
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Schifferstadt
Schwetzingen
4020
Speyer
Hockenheim
Wiesloch-
Walldorf
Waghäusel
Germersheim
4080
Graben-
Neudorf
4132
Bruchsal
A5
Wörth
(Rhein)
Karlsruhe
Freie Strecke
Brücke
Trog
Tunnel
Bestandsstrecken
Autobahn
Rhein

Raum Karlsruhe: Prüfung der Anbindungen der vorgeschlagenen Tunnelvarianten in Richtung Süden

DB NETZE

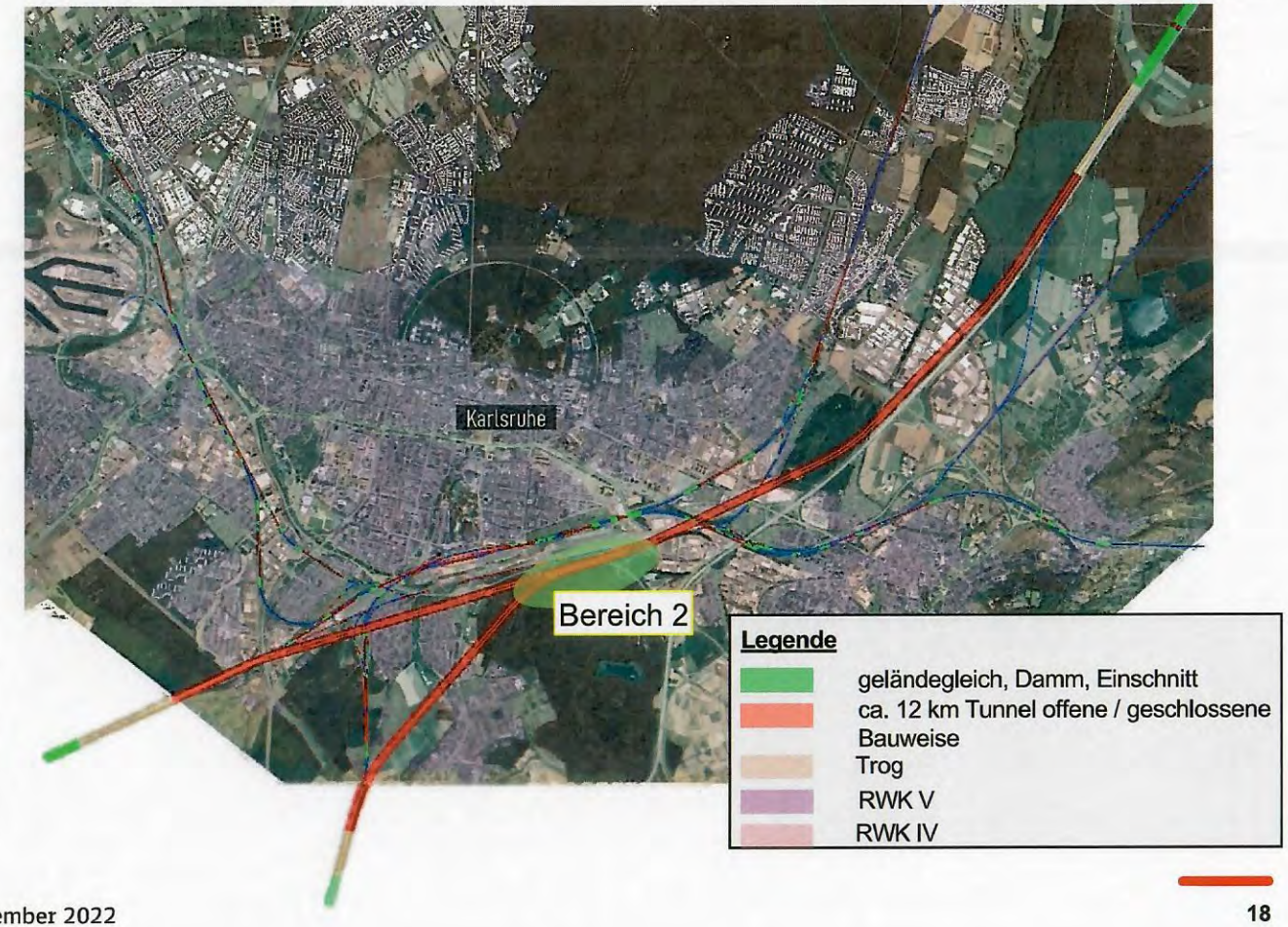
STAND
11|2022

Technisch machbare Tunnelvariante mit Verknüpfung im Bereich 2:

- ca. **10-12 km Tunnel** (offene und geschlossene Bauweise)
- ca. **3 km Trog**
- **höhenfreies Verzweigungsbauwerk** in offener Bauweise südlich KA Gbf (Bereich 2) zur **Anbindung** an die **Strecken 4000** über Ettlingen und **4020** über Durmersheim

Zwischenergebnis der Prüfung auf technische Machbarkeit:

Gemäß Planungsmethodik wird dieser Vorschlag aufgrund überwiegend oberirdisch technisch machbarer Alternativen **zurückgestellt.**



Prüfvorschlag für zwei Tunnelvarianten im Raum Karlsruhe bei Trassenführung entlang der A5.

DB NETZE

STAND 11|2022

Ausschnitt Raum Karlsruhe aus interaktiver Karte



Detaillierung Prüfvorschlag

Im Norden:

Variante 1: Tunnel in geschlossener Bauweise mit **Einfahrt nördlich** des **Gewerbegebiets Grötzingen**

Variante 2: Tunnel in geschlossener Bauweise als **Fortführung** des momentan vorgesehenen Tunnels in **Trog-Deckel-Bauweise südlich der Autobahnabfahrt Nord**

Technisch machbar

Im Süden

Südlich von Karlsruhe sollen die Tunnelvarianten **in** die **momentan angedachten Rampen** der Tunnellösung Wörth – Karlsruhe **münden**

Fokus im Folgenden

Im 3. Dialogforum im Juni 2021 wurden die Zugzahlenprognose 2030 und die Kapazitätsuntersuchungen des Bundesgutachters aus dem Bundesverkehrswegeplan vorgestellt

DB NETZE

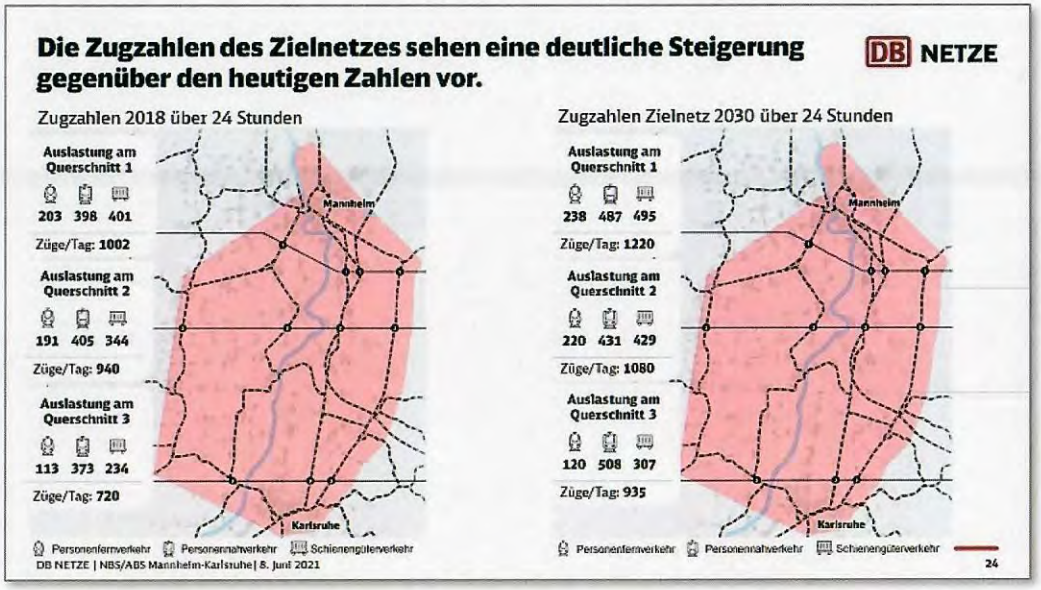
Kapazitätsuntersuchungen im Bundesverkehrswegeplan 2030



- **Streckenüberlastungen** i.W. im Bereich **Schwetzingen – Hockenheim** und **Graben-Neudorf – Karlsruhe**[1]
- **Ableitung** des **Neu- und Ausbaubedarfs** im **Korridor Mannheim – Karlsruhe** und **Start der Planung** für die **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe**

1 In Grafik nicht dargestellt, aber weiterer Engpass im Abschnitt MA-Rennplatz – MA-Rbf

Zugzahlen im Ist (vor der Pandemie) und Prognose 2030



- **Grundlage** für die **Kapazitätsuntersuchungen** des **Bundesgutachters** waren die **Zugzahlen** der **Prognose 2030**
- Mit Veröffentlichung des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt sind die **neuen Zugzahlen 2030 Deutschlandtakt** (D-Takt) **zu verwenden**.

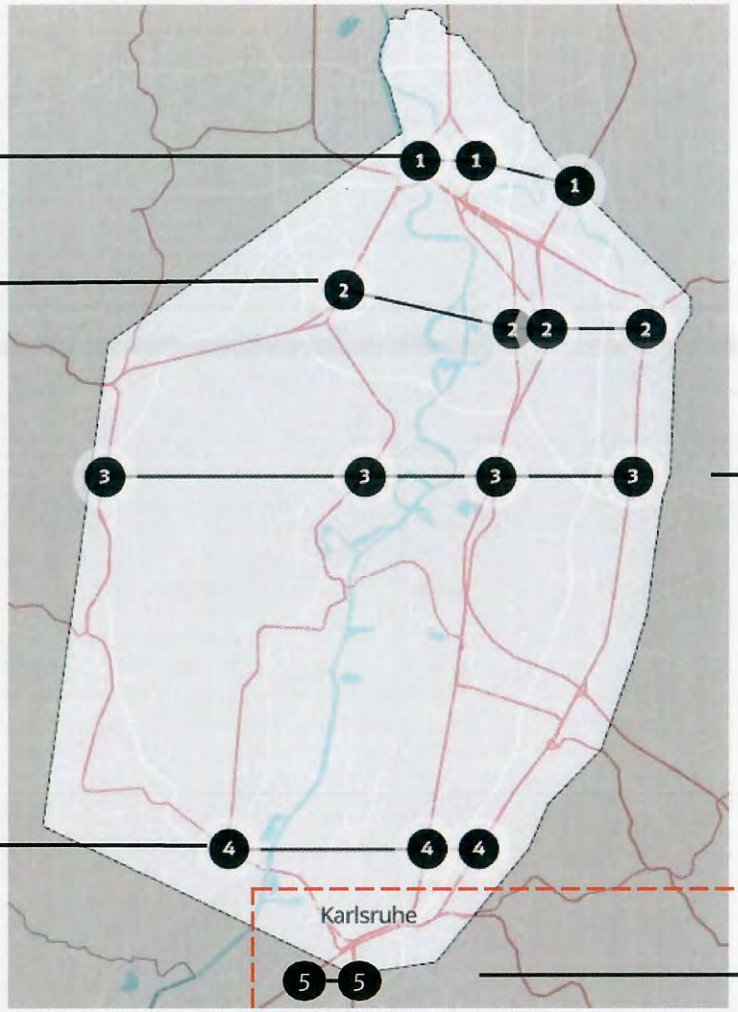
Fokus im Folgenden

Zugzahlen Zielnetz 2030 D-Takt über 24 Stunden ergänzt um südlichen Bereich.

DB NETZE

Personenfernverkehr
Personennahverkehr
Schienengüterverkehr

Quer-schnitt	Belastung			
	Personenfernverkehr	Personennahverkehr	Schienengüterverkehr	
1	282	290	369	Züge/Tag: **941**
2	316	442	491	Züge/Tag: **1.249**
3	298	396	423	Züge/Tag: **1.117**
4	168	580	298	Züge/Tag: **1.046**
5	120	236	300	Züge/Tag: **656**



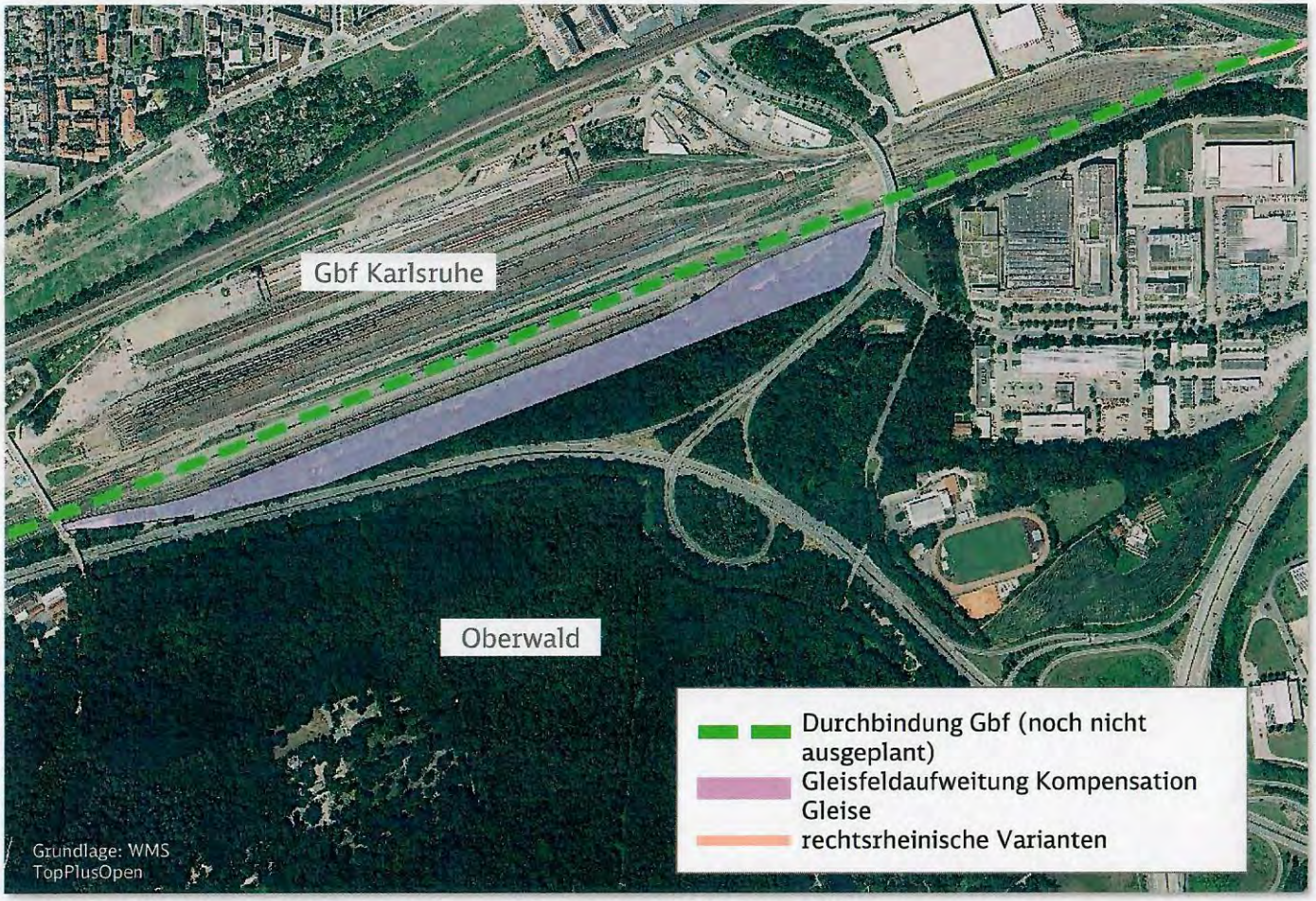
Die Ergänzung wird zeitnah auf der Website integriert: https://www.mannheim-karlsruhe.de/interaktive-karte/zugzahlen

4 Punktuelle technische Detaillierung Güterbahnhof Karlsruhe

Aus verkehrlicher Sicht ist die Durchbindung von zwei zusätzlichen Gleisen im Karlsruher Gbf erforderlich

DB InfraGO

Stand 04|2024
Änderungen vorbehalten



Sachverhalt:
- Zur **Durchbindung** von **zwei zusätzlichen Gleisen** im **Gbf Karlsruhe** müssen Teile des Gleisfelds überplant werden.
- Dadurch wird die **Verlagerung** von **Bestandsgleisen inklusive Gleisfeldaufweitung** (Kompensation Gleise) **notwendig**.

Detaillierung der Trassierung:
- Die **verdrängten Bestandsgleise** können **südlich des Gbf neu angeordnet** werden (Gleisfeldaufweitung).
- Dadurch kommt es zu einem **zusätzlichen randlichen Eingriff** in den nördlichen Teil des Waldgebiets Oberwald.

Ergebnis:
- Die **Gleisfeldaufweitung** im **Gbf Karlsruhe** wird bei den **Varianten R2-R6 sowie LR4 und LR6** in den **Variantenvergleich aufgenommen**.
- Es ergeben sich **zusätzliche umweltfachliche Betroffenheiten** im Oberwald (Wasser- und Landschaftsschutzgebiet)