen. Zusätzlich gibt es noch sechs weitere rein rechtsrheinische Varianten, die zum Tragen kämen, wenn im Stadtgebiet Mannheim bestimmte Gleisausbauten nicht möglich wären.

Die endgültige Entscheidungsfindung wird erst nach Vorlage der aktuell laufenden Fortschreibung der Zugzahlenprognose des BVWP weiter voranschreiten können. Diese Zahlen sollen nach Auskunft des Bundes Ende 2023/Anfang 2024 vorliegen.

Die Deutsche Bahn rechnet daher damit, in der ersten Hälfte des Jahres 2024 die finale sogenannte Antragsvariante ermittelt zu haben, mit der dann das Raumordnungsverfahren beginnen kann.

Das Projekt befindet sich noch in einer sehr frühen Phase. Welche konkreten Auswirkungen das Projekt in der Bauphase oder nach der Inbetriebnahme für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz haben wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt daher noch nicht sagen.

Allgemein verspricht man sich, dass vor allem die Bestandsstrecken insbesondere vom Schienengüterverkehr entlastet werden und sich dadurch mehr Möglichkeiten für den Schienenpersonenverkehr ergeben werden. Die Zusätzliche Schienenkapazität im Korridor könnte also auch Vorteile für den ÖPNV mit sich bringen.