

Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village

Erläuterungsblatt zur provisorischen Anbindung der Neubaustrecke

1. Einleitung

Um die erhöhte Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr, die sich zusätzlich auch aus der Entwicklung des Franklin-Quartiers sowie weiterer Konversionsflächen ergibt, zu bewältigen und um den durch die städtebaulichen Umgestaltungen hervorgehenden geänderten Bedarfen gerecht zu werden, sind verschiedene Maßnahmen im Mannheimer Stadtbahnnetz geplant (Konversionsnetz Mannheim). Einer dieser Maßnahmen ist der Bau der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village.

Für diese Maßnahme läuft derzeit ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 72ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg (LVwVfG). Der Erörterungstermin fand am 06.11.2019 statt.

Das Erläuterungsblatt zur provisorischen Anbindung der Neubaustrecke bzw. zum Zwischenzustand wird in das Anhörungsverfahren aufgenommen.

2. Allgemeines

Die Bedienung der Stadtbahnstrecke ins Franklin-Quartier soll durch eine neue Linie aus der Mannheimer Innenstadt bzw. ausgehend vom Karlsplatz in Rheinau erfolgen. In diesem Zusammenhang muss der Bahnhof Käfertal ausgebaut werden, da die neue Linie aufgrund von Kapazitätsengpässen am Bahnhof Käfertal innerhalb der bestehenden Anlage nicht abgewickelt werden kann. Der Ausbau des Bahnhofs kann allerdings vsl. erst ab 2026/27 erfolgen. Im Franklin-Quartier erfolgt allerdings bereits die Aufsiedlung des Wohngebiets, der Endausbau der Straßen soll bereits ab 2021/22 abgeschlossen werden.

Um die Synergien beim Bau der Verkehrsanlagen zu nutzen erscheint ein Bau der Stadtbahnstrecke ebenso 2021/22 sinnvoll. Um einen Betrieb der Strecke bereits nach Baufertigstellung unter diesen Rahmenbedingungen zu ermöglichen ist bis zum Ausbau des Bahnhofs Käfertal die Einrichtung eines Pendelzugbetriebs zwischen Bensheimer Straße und Franklin sinnvoll, weil damit auch eine barrierefreie Verbindung zur Mannheimer Innenstadt hergestellt werden kann.

Für diesen Zwischenzustand muss allerdings der Gleisplan des Bahnhofs Bensheimer Straße vorübergehend geändert werden, da nur so ein direkter Anschluss zwischen dem Pendelzug (Bedienung der Neubaustrecke) und den Zügen der Linie 5 möglich ist

Da dieser Zwischenzustand Bahnbetriebsanlagen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn betrifft wurde im Rahmen der Planung des Zwischenzustands die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) eingebunden. Änderungen im räumlichen Umfang der Maßnahme bzw. zusätzliche

Betroffenheiten durch den Zwischenzustand sind nicht gegeben. Die vorgesehene Lage der Systemgrenze ESBO/BOStrab bleibt gegenüber dem Endzustand unverändert.

3. Beschreibung des Zwischenzustands

3.1 Gleise

Im Zwischenzustand werden am zukünftigen Bahnhof Bensheimer Straße die im Endzustand vorgesehenen drei Gleise hergestellt. Es werden lediglich die Überleitverbindungen abweichend zum Endzustand ausgeführt, so dass der Betrieb des Pendelzuges weitestgehend autark zum Betrieb der Linie 5 erfolgen kann. Demzufolge ist das dritte bzw. nördlichste Gleis ausschließlich für den Betrieb der Strecke nach Franklin vorgesehen, die anderen beiden Gleise fungieren als Hauptgleise der Strecke 9400 Mannheim – Weinheim.

Das dritte Gleis wird an die Hauptstrecke über die Weiche Wprov1 an das Hauptgleis Richtung Käfertal verbunden. Diese Weiche wird im Endzustand am nordöstlichen Ende des Bahnhofs Bensheimer Straße als Weiche W665 eingebaut. Die zweigleisige Strecke ins Franklin-Quartier wird vom dritten Gleis im Bahnhof Bensheimer Straße über die Weiche Wprov2 erreicht. Diese Weiche wird an dieser Stelle im provisorischen Zwischenzustand als Rückfallweiche ausgeführt. Im Endzustand wird diese mit einem elektrischen Antrieb versehen und als Weiche W661 am südwestlichen Ende des Bahnhofs eingebaut. Darüber hinaus wird im Zwischenzustand bereits die Überleitverbindung mit den Weichen W656 und W663 hergestellt, jedoch nicht in Betrieb genommen. Zusätzliche Weichen sind somit für diesen Bauzwischenzustand nicht erforderlich.

3.2 Bahnsteige

Bereits im provisorischen Zwischenzustand werden die Bahnsteige so wie im Endzustand vorgesehen hergestellt. Es wird lediglich die Bedienung der Bahnsteige an das vorübergehende Betriebskonzept bzw. an den provisorischen Gleisplan angepasst. Der nördliche Bahnsteig ist für den Pendelzug, der Mittelbahnsteig für die Züge der Linie 5 (nördliche Bahnsteigkante Richtung Mannheim, südliche Bahnsteigkante Richtung Weinheim) vorgesehen.

3.3 Fahrleitung

Die Fahrleitung wird im Bauzwischenzustand an den vorübergehenden Gleisplan angepasst. Die Anlage entspricht außerhalb der provisorischen Weichenverbindung dem Endzustand.

3.4 Signaltechnik

Aufgrund der neuen Lage des Hauptgleises Richtung Mannheim sowie der provisorischen Weiche mit der Einbindung der neuen Strecke (Gleis 3) muss die bestehende Signalisierung entsprechend angepasst werden.

Weiterhin wird für Fahrten von Käfertal in das neue Gleis 3 bzw. vom neuen Gleis 3 Richtung Käfertal eine neue Signalisierung aufgebaut. Diese Signalisierung ermöglicht für die morgendliche Überführungsfahrt des Pendelzuges eine Zugfahrt von Käfertal nach Gleis 3 auch mit Fahrgästen. Wenn der Zug dort angekommen ist, wird der Bereich Gleis 3 auf „Nahbedienbereich“ umgestellt, so dass keine weiteren Fahrten in dieses Gleis gestellt werden können.

Auch die abendliche Rückfahrt des Pendelzuges nach Käfertal kann als Zugfahrt mit Fahrgästen erfolgen, da Gleis 3 ein entsprechendes Ausfahrtsignal bekommt. Dieses Ausfahrtsignal bleibt sonst während des Pendelbetriebes auf Halt. Eine dazugehörige Fahrsperrung verhindert eine unberechtigte Fahrt des Pendelzuges auf das Hauptgleis.

4. Bauablauf

Der Bauablauf wird lediglich auf die Herstellung des Zwischenzustands angepasst. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Zur Herstellung des Endzustands beschränken sich die Bautätigkeiten insbesondere auf die Versetzung der provisorischen Weichen zur endgültigen Lage sowie auf die notwendigen Anpassungen der Signaltechnik (im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Käfertal) und der Fahrleitungsanlage.

5. Abstimmungen mit der Landeseisenbahnaufsicht

Zur provisorischen Anbindung der Strecke ins Franklin-Quartier wurde am 30.01.2020 ein Abstimmungstermin mit der LEA sowie das Ministerium für Verkehr (VM) durchgeführt. Im Nachgang wurden durch den Sachbereich 3 der LEA (Eisenbahn- und Bauaufsicht, Sicherungs-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen) zusätzliche Hinweise und Auflagen niedergeschrieben.

Im Rahmen des Austauschtermins mit der LEA und VM wurde das Thema nochmals behandelt hinsichtlich der Gestaltung der Weiche Wprov2.

Aufgrund von nachträglichen Änderungen im Rahmen der signaltechnischen Gestaltung des Bauzwischenzustands wurde eine Abstimmung mit der LEA durchgeführt. Die Hinweise und Auflagen der LEA werden beachtet.

6. Sonstiges

Weitere Änderungen im Vergleich zum Endzustand sind im Rahmen dieses Bauzwischenzustands bzw. der provisorischen Anbindung der Neubaustrecke ins Franklin-Quartier nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

im Namen und Auftrag der MV Mannheimer Verkehr GmbH

gez. i.V. Carlos Abril