

Limburgerhof, 22.08.2023

An¹

Deutscher Bundestag: Mitglieder des Verkehrsausschusses

Deutsche Bahn AG: Dr. Klaus Vornhusen, Thorsten Krenz

DB Netz AG: Dr. Stefan Geweke

Kopie

Bundes- und Landtagsabgeordnete der Region Vorderpfalz

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, Landtag Rheinland-Pfalz

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz

Bürgermeister:innen und Oberbürgermeister:innen der betroffenen Städte und Kommunen

Vorschlag:

Anbindungen der Hauptbahnhöfe Mannheim und Karlsruhe zur Optimierung des Bahnvorhabens „NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe“ bezüglich des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

Sehr geehrte Damen und Herren des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages,
sehr geehrte Herren der Deutsche Bahn AG und der DB Netz AG,

mit diesem Schreiben unterbreiten wir Ihnen, als für die Bundesrepublik Deutschland mitverantwortlichen Entscheidern, einen Ansatz, der den volkswirtschaftlichen Nutzen eines derzeit in der Planung befindlichen Bahnvorhabens entscheidend erhöhen wird. Damit dieser im öffentlichen Interesse stehende Vorschlag zur Realisierung kommt, erbitten wir Ihre Mitarbeit.

Einführung

Hintergrund

Die bestehenden Schienentrassen zwischen den Knotenpunkten Mannheim (MA) und Karlsruhe (KA) gehören deutschlandweit zu den höchst belasteten Eisenbahn-Streckenabschnitten. Zugleich besitzt dieser Korridor die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz. Um dem prognostizierten Wachstum auf diesen Strecken gerecht zu werden, soll auf der Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe mittels einer zweigleisigen Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS), unter Anbindung der Knotenpunkte MA und KA, die Kapazität erhöht werden. Die Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten im Schienengüter- (SGV), Schienenpersonenfern- (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für den Prognosehorizont 2030 ist das vorrangige Ziel des Vorhabens².

1 Die Namen der jeweiligen Kontakte finden sich in Anhang 2.

2 DB Netz AG, 30.8.2021: Tischvorlage, Antragskonferenzen zum Raumordnungsverfahren NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, 78 Seiten; <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt2/ref21/rov-zav/> → Aktuelle Raumordnungs- und Zielabweichungsverfahren.

Die zweigleisige Neu- und Ausbaustrecke mit Namen „NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe“ wird als Vorhaben im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 in zwei Projekten von jeweils vorranglichem Bedarf geführt³. Der Knotenpunkt Mannheim als Teil des Vorhabens wird als eigenständiges Projekt in PRINS geführt. Der gesamte übrige Teil des Vorhabens ist Bestandteil des Bedarfsplanprojektes „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“^{4,5}.

Aktueller Planungsstand

Der Suchraum für die zwei neuen Gleise erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung zwischen Mannheim und Karlsruhe, sowie in West-Ost-Richtung zwischen Pfälzerwald und Kraichgau (vergl. Anhang 1). Im Verlauf des im Jahre 2020 begonnenen Planungsprozesses wurden 50 entwickelte, durchgängige Linienvarianten in mehreren Arbeitsschritten mittlerweile auf eine einstellige Anzahl von ernsthaft in Betracht kommenden durchgängigen Linienvarianten reduziert.

Optimierung des Bahnvorhabens NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe bezüglich SPFV

Aktuell befindet sich das Vorhaben NBS/ABS MA-KA in der Phase des Variantenvergleichs. Die Zugzahlenprognose 2040 trägt wesentlich zur Entscheidung darüber bei, ob letztlich acht Linienvarianten (Option 1: „Mannheim mit zwei zusätzlichen Gleisen“) oder nur sechs Linienvarianten (Option 2: „Mannheim ohne zwei zusätzliche Gleise“) vertiefend untersucht und miteinander verglichen werden⁶.

Zu den acht Linienvarianten gehören zwei rheinquerende Linienführungen, die als **LR6-M5** (links-rechts [rheinquerend]; **Mannheim**) und LR4-M5 bezeichnet werden. Die weiteren sechs Linienvarianten verlaufen ausschließlich rechtsrheinisch und werden als **R1-M3** (rechtsrheinisch; **Mannheim**), R2-M3, R3-M3, R4-M3, R5-M3 und R6-M3 bezeichnet. Der Verlauf der acht Linienvarianten im Suchraum kann in Anhang 1 nachvollzogen werden.

Sollte die Zugzahlenprognose 2040 tatsächlich zwei zusätzliche Gleise im Raum Mannheim erforderlich machen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten des Vorhabens von einigen Milliarden Euro führen. Denn die aufgrund der Planung noch in der Bewertung verbliebenen Mannheimer Liniensegmente M3 und M5 würden dann jeweils als ca. 12-15 km lange Tunnel, unter dem Stadtgebiet Mannheim verlaufend für das Liniensegment M3 bzw. unter Mannheim und Ludwigshafen hindurch für das Liniensegment M5, gebaut werden.

Um diesen beträchtlichen Mehrkosten einen möglichst hohen volkswirtschaftlichen Nutzen gegenüberzustellen, unterbreitet die Bürgerinitiative David, aus dem Raum Limburgerhof bis Speyer, hiermit den **Vorschlag, die Anbindung des Hauptbahnhofs Mannheim an das Liniensegment M3 sowie die Anbindung des Hauptbahnhofs Karlsruhe an die Linienvarianten R2-M3 bis R6-M3 bei der weiteren Vorhabenplanung zu berücksichtigen**⁷. Dadurch kann die Neubaustrecke zusätzlich zum Güterverkehr tatsächlich auch sinnvoll für den Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden.

Die nachfolgend bildlich dargestellten, aktuellen Planungssituationen für die Knotenpunkte Mannheim und Karlsruhe verdeutlichen unseren Vorschlag.

3 2019 wurde nach Übereinkunft zwischen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Bahn AG der ursprüngliche Untersuchungsraum der ABS/NBS Molzau-Graben-Neudorf-Karlsruhe, unter Einbeziehung des Knotens Mannheim, ausgedehnt und wird seitdem unter dem Vorhaben „NBS/ABS MA-KA“ geführt.

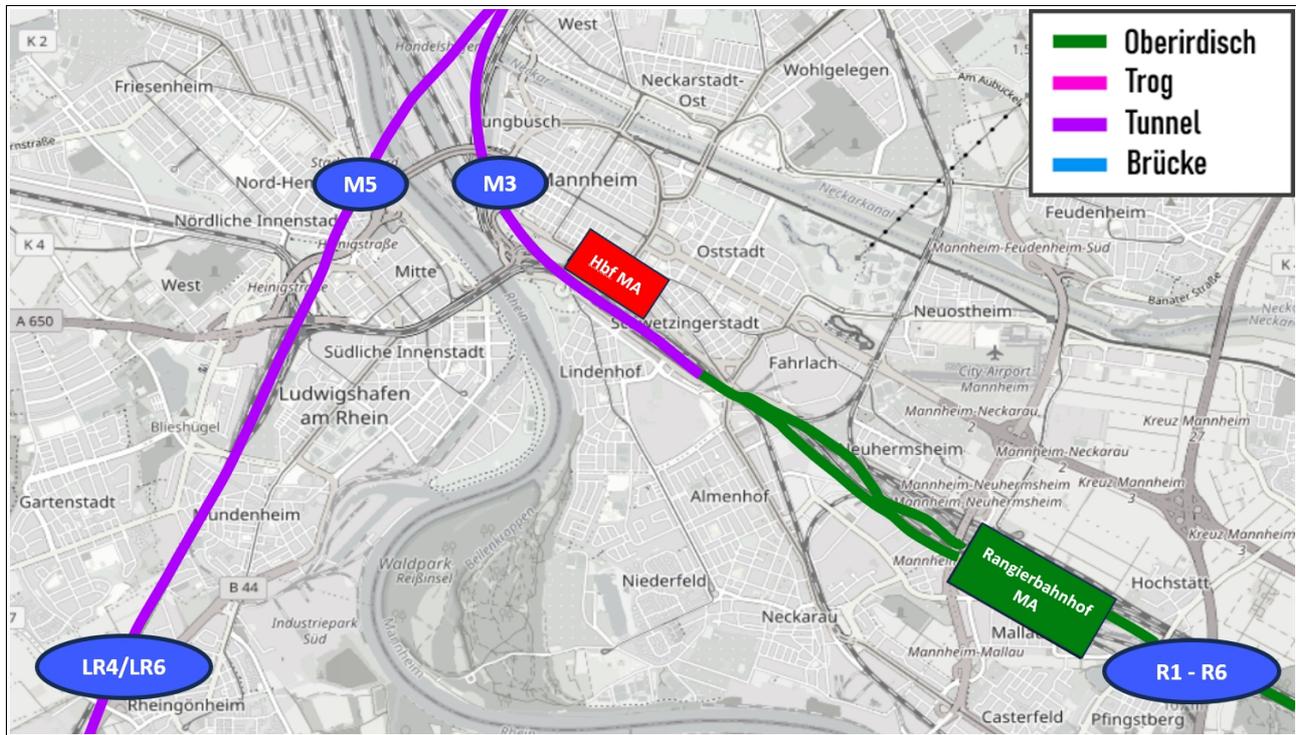
4 Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sind beide Projekte und die dazugehörigen Projektdossiers mit den Projektdetails „BW-RP - Knoten Mannheim - K-004-V01 - VB“ und „BW-HE-NW-RP - Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1 - 2-004-V03 - VB“ zu finden.

5 Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Allgemeine Projektinformation“ → Planungsprämissen für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, Juni 2023.

6 Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Präsentationen“ → Präsentation zum 10. Dialogforum am 21.06.2023, S.25.

Aktuelle Planung im Raum Mannheim

Die folgende Grafik veranschaulicht den derzeitigen Planungsstand der beiden Liniensegmente M3 und M5 bei Eintreten von Option 1 „Mannheim mit zwei zusätzlichen Gleisen“.



(Quelle: www.mannheim-karlsruhe.de; © OpenStreetMap contributors)

Die als Tunnel geplante Strecke des Segments M3 verläuft, ausgehend von MA-Waldhof, direkt unterhalb des Mannheimer Hauptbahnhofs (Hbf) in Richtung des Rangierbahnhofs (Rbf) Mannheim. Eine unterirdische Anbindung des Tunnels an den Hbf Mannheim ist naheliegend und erscheint technisch realisierbar, z.B. in Form eines Tiefbahnhofs⁸.

Die Strecke des Segments M5 ist ebenfalls als Tunnel geplant. Dieser verläuft, wiederum ausgehend von MA-Waldhof, nordwestlich des Mannheimer Stadtzentrums unter dem Rhein hindurch nach Ludwigshafen und weiter Richtung Vorderpfalz bis Rheingönheim/Limburgerhof. Die Strecke des Segments M5 erlaubt weder eine Anbindung des Mannheimer Hbf, noch eine direkte Anbindung des Rbf Mannheim.

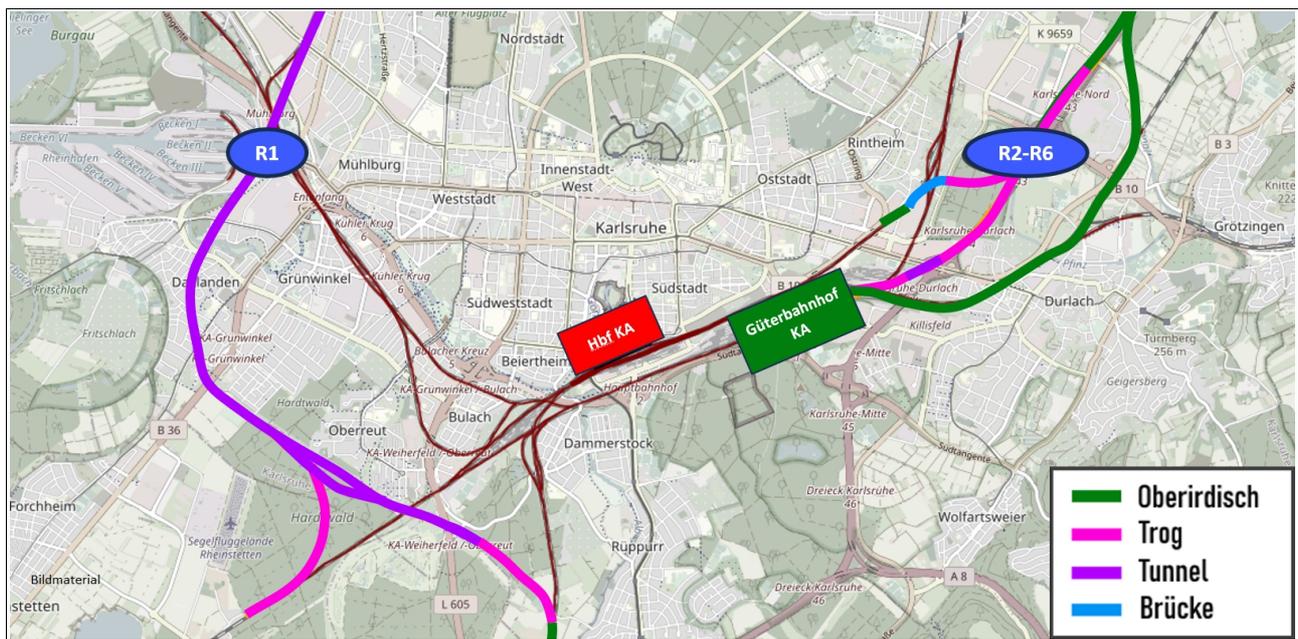
⁷ Während des gesamten Planungs- und Bewertungsprozesses durch die DB Netz AG wurde der Tatbestand „Anbindung an Hauptbahnhof“ unserer Kenntnis nach bis heute als Bewertungskriterium für die Linienvarianten ausgespart. Als „Mögliche verkehrliche Anbindungen“ wurden bisher nur „Rbf MA-Südost“, „Stuttgart-Verkehre“, „Gbf KA“ und „Rbf MA-Nordost“ berücksichtigt, und somit die Möglichkeit der Stabilitätserhöhung im Schienenpersonenfernverkehr nicht genutzt. (Vergl. www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Allgemeine Projektinformationen“ →

- „Aktualisierung Steckbriefe 2023 - Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten“ vom 01.02.2023, S. 10,
- „Aktualisierung Steckbriefe - Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten“ vom 22.11.2022, S. 9,
- „Steckbriefe - Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten“ vom 21.09.2022, S. 6 und 7,
- „Steckbriefe und Aktualisierung - Ergebnisse Segmentvergleich“ vom 05.04.2022).

⁸ Vergl. www.fernbahntunnel-frankfurt.de, Tiefbahnhof im Hauptbahnhof Frankfurt.

Aktuelle Planung im Raum Karlsruhe

Die folgende Grafik veranschaulicht den derzeitigen Planungsstand im Raum Karlsruhe für die Linienvarianten R1-M3 bis R6-M3.



(Quelle: www.mannheim-karlsruhe.de; © OpenStreetMap contributors)

Sie zeigt, dass eine direkte Anbindung des Güterbahnhofs (Gbf) Karlsruhe sowie des Hauptbahnhofs (Hbf) Karlsruhe nur über die Linienvarianten R2-M3 bis R6-M3, nicht aber über die Linienvariante R1-M3, möglich ist.

Hoher volkswirtschaftlicher Zusatznutzen durch Anbindungen der Hauptbahnhöfe von Mannheim und Karlsruhe

Durch die zusätzliche Anbindung der beiden Hauptbahnhöfe zum Bestand (Redundanz) würde sich über die vorrangig angestrebte Beseitigung der Kapazitätsengpässe hinaus auch die **Resilienz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)** deutlich erhöhen. Dass ein besonderer Bedarf der Bahn an Resilienz besteht, hat Grass (2018) verdeutlicht⁹. Da die NBS/ABS MA-KA den Anspruch einer **Mischverkehrsstrecke** mit den Prämissen $v_{\max} = 200 \text{ km/h}$ für Schienenpersonenfernverkehr bei gleichzeitiger Mindestanforderung einer Auslegung der Streckengeschwindigkeit für Zwangspunkte auf 120 km/h erfüllen soll^{10,11}, kann der SPFV im Fall von Instandsetzungsarbeiten oder Zwischenfällen auf der Bestandsstrecke auf die R2-M3 bis R6-M3 umgeleitet werden.

Durch die Schaffung dieser **betrieblichen Flexibilität** ergibt sich eine **Stabilisierung des Netzsystems**¹² und dadurch eine Einsparung beträchtlicher Kosten bei Störungen oder Instandhaltungsmaßnahmen durch Vermeidung von Verspätungen oder langwierigen und kostspieligen Verlagerungen auf andere Transportmöglichkeiten. Die redundante Anbindung der beiden Hauptbahnhöfe schafft somit einen **zusätzlichen, außerordentlich hohen volkswirtschaftlichen Nutzen** für die mit dem Liniensegment M3 verbundenen Linienvarianten.

9 E. Grass, 2018: Bewertung von Resilienz im Schienenverkehr, Abschlussarbeit, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, 53 Seiten.

10 Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Präsentationen“ → Präsentation zum 3. Dialogforum am 08.06.2021, S. 20.

11 Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Allgemeine Projektinformation“ → Planungsprämissen für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, Juni 2023, S. 6.

12 Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Allgemeine Projektinformation“ → Planungsprämissen für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, Juni 2023, S. 6.

Weitere abgeleitete Schlussfolgerungen von beachtlichem Nutzen

Das Liniensegment M3 erlaubt eine Vollanbindung des Rangierbahnhofs (Rbf) Mannheim. Die Möglichkeit der verkehrlichen Anbindung des Rbf Mannheim über die beiden rheinquerenden Linienvarianten LR4-M5 oder LR6-M5 besteht grundsätzlich auch, und zwar über die Errichtung zusätzlicher Anbindungsstrecken an das rechtsrheinische Bestandsnetz (Segment 4020 „Rheinbahn“)¹³. Allerdings stellen diese Optionen aufgrund der begrenzten Restkapazitäten im Bestandsnetz sowohl aus betrieblicher als auch verkehrlicher Sicht nur unzureichende Lösungen für eine Anbindung des Rbf Mannheim an diese beiden Linienvarianten dar.

Die obigen Ausführungen legen nahe, dass die beiden rheinquerenden Linienvarianten LR4-M5 und LR6-M5 aufgrund der fehlenden Anschlussmöglichkeit an den Hauptbahnhof Mannheim und der ungünstigen Anschlussmöglichkeit an den Rangierbahnhof Mannheim wegen des dadurch offensichtlich schlechteren volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses zurückgestellt werden sollten. Denn es ist neben diesem geringeren Nutzen auch davon auszugehen, dass die beiden Linienvarianten infolge der jeweils zwei erforderlichen, komplexen Rheinquerungen und den im Variantenvergleich jeweils längsten Tunnelstrecken von derzeit jeweils ca. 24 km¹⁴ mit den höchsten Errichtungs- und Betriebskosten einhergehen würden.

Der Güterbahnhof Karlsruhe lässt sich über die Linienvarianten R2-M3 bis R6 M3 optimal anbinden. Entfielen wie bei der Linienvariante R1-M3 eine Anbindung des Gbf Karlsruhe hingegen, könnte er ebenfalls nur über Bestandsstrecken mit begrenzten Restkapazitäten erreicht werden. Die Linienvarianten R2-M3 bis R6-M3 erlauben darüber hinaus eine einfache Anbindung der Verkehre von und nach Stuttgart über Bruchsal/Bretten. Grundsätzlich gilt, dass je mehr Anbindungen eine Linienvariante hat, desto höher wird die betriebliche Flexibilität. **Als Konsequenz sollte die Linienvariante R1-M3 wegen fehlender Anschlussmöglichkeiten sowohl an Hbf als auch Gbf Karlsruhe und auch an die Stuttgart-Verkehre zurückgestellt werden.**

Indem durch die Rückstellungen der Linienvarianten LR4-M5, LR6-M5 und R1-M3 nur fünf anstelle der acht Linienvarianten dem vertiefenden Variantenvergleich unterzogen werden müssten, würden sich auch die für diesen Planungsschritt benötigten zeitlichen und finanziellen Aufwendungen erheblich reduzieren.

Zur Realisierung des aufgezeigten enormen volkswirtschaftlichen Zusatznutzens und zur Stärkung der Resilienz des Deutschen Bahnnetzes für Schienenpersonenfernverkehr fordern wir Sie, die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, auf, im Sinne Ihrer volkswirtschaftlichen Mitverantwortung für die Bundesrepublik Deutschland, unseren Vorschlag zu prüfen und darauf hinzuwirken, dass die Deutsche Bahn die Anbindungen der beiden Hauptbahnhöfe Mannheim und Karlsruhe in der weiteren Planung des Vorhabens NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe berücksichtigt.

Hiermit fordern wir Sie, die Vorstände und Planungsverantwortlichen der Deutschen Bahn auf, unseren Vorschlag zeitnah zu prüfen und in geeigneter Form dazu Stellung zu nehmen, z.B. im Rahmen des 11. Dialogforums am 04. Oktober 2023.

Mit freundlichen Grüßen,
Bürgerinitiative David

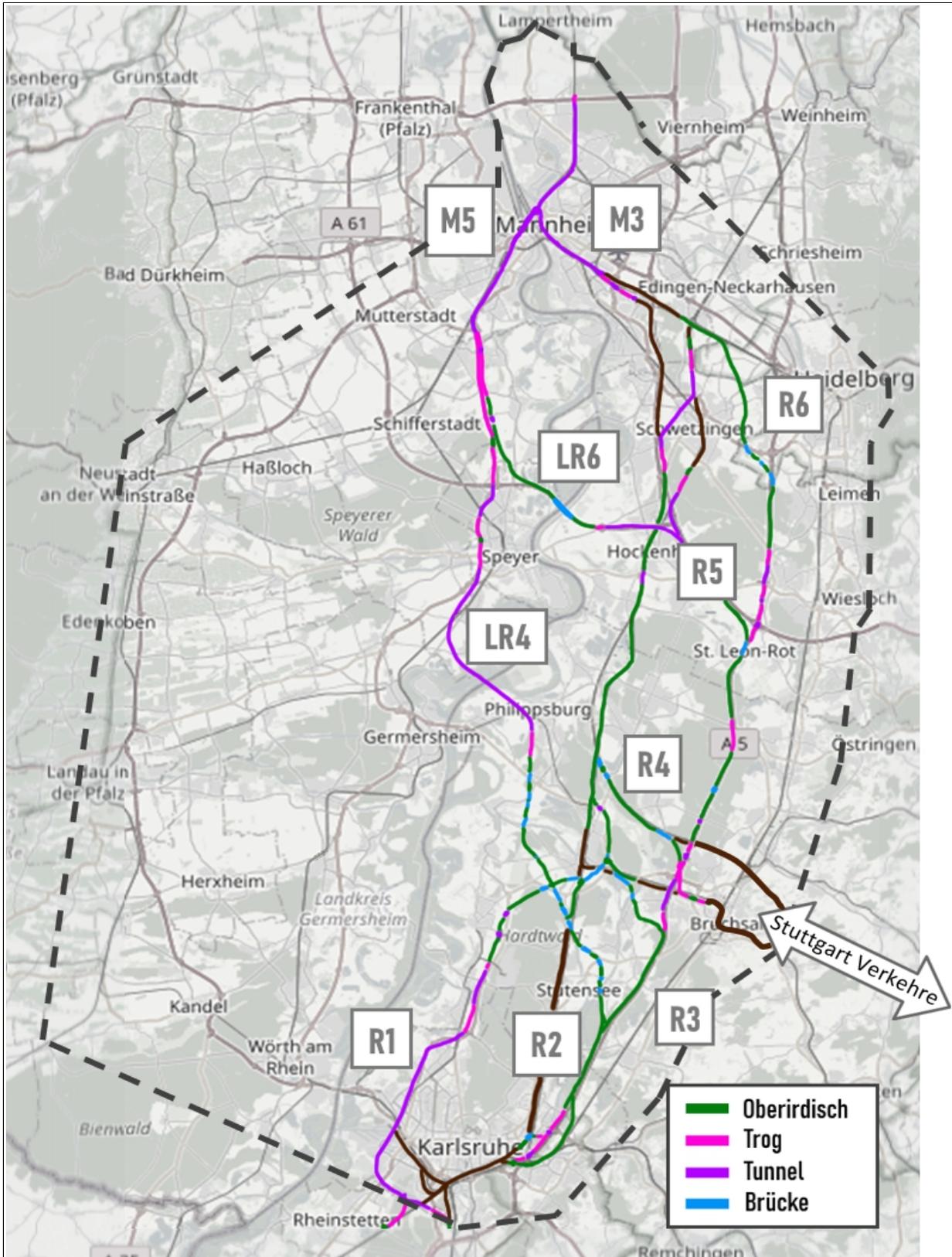


¹³ Siehe www.mannheim-karlsruhe.de/downloads → „Präsentationen“ → Präsentation zum 14. Themenworkshop MA-KA am 22.03.2023, S. 9, 21-24.

¹⁴ Für jede der beiden rheinquerenden (links-rechts) Linienvarianten LR4-M5 und LR6-M5 sind derzeit ca. 24 km Tunnelstrecke geplant. Die ersten 15 km stellen das rheinunterquerende Mannheimer Liniensegment M3 dar. Es wird von beiden Linienvarianten gleichermaßen genutzt um in die Vorderpfalz zu gelangen. Die Linienvariante LR4-M5 quert den Rhein durch einen 9 km Tunnel zum zweiten Mal von Berghausen-Mechtersheim nach Rheinsheim/Philippsburg auf der rechtsrheinischen Seite. Die Linienvariante LR6-M5 überquert den Rhein zum zweiten Mal mittels einer Brücke beginnend nördlich von Speyer in Bündelung mit der A61 in Richtung Hockenheim. Danach verläuft sie in einem 4 km langen Tunnel nordöstlich um Hockenheim herum und rechtsrheinisch weiter Richtung Karlsruhe. Um rechtsrheinisch Mannheim anfahren zu können, ist zusätzlich eine 5 km lange unterirdische Verbindungskurve zum Bestand geplant.

Anhang 1: Suchraum und Verlauf der derzeitigen acht Linienführungen

Die Abbildung zeigt den Suchraum für das Vorhaben Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe mit den nach einem mehrstufigen Auswahlprozess derzeit verbliebenen acht Linienführungen M3, M5, LR4, LR6, R1, R2, R3, R4, R5 und R6. Bei den Bezeichnungen der Linienführungen steht „M“ für Mannheim, „R“ für rechtsrheinisch und „LR“ für links-rechts (rheinquerend). Die gestrichelte Linie umspannt den Suchraum des Vorhabens.



(Quelle: www.mannheim-karlsruhe.de; © OpenStreetMap contributors)

Anhang 2: Namen der angeschriebenen Kontakte dieses Schreibens

A2.1 Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag

Mitglieder des Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Tabelle A1: Angeschriebene Ordentliche und Stellvertretende Mitglieder des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag

Bundestagsabgeordnete:r	
Ordentliche Mitglieder:	Stellvertretende Mitglieder:
Udo Schiefner, SPD, Vorsitzender	Johannes Arlt, SPD
Nyke Slawik, Bündnis 90/Die Grünen, stellv. Vorsitzende	Metin Hakverdi, SPD
Jürgen Berghahn, SPD	Jasmina Hostert, SPD
Isabel Cademartori, SPD	Kaweh Mansoori, SPD
Martin Kröber, SPD	Detlef Müller, SPD
Dorothee Martin, SPD, Obfrau	Ye-One Rhie, SPD
Jan Plobner, SPD	Andreas Rimkus, SPD
Uwe Schmidt, SPD	Bernd Rützel, SPD
Christian Schreider, SPD	Dr. Nils Schmid, SPD
Mathias Stein, SPD	Ruppert Stüwe, SPD
Anja Troff-Schaffarzyk, SPD	Melanie Bernstein, CDU/CSU
Thomas Bareiß, CDU/CSU, Obmann	Enak Ferlemann, CDU/CSU
Michael Donth, CDU/CSU	Jens Koeppen, CDU/CSU
Martina Enghardt-Kopf, CDU/CSU	Ulrich Lange, CDU/CSU
Dr. Jonas Geissler, CDU/CSU	Klaus Mack, CDU/CSU
Florian Müller, CDU/CSU	Florian Oßner, CDU/CSU
Dr. Christoph Ploß, CDU/CSU	Patrick Schnieder, CDU/CSU
Henning Rehbaum, CDU/CSU	Dr. Hermann-Josef Tebroke, CDU/CSU
Felix Schreiner, CDU/CSU	Markus Uhl, CDU/CSU
Björn Simon, CDU/CSU	Lukas Benner, Bündnis 90/Die Grünen
Matthias Gastel, Bündnis 90/Die Grünen	Leon Eckert, Bündnis 90/Die Grünen
Stefan Gelbhaar, Bündnis 90/Die Grünen	Dieter Janecek, Bündnis 90/Die Grünen
Susanne Menge, Bündnis 90/Die Grünen, Obfrau	Anja Liebert, Bündnis 90/Die Grünen
Swantje Henrike Michaelsen, Bündnis 90/Die Grünen	Dr. Ingrid Nestle, Bündnis 90/Die Grünen
Valentin Abel, FDP	Maximilian Funke-Kaiser, FDP
Jürgen Lenders, FDP	Torsten Herbst, FDP
Bernd Reuther, FDP, Obmann	Carina Konrad, FDP
Christian Sauter, FDP	Michael Kruse, FDP
René Bochmann, AfD	Thomas Ehrhorn, AfD
Dirk Brandes, AfD	Leif-Erik Holm, AfD
Dr. Dirk Spaniel, AfD, Obmann	Dr. Rainer Kraft, AfD
Wolfgang Wiehle, AfD	Mike Moncsek, AfD
Thomas Lutze, Die Linke, Obmann	Ates Gürpınar, Die Linke
Bernd Riexinger, Die Linke	Ina Latendorf, Die Linke

A2.2 Deutsche Bahn AG und DB Netz AG

Tabelle A2: Angeschriebene Personen der Deutsche Bahn AG und der DB Netz AG

Name, Zuständigkeit	Unternehmen
Dr. Klaus Vornhusen Konzernbevollmächtigter für die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland	Deutsche Bahn AG
Thorsten Krenz Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg	
Dr. Stefan Geweke Projektleiter Bahnvorhaben NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe	DB Netz AG

A2.3 Bundes- und Landtagsabgeordnete der Region Vorderpfalz

Tabelle A3: Angeschriebene Bundestagsabgeordnete der Region Vorderpfalz

Bundestagsabgeordnete:r	Wahlkreis mit Gebiet
Christian Schreider, SPD Prof. Dr. Armin Grau, Bündnis 90/Die Grünen	<u>Wahlkreis 207:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Frankenthal (Pfalz, kreisfreie Stadt) • Ludwigshafen am Rhein (kreisfreie Stadt) • <u>Rhein-Pfalz-Kreis</u> mit Altrip, Beindersheim, Birkenheide, Bobenheim-Roxheim, Böhl-Iggelheim, Dannstadt-Schauernheim, Fußgönheim, Großniedesheim, Heßheim, Heuchelheim bei Frankenthal, Hochdorf-Assenheim, Kleinniedesheim, Lamsheim, Limburgerhof, Maxdorf, Mutterstadt, Neuhofen, Rödersheim-Gronau
Johannes Steiniger, CDU Isabel Mackensen-Geis, SPD	<u>Wahlkreis 208:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Neustadt an der Weinstraße (kreisfreie Stadt) • Speyer (kreisfreie Stadt) • Bad Dürkheim • <u>Rhein-Pfalz-Kreis</u> mit Dudenhofen, Hanhofen, Harthausen, Otterstadt, Römerberg, Schifferstadt (Stadt), Waldsee

Tabelle A4: Angeschriebene Landtagsabgeordnete der Region Vorderpfalz

Landtagsabgeordnete:r	Wahlkreis mit Gebiet
Anke Simon, SPD	<u>Wahlkreis 36: Ludwigshafen am Rhein I</u> umfasst die Stadtteile Südliche Innenstadt, Nördliche Innenstadt, Friesenheim, Mundenheim und Rheingönheim der kreisfreien Stadt Ludwigshafen am Rhein
Gregory Scholz, SPD Marion Schneid, CDU	<u>Wahlkreis 37: Ludwigshafen am Rhein II</u> umfasst die Stadtteile Gartenstadt, Maudach, Oggersheim, Oppau und Ruchheim der kreisfreien Stadt Ludwigshafen am Rhein
Johannes Zehfuß, CDU	<u>Wahlkreis 38: Mutterstadt</u> umfasst vom <u>Rhein-Pfalz-Kreis</u> die verbandsfreien Gemeinden Böhl-Iggelheim, Limburgerhof und Mutterstadt sowie die Verbandsgemeinden Dannstadt-Schauernheim, Maxdorf und Rheinauen
Michael Wagner, CDU Lisett Stuppy, Grüne Patrick Kunz, Freie Wähler	<u>Wahlkreis 39: Speyer</u> umfasst die kreisfreie Stadt Speyer sowie vom <u>Rhein-Pfalz-Kreis</u> die verbandsfreie Gemeinde Schifferstadt und die Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen

A2.4 Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, Landtag Mainz, Rheinland-Pfalz

Tabelle A5: Angeschriebene Ordentliche und Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, Landtag Mainz, Rheinland-Pfalz

Landtagsabgeordnete:r	
Ordentliche Mitglieder: Heiner Illinger, SPD Dr. Anna Köbberling, SPD Benedikt Oster, SPD Andreas Rahm, SPD, Vorsitzender Daniel Schöffner, SPD Dr. Helmut Martin, CDU, Vorsitzender Petra Schneider, CDU Michael Wagner, CDU Dr. Bernhard Braun, Grüne Iris Nieland, AfD Steven Wink, FDP Stephan Wefelscheid, Freie Wähler Matthias Joa, fraktionslos (ehem. AfD)	Stellvertretende Mitglieder: Jens Guth, SPD Michael Hüttner, SPD Patric Müller, SPD Hans Jürgen Noss, SPD Anette Moesta, CDU Tobias Vogt, CDU Torsten Welling, CDU Jutta Blatzheim-Roegler, Grüne Dr. Jan Bollinger, AfD Marco Karl Weber, FDP Dr. Joachim Streit, Freie Wähler

A2.5 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW), Rheinland-Pfalz

Tabelle A6: Angeschriebene Personen des MWVLW

Name, Zuständigkeit
Daniela Schmitt Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Esther Jung (stellvertretende Abteilungsleitung), Abteilung 7, Verkehr und Straßen

A2.6 Oberbürgermeister:innen, Bürgermeister:innen, Beigeordnete betroffener Städte und Kommunen

Tabelle A7: Angeschriebene Personen der betroffenen Städte und Kommunen

Name,Funktion, Zuständigkeit	Körperschaft
Volker Mansky, Ortsbürgermeister	Altrip
Jürgen Hook, Ortsbürgermeister	Dudenhofen
Silke Schmitt-Makdice, Ortsbürgermeisterin	Hanhofen
Harald Löffler, Bürgermeister	Harthausen
Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister	Karlsruhe
Gabriele Luczak-Schwarz, Erste Bürgermeisterin, u.a. Versorgung, Verkehr, Hafen	Karlsruhe
Daniel Fluhrer, Bürgermeister, u.a. Planen, Bauen, Flächenmanagement, Mobilität	Karlsruhe
Andreas Poignée, Bürgermeister	Limburgerhof
Jutta Steinruck, Oberbürgermeisterin	Ludwigshafen
Alexander Thewalt, Beigeordneter, u.a. Bau, Umwelt, Verkehr	Ludwigshafen
Andreas Schwarz, Beigeordnete, u.a. Straßenverkehr	Ludwigshafen
Christian Specht, Oberbürgermeister	Mannheim

Name,Funktion, Zuständigkeit	Körperschaft
Prof. Dr. Diana Pretzell, Erste Bürgermeisterin	Mannheim
Ralf Eisenhauer, Bürgermeister, u.a. Planen, Bauen, Verkehr	Mannheim
Ralf Marohn, Ortsbürgermeister	Neuhofen
Bernd Zimmermann, Ortsbürgermeister	Otterstadt
Jürgen Zimmer, Erster Beigeordneter	Otterstadt
Stefan Martus, Bürgermeister	Philippsburg, Rheinsheim
Matthias Hoffmann, Ortsbürgermeister	Römerberg, Mechtersheim, Berghausen, Heiligenstein
Ilona Volk, Bürgermeisterin	Schifferstadt
Stefanie Seiler, Oberbürgermeisterin	Speyer
Irmgard Münch-Weinmann, Beigeordnete	Speyer
Patrick Fassott, Bürgermeister	Verbandsgemeinde Rheinauen
Silke Schmitt-Makdice, Bürgermeisterin	Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen
Claudia Klein, Ortsbürgermeisterin	Waldsee
Steffen Sternberger-Hahn, Erster Beigeordneter	Waldsee