

DB Netz AG •
Gutschstraße 6 • 76137 Karlsruhe

Bürgerinitiative David

Dr. Tilman Otto
Wachenheimer Straße 6

67117 Limburgerhof

Per Email an
dialog@bi-david.de

DB Netz AG
Technik Korridor Mannheim-Karlsruhe
I.NI-SW-M
Gutschstraße 6
76137 Karlsruhe

Dr. Stefan Geweke
stefan.geweke@deutschebahn.com

Zeichen: StG

27.09.2023

Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe Ihr Schreiben vom 22.08.2023

Sehr geehrter Herr Dr. Otto,

vielen Dank für Ihr Schreiben mit dem Vorschlag zur Anbindung der Hauptbahnhöfe Mannheim und Karlsruhe an das Bahnvorhaben „NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe“. Die Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG, Dr. Klaus Vornhusen und Thorsten Krenz, haben mich gebeten Ihnen zu antworten.

Ihren Vorschlag habe ich so verstanden, dass Sie davon ausgehen, dass die Anbindung der Hauptbahnhöfe Mannheim und Karlsruhe an die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes erhöhen könnte.

Grundsätzlich wird mit der Bundesverkehrswegeplanung nachgewiesen, ob Neu- und Ausbauprojekte in der Verantwortung des Bundes aufgrund prognostizierter Verkehrsmengen und anderer Rahmenbedingungen sinnvoll und notwendig sind. Im Mittelpunkt steht dabei die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller erwogenen Investitionsprojekte nach einheitlicher Methodik. Diese Bewertung führen die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragten Gutachter durch.

In Bezug auf die aktuell gültige Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt wurde kein Bedarf für den Ausbau der Anbindung des Mannheimer Hbf festgestellt.

Derzeit erstellen die Gutachter des Bundes eine neue Verkehrsprognose 2040, aus der neue Zugzahlen für das Zieljahr 2040 abgeleitet werden. Zudem laufen derzeit beim Bund die Arbeiten zur Fortschreibung des Deutschlandtaktes, die auf Basis der Verkehrsprognose vorgenommen werden. Sollte sich daraus eine Anforderung für weitere Anbindungen der Hauptbahnhöfe von Mannheim und Karlsruhe ergeben, werden wir diese in

DB Netz AG
Sitz: Frankfurt am Main
Registergericht:
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199 861 757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Berthold Huber

Vorstand:
Dr. Philipp Nagl,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Ingrid Felipe
Dr. Christian Gruß
Heike Junge-Latz
Heinz Siegmund



Abstimmung mit dem BMDV ggf. in der Planung für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe berücksichtigen.

Außerdem ist eine mögliche Anbindung des Karlsruher Hbf bereits in der bisherigen Planung für die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe untersucht worden. Inwiefern diese Anbindung weiterverfolgt wird, richtet sich insbesondere nach dem zugrunde zu legenden Betriebskonzept auf Basis der prognostizierten Zugzahlen sowie den Ergebnissen der Kapazitätsuntersuchungen für die ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten, die aktuell für den Variantenvergleich vertiefter untersucht werden.

Ferner haben wir seitens des Projektes die Gutachter des Bundes damit beauftragt, einen Nutzen-Kosten-Beitrag je Linienvariante zu untersuchen, der im Variantenvergleich berücksichtigt werden soll. Da sowohl die Kapazitätsberechnungen als auch die Untersuchungen der Gutachter des Bundes noch nicht abgeschlossen sind, liegen noch keine Ergebnisse vor. Ohne diese Ergebnisse können wir Ihre Aussagen zu möglichen Wirkungen einzelner Varianten auf die Kapazität und das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht faktenbasiert nachvollziehen.

Schließlich ist es aus methodischer Sicht nicht angemessen, einzelne Varianten aufgrund fehlender Anschlussmöglichkeiten vorschnell zurückzustellen. Einzelne, so genannte "KO-Kriterien", die zur Zurückstellung von Linienvarianten führen, sind alternativlose Kriterien, mit denen das grundlegende Vorhabenziel nicht erfüllt wird. Beispielhaft ist hier die Auflösung von Kapazitätsengpässen zu nennen, die ein grundlegendes Vorhabenziel darstellt. Die Kapazität stellt daher ein solches Kriterium dar.

Weitere Rahmenbedingungen stellen die Genehmigungs- und Finanzierungsfähigkeit einer Linienvariante dar. Über die Zurückstellung von Linienvarianten (Güterzugumfahrung Mannheim und M6) im Zusammenhang mit den Feldhamstervorkommen haben wir uns mit Ihnen ja bereits ausgetauscht und Ihnen dargelegt, dass die Zurückstellung deshalb erfolgt, weil das Genehmigungsrisiko zu hoch ist und es im näheren Umfeld zumutbare Alternativen gibt.

Ziel der Planung ist, auf Basis des Bundesverkehrswegeplans und des Bundesschieneausbaugesetzes eine technisch realisierbare, genehmigungs- und finanzierungsfähige Lösung zu finden, welche die verkehrlichen und betrieblichen Projektziele bzw. die Ziele des Vorhabenträgers erfüllt. Dazu werden die drei Zielsysteme „Umwelt“, „Raumordnung“ sowie „Verkehr/Wirtschaft/Technik“ berücksichtigt und gegeneinander abgewogen.

Im nun laufenden Variantenvergleich fließt eine Vielzahl an Kriterien zur Abbildung der oben genannten Zielsysteme gleichwertig in die Bewertung mit ein. Die Kriterien wurden ausgewählt, da sie relevante Indikatoren dafür sind, ob eine Variante vorzugswürdig ist oder nicht. Die Planung für das Bahnprojekt Mannheim – Karlsruhe basiert für den gesamten Suchraum auf einer einheitlichen Methodik, die für den jeweiligen Planungsschritt regelmäßig in den Dialogforen und Workshops vorgestellt wird.

Sehr geehrter Herr Dr. Otto, uns ist bewusst, dass der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur immer auch mit Belastungen für die Umwelt und Anwohnende der Schienenwege

3/3

verbunden ist. Daher freuen wir uns, wenn Sie die Planungen rund um unser Bahnprojekt weiterhin aufmerksam und konstruktiv begleiten.

Freundliche Grüße

Dr. Stefan Geweke