



Hauptbahnhof Mannheim – **Neubau Bahnsteig F**

Neubau Bahnsteig F –
das Projekt im Überblick

Baumaßnahmen

Erste Bauphase bis Mitte 2015

Rechtliche Grundlagen

Die Basis der Zukunft. DB Netze.



Der neue Bahnsteig F entsteht südlich der vorhandenen Bahnsteige, parallel zur B36 (vorderer Bildbereich).

Neubau Bahnsteig F – das Projekt im Überblick

Der Mannheimer Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten und größten Knotenpunkte im Südwesten Deutschlands. Der Verkehr im Großraum Mannheim wächst kontinuierlich: Der Hauptbahnhof bewegt sich heute, vor allem zu Hauptverkehrszeiten, an seiner Kapazitätsgrenze. Der Neubau des Bahnsteigs F trägt dazu bei, die Leistung des Knotens Mannheim langfristig zu steigern.

Eine doppelte Belegung von Gleisen ist aktuell notwendig, um den Bahnsteigbedarf zu decken. Deshalb können Mehrverkehre im Mannheimer Hauptbahnhof nur noch außerhalb der Hauptverkehrszeiten aufgenommen werden. Die Wünsche der Besteller des Nahverkehrs, weitere Züge über Mannheim zu leiten, können derzeit wegen fehlender Kapazitäten nicht erfüllt werden. Die Betriebsqualität leidet bei Abweichungen vom Fahrplan im Knoten Mannheim schon heute unter dieser starken Belastung. Dies beeinflusst dann auch die Pünktlichkeit im weiteren Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn.

Verbesserungen durch den Bau des Bahnsteigs F

Der Neubau des Bahnsteigs F ist eine wichtige Maßnahme, um den Knoten Mannheim zu stärken und die Kapazitäten zu erweitern. Durch den Bau soll der Überlastung dieses wichtigen Standortes nachhaltig entgegengewirkt

werden: Der neue Bahnsteig ist für Nahverkehrszüge vorgesehen. Damit wird teilweise erreicht, dass die unterschiedlich schnellen Nah- und Fernverkehre voneinander getrennt werden. So können doppelte Belegungen mit Zügen an einem Bahnsteig vermieden werden. Dies erleichtert die Orientierung für den Fahrgast. Der neue Bahn-





steig F schafft die Voraussetzungen für ein erweitertes Fahrplanangebot und erhöht die Betriebsqualität.

An den Gleisen des neuen Bahnsteigs F wenden künftig beispielsweise die Linie S8 von Mannheim in Richtung Schwetzingen-Karlsruhe, ebenso die Linien Trier-Saarbrücken-Mannheim (RE1) und Mainz-Mannheim (RE6). Dies führt vor allem an den bestehen-

den Gleisen 7, 9 und 10 zu einer deutlichen Entlastung.

Der Bau des neuen Bahnsteigs ist auch eine Voraussetzung für die Realisierung der von den Nahverkehrsbestellern konzipierten und zur Ausschreibung anstehenden Schienenpersonennahverkehrs-Konzepte der S-Bahn Rhein-Neckar und des Rhein-Main-Neckar-Express.

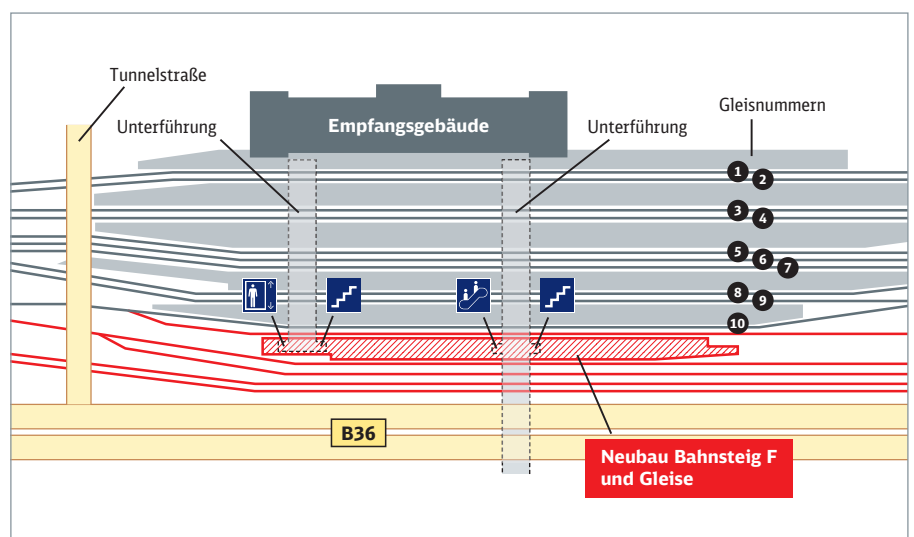
Durch die Realisierung des Bahnsteigs F bleibt der Güterverkehr am Mannheimer Hauptbahnhof uneingeschränkt. Die bereits heute vorhandene kreuzungsfreie Zufahrt zum Hafen Mannheim mit insgesamt drei Containerterminals bleibt auch nach dem Neubau des Bahnsteigs F erhalten: ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Logistikstandorts Mannheim.

Baumaßnahmen

Der neue Bahnsteig F

Der neue Bahnsteig F entsteht südlich des vorhandenen Bahnsteigs E. Die dortigen Güterzuggleise werden zu diesem Zweck nach Süden in Richtung der Bundesstraße 36 verschoben.

Der Bau des neuen Bahnsteigs erhöht die betriebliche Flexibilität durch Weichenverbindungen und verbessert die Fahrstraßen. Hierfür wird der Bahnsteig E um 55 Meter am östlichen Ende verkürzt. Der geplante Ausbau bedingt außerdem den Rückbau von rund 2.800 Metern Gleise, 14 Weichen sowie den Neubau von rund 2.200 Metern Gleise und 20 Weichen. Der Bahnsteig wird barrierefrei gestaltet; als Orientierungshilfe für sehbehinderte Fahrgäste ist an allen Bahnsteigkanten ein taktiles Leitsystem vorgesehen. Als Bahnsteigbelag ist Betonsteinpflaster geplant.



Daten und Fakten zum Bahnsteig F

Bahnsteiglänge	210 Meter
Bahnsteighöhe	76 Zentimeter über Schienenoberkante
Bahnsteigdachlänge	143 Meter
Bahnsteigbreite	9,1 Meter
Nutzbare Bahnsteigkanten	2
Zugang West	Aufzug und Treppe
Zugang Ost	Fahrtreppe und Treppe

Weitere Maßnahmen

Die Zugänge zum Bahnsteig F erfolgen über die bestehenden Personenunterführungen West und Ost, die bereits zu den Bahnsteigen A bis E führen. Die vorhandene westliche Personenunterführung endet heute am Bahnsteig E. Sie wird deshalb um etwa 17 Meter bis zum neuen Bahnsteig F verlängert. Als Zugang zum neuen Bahnsteig werden hier eine Treppenanlage und ein Aufzug gebaut. Die östliche Personenunterführung ist bereits durchgehend vorhanden. Zum Bahnsteig F führen von hier aus nun eine Treppe sowie eine auf- und abwärts führende Fahrtreppe.

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) „Tunnelstraße“ wird in Richtung Hauptbahnhof auf einer Länge von rund 25 Metern abgebrochen und neu erstellt. Aufgrund der zusätzlichen Gleise wird sie in Richtung der B36 um circa 12,5 Meter verlängert. Im neu gebauten Bereich erhält die Tunnelstraße neben der Fahrspur je einen 1,5 Meter breiten Geh- und Radweg. Während der Bauzeit der EÜ „Tunnelstraße“ muss die Unterführung für den Autover-

kehr gesperrt werden. Für Fußgänger und Radfahrer wird während dieser Zeit ein 2,5 Meter breiter Weg verkehrssicher aufrechterhalten. Kurzzeitige Vollsperrungen für wenige Tage – wenn möglich zu verkehrsarmen Zeiten – können nicht ausgeschlossen werden. Diese werden jedoch frühzeitig angekündigt. Die Zufahrt zur Tiefgarage bleibt sichergestellt.

Die vorhandenen Kabel und Kabeltrassen müssen vor Beginn der Arbeiten zum Bahnsteig F aus dem Baufeld verlegt und an das Stellwerk Mannheim angeschlossen werden. Hierzu wird ein Betonrohr mit einem Durchmesser von rund 1,5 Metern unter dem gesamten Gleisbereich durchgepresst. Diese

Arbeiten werden aus einer an der B36 liegenden Baugrube ausgeführt. Aufgrund der beengten Verhältnisse muss die rechte Fahrspur der B36 in Richtung Rheinbrücke ab Ende 2014 für maximal ein halbes Jahr gesperrt werden.

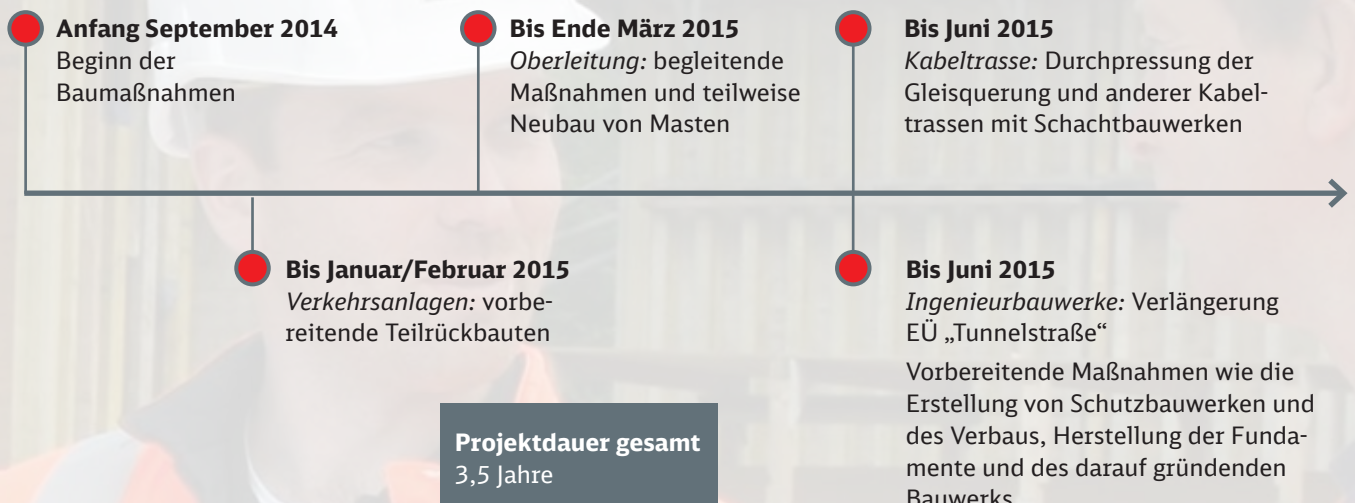


- 1 Für den Kfz-Verkehr während der gesamten Bauzeit gesperrt, für Fußgänger und Fahrräder frei
 - 2 Sperrung einer Fahrspur der B36 auf rund 50 Metern Länge ab Ende 2014 für circa ein halbes Jahr
 - 3 Durchpressung für Kabelumverlegung zum Stellwerk Mannheim
- A Bahnsteig
 Bereich Baumaßnahme

Projektfinanzierung

Das Projekt Bahnsteig F mit Spurplananpassung wird von der DB Netz AG und der DB Station&Service AG sowie im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) durch eine Einzelfinanzierungsvereinbarung finanziert. Insgesamt umfasst dieses Bauvorhaben 45,5 Millionen Euro. Von diesen Gesamtkosten übernimmt die Deutsche Bahn AG 4,3 Millionen Euro.

Erste Bauphase bis Mitte 2015



Rechtliche Grundlagen

Das Planfeststellungsverfahren

Beim förmlichen Verwaltungsverfahren der Planfeststellung werden alle rechtlich relevanten Aspekte überprüft und neu geregelt. Dabei werden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen und auch die Einwendungen von Betroffenen geprüft. Die Deutsche Bahn erstellt als Vorhabenträgerin die Unterlagen für den Planfeststellungsantrag und reicht diese beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Das Regierungspräsidium Karlsruhe führt die Anhörungsverfahren und die anschließenden Erörterungstermine durch: Im Zuge des Projekts „Bahnsteig F“ fand der Erörterungstermin im Februar 2013 statt. Nach abschließender Prüfung aller Sachverhalte hat das EBA den Planfeststellungsbeschluss am 26. September 2013 erlassen: Damit hat die Bahn Baurecht erhalten.

Einen wichtigen zu prüfenden Aspekt stellten die Kapazitäten der Unterführungen im Bahnhof dar. Die Planfeststellung ergab, dass diese auch bei einer größeren Anzahl an Reisenden, die mit dem Bau eines neuen Bahnsteigs einhergeht, ausreichen und somit eine Erweiterung der Unterführungen nicht notwendig ist.

Umwelt- und Naturschutz

Der Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt ist für die Deutsche Bahn rechtliche Verpflichtung und gesellschaftliche Verantwortung zugleich. Wichtiges Instrument bei den vorbereitenden Planungen ist die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die von unabhängigen Gutachtern erstellt wird. Sie untersucht die Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter.

Die UVS bildet die Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP). Diese wird jeweils für die einzelnen Planfeststellungsverfahren durch die DB AG erarbeitet und bildet den umweltfachlichen Teil der Planfeststellungsunterlagen. In die LBP fließen auch die Ergebnisse der Untersuchungen zur EU-Richtlinie Fauna-Flora-Habitat (FFH-Richtlinie) sowie zum speziellen Artenschutz ein.



Die streng geschützte Mauereidechse erhält ein neues Zuhause.

Vom Bau des neuen Bahnsteigs F ist der Lebensraum der streng geschützten Mauereidechse betroffen. Deshalb wurde zunächst eine Ausgleichsfläche geschaffen, um die Tiere dorthin umsiedeln zu können. Im Anschluss daran erfolgt drei Jahre lang das sogenannte „Monitoring“: Dabei werden Durchführung und Wirkung der Maßnahmen überprüft und diese, sofern nötig, entsprechend angepasst oder optimiert.

Nach Abschluss der Maßnahmen werden die bauzeitlich beanspruchten Flächen wieder renaturiert, indem Gehölzpflanzungen und Saumansaat vorgenommen werden.



Das Thema Umweltschutz ist der Deutschen Bahn ein wichtiges Anliegen.

Impressum

Herausgeber:
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Tel. 0721 938-6203
dbprojektbau-suedwest@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com
www.dbprojektbau.de
www.ausbau-rheinneckar.de

Fotos:
Christian Bedeschinski (Titel)
Lothar Mantel (S. 2, 3, 4)
SanGero – Fotolia (S. 5 oben)
Uwe Miethe (S. 5 unten)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: August 2014