



AKB/Rempp

Karlsruhe, den 7.7.2022

Bahnprojekt Mannheim - Karlsruhe - Rastatt

Positionspapier der BVe/AKB Juli 2022

Bürgervereine Karlsruhe/AKB im Folgenden: BVe/AKB

Vorbemerkung: Im Bahnprojekt MA – KA werden 2 zusätzliche Gleise im Rahmen des Bahnprojektes Rotterdam – Genua geplant, um den massiv ansteigenden Güterverkehr zukünftig auf der Schiene bedienen zu können. Dieser müsste Tag und Nacht verkehren, um das absehbare Transportvolumen zu bewältigen. Für Karlsruhe ausschlaggebendes Faktum ist, dass 90 % des jetzigen und zukünftigen Güterverkehrs im Transit an Karlsruhe vorbei führt/führen wird und damit nicht im Gbf behandelt (werden) wird. Belastungen wären rund um die Uhr gegeben.

Das bestehende ebenerdige Gleisnetz sollte auch zukünftig gut ausreichen, um den Personenverkehr und die 10 % Güterverkehr abzuwickeln.

Zentrales Manko der DB-Planungen aus der Sicht von Karlsruhe ist die Planungsschnittstelle beim Gbf Karlsruhe. Damit wird der Raum Karlsruhe nicht integral behandelt, wenn gleich die DB immer wieder betont, dass es Abstimmungen zwischen den Bahnprojekten NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS/ABS Karlsruhe – Basel und 3./4-gleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim geben würde.

Die vorliegende Stellungnahme konzentriert sich auf die östlichen Varianten, weil im Westen die DB bereits ausschließlich Tunnels in der Planung für das Stadtgebiet vorgesehen hat, die übrigens nicht an die beiden Bahnhöfe angeschlossen sind. Damit sind die westlichen Stadtteile von der aktuellen Planung nicht betroffen und werden im Folgenden nicht weiter behandelt.

Eine weitere Alternative, die Untertunnelung im Westen weiter südlich von Wörth unter oder über dem Rhein, zu planen, wurde diskutiert, von der DB aber zurückgestellt.

Kernforderungen:

- 1) Integrale Betrachtung/Planung des Raums Karlsruhe
Überwindung der Projektschnittstelle Gbf/Hbf, d h. zeitnahe Knotenpunktstudie oder Metropolstudie für den Raum Karlsruhe**
- 2) Lösung(en) mit durchgehenden Untertunnelung(en) für den Raum Karlsruhe:**
 - a) einer der bereits geplanten Tunneltrassen im Westen und Süden**
 - a1) besser noch eine südlich von Wörth Rhein-über-/unterquerende Trasse**
 - b) Untertunnelung(en) im Osten und Süden**
- 3) Übergesetzlicher Lärmschutz für das gesamte Stadtgebiet für Bestandsstrecken bei Mehrbelastung**



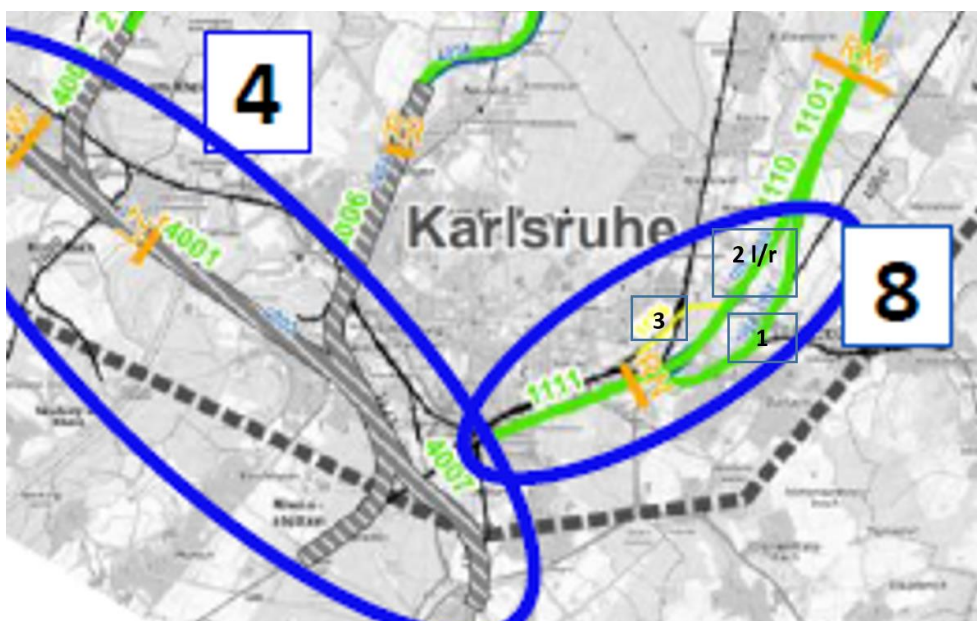
Ausführungen: Die AKB begrüßt den intensiven Austausch mit der Stadtverwaltung und die weitgehend gleichlautenden Forderungen. Wir verweisen dabei auf unsere Positionspapiere zum Gemeinderat im Okt 2021 und zum PlAus/HAus im Nov 2021.

Die Forderung nach einer Tunnellösung im östlichen Raum Karlsruhes und die integrale Betrachtung Karlsruhes bis in den Süden liegen sowohl von den BVe/AKB als auch von der Stadtverwaltung in Form des HAus-Beschlusses vom 30.11.2021 vor. Die Stadtverwaltung hat der Bahn diese Forderungen zweimal überreicht. Im DB-Antwortschreiben vom 14.2.2022 wurden beide Forderungen abgelehnt bzw. nicht aufgegriffen. Die Tunnellösung wurde von den BVe/AKB dahingehend präzisiert, dass im Raum Karlsruhe die Untertunnelung im Osten von Hagsfeld im Norden bis Oberreut sowie Weiherfeld-Dammerstock im Süden reichen sollte mit Anschluss an die Strecken 4000 sowie 4020.

Die Bahn erkennt neuerdings immerhin an, dass es beidseitig von Karlsruhe sog. Neuralgische Punkte (Nr. 4 und 8, siehe Abb.) gibt, die gesondert und vertieft betrachtet werden müssen.

Die aktuelle Planung der DB (6. Dialogforum 2.6.2022) sieht für den Osten folgende Linienvarianten und eventuell Kombinationen davon vor (siehe Abb.):

- Bündelung mit der A5 in Parallellage östlich zusammen mit dem Durlacher Bf (Nr. 2 r + Nr. 1)
- Bündelung mit der A5 in Parallellage westlich mit Abschwenk nach Rintheim (Nr. 2 l + Nr. 3)



Quelle: DB mit eigenen Bezeichnungen 1, 2 l/r. 3



Diese vorgeschlagenen östlichen Linienvarianten sowie die oberirdische Weiterführung nach den Bahnhöfen (Hbf, Gbf) im südlichen Stadtgebiet sehen die BVe/AKB als so problematisch an, dass sie nicht akzeptabel sind.

Die Gründe sind

- die Verträglichkeit für Mensch und Natur, insbesondere
- die hohen Lärmbelastungen und Erschütterungen über 24 h, wobei der Güterverkehr vorrangig nachts rollen soll,
- die Zertrennung gewachsener Siedlungsstrukturen,
- Überquerbarkeit der Gleise im Stadtgebiet Karlsruhe und
- optische Verunstaltung durch extrem hohe Lärmschutzwände mit Veränderung des Mikroklimas, z.B. Verminderung der Frischluftzufuhr.

Wir wiederholen: Falls keine der westlichen Tunneltrassen zur Ausführung kommen kann, setzen sich die BVe/AKB für eine Bündelung der Neubaustrecke mit der A5 von Norden her bis maximal zum Pfinzentlastungskanal ein. Spätestens dort muss die Bahnstrecke unter die Erde. Bei einer Untertunnelung sind unbedingt verschiedene mögliche Höhenlagen und Bauweisen zu untersuchen. Durch eine oberflächennahe Führung sind kürzere Rampenlängen möglich und bestehen mehr Verknüpfungsmöglichkeiten unterschiedlicher Gleise bzw. Strecken. Die **Untertunnelung** muss das östliche Stadtgebiet vollständig unterqueren und enden südlich der Stadtteile

- Grünwinkel
- Oberreut
- Beiertheim
- Bulach
- Weiherfeld-Dammerstock
- Rüppurr.

Damit bezieht sich die Forderung der BVe/AKB nicht nur auf das Bahnprojekt MA – KA, **sondern auch auf das Bahnprojekt 3-/4-gleisiger Ausbau Karlsruhe - Durmersheim**. Hier muss die Bahn sich gesprächsbereit zeigen, vor allem weil dort die Planungen des 3. Gleises bereits begonnen wurden (bisher ohne Öffentlichkeitsbeteiligung!). Auch die Planung für ein 4. Gleis für den Nahverkehr ist bereits im Gange. Diese Planungen sind unbedingt integrierend zu berücksichtigen.

Die Untertunnelung ist umso sinnvoller, da die Güterzüge zu 90% im Transit passieren werden. Die restlichen 10% der Güterzüge, die im Gbf Karlsruhe



behandelt werden, können gut mit der bestehenden Gleisstruktur bewältigt werden. Bei Mehrbelastung oberirdisch ist entsprechender Lärmschutz erforderlich.

Grundsätzlich können Planungen in einem so hoch verdichteten Bereich wie dem Stadtgebiet Karlsruhe nur dann akzeptiert werden, wenn generell über das übliche gesetzliche (Mindest-)Maß hinausgehende Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden: Im Bereich Karlsruhe in Form einer Untertunnelung im Westen oder im Osten jeweils mit Süden.

Im 6. Dialogforum wurde immerhin schon eingeräumt, dass im Bereich Karlsruhe entlang der A5 eine Trog-Deckel-Bauweise in Erwägung gezogen werden müsste. Begründung im darauf folgenden Workshop auf unsere Fragen hin war, dass für die Einbindung nach Karlsruhe keine ebenerdigen Lösungen möglich seien.

Bei den ebenerdigen Linienvarianten würden Bürgerinnen und Bürger sowie zahlreiche Gewerbe- und Handelsunternehmen nicht nur in den **östlichen sondern auch in den südlichen Stadtteilen** existenziell vom zukünftigen europäischen Güterzugverkehr am Tag und vor allem nachts in unmittelbarer Nähe betroffen sein: Bürger durch Lärm und Erschütterungen, Gewerbe- und Handelsunternehmen darüber hinaus durch Gebietsansprüche für zusätzliche Gleise.

Im **Anhang** sind die Betroffenheiten in den einzelnen Stadtteilen durch ebenerdige Linienvarianten im Osten zusammengefasst.

Die Bürgervereine der potentiell betroffenen Stadtteile (nach Ost- und West-Varianten gekennzeichnet)

fett: Ost- und Süd-Stadtteile von den Ostvarianten betroffen:

BG Durlach und Aue mit Gewerbegebiet

BG Untermühl- und Dornwaldsiedlung

BK Hagsfeld mit Gewerbegebiet

BV Rintheim

BV Oststadt

BG Südstadt

BV Neureut-Heide (Westvarianten)

BV Neureut-Kirchfeld (Westvarianten)

BG Nordweststadt (Westvarianten)

BV Knielingen (Westvarianten)

BV Mühlburg (Westvarianten)

BV Grünwinkel (Westvarianten)

Vorsitzender: Dr. Helmut Rempp, Huttenstr. 29, 76131 Karlsruhe
Stellv. Vors.: Herbert Müller, Auerstr. 70g, 76227 Karlsruhe

Bankverbindung: Sparkasse Karlsruhe BIC: KARSDE66 – IBAN: DE72 6605 0101 0009 0552 78



BV Oberreut (sowohl Ostvarianten wie Westvarianten)
BV Beiertheim (sowohl Ostvarianten wie Westvarianten)
BV Bulach (sowohl Ostvarianten wie Westvarianten)
BV Weiherfeld-Dammerstock (sowohl Ostvarianten wie Westvarianten)
BV Rüppurr (sowohl Ostvarianten wie Westvarianten)

vertreten durch
die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V. (AKB)

Hinweise zum Schluss:

Es sei daran erinnert, dass für die Ballungszentren Mannheim und Offenburg Tunnellösungen geplant werden, aber erst aufgrund massiver öffentlicher Forderungen.

Es ist uns allen klar, dass solche Forderungen übergesetzlich sind und damit über das BMVI ins Parlament zur Abstimmung kommen müssen.

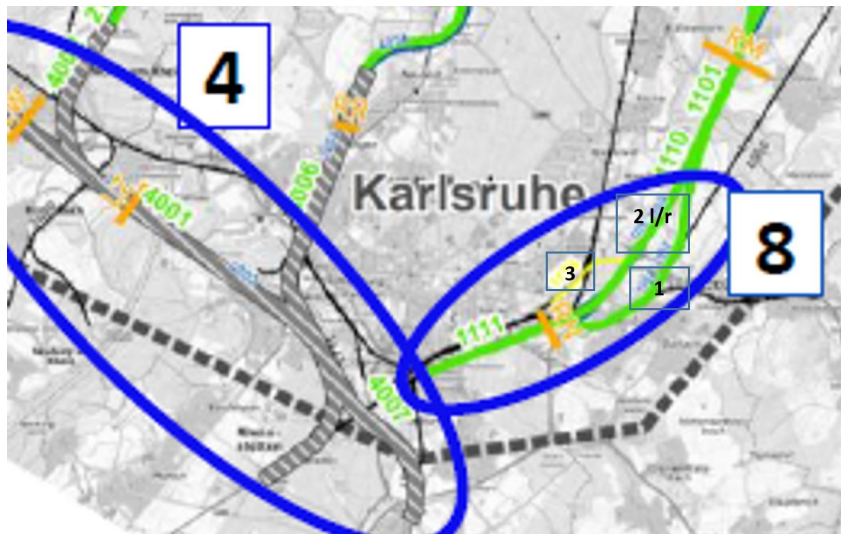
Geplante Tunnellösungen in Ballungsgebieten, z.B.

- von Lorsch nach Mannheim Tunnel ca. 10 km
- Offenburger Tunnel ca. 10 km



Anhang: Potentielle Betroffenheiten in den Stadtteilen durch ebenerdige Linienvarianten im Osten

Die Bürgervereine der potentiell betroffenen Stadtteile



Die Linienvarianten (Nr. 1 + 2 r, 2 l + 3 in der Abb.) und ev. Kombinationen davon sind Bündelungsoption an der A5 von Norden her kommend. Dabei muss beachtet werden, dass bei parallel laufenden Gleisen ein entsprechend großer Abstand zur A5 zu wählen ist, der bei einer A5-Ausbauplanung noch breiter wird. Nach Aussagen der DB sind mehr als 30 m vorzusehen.

Im Folgenden erfolgt die Betrachtung der Betroffenheiten von Ost nach West:

Die **Linienvariante Nr. 1** fädelt in die Trasse Heidelberg – Karlsruhe entlang des Pfinzentlastungskanal kommend ein. Es sind ein Kreuzungsbauwerk für das Eingleisen auf diese Bestandsstrecke und ein Kreuzungsbauwerk für das Über- oder Unterqueren des BAB-Anschlusses KA-Nord vorzusehen. Hinzu kommt die Bahnlinie aus Richtung Stuttgart. Diese Linienvariante führt durch den **Durlacher Bahnhof** und entlang der Dornwaldsiedlung und auf teilweise bestehenden Bahnlinien (?) zum Gbf. Massiv **betroffen** wären die direkten Anwohner in

- **Durlach/Großbereich Durlacher Bahnhof:**

Der neuralgische Bereich ist dabei beginnend vom Gebäude des ASB über den Durlacher Bahnhof, die Hauptbahnstraße bis zur Pfaffstraße.



Durlacher Bahnhof: Jetzt schon überschrittene Lärmwerte tags und nachts. Entweder ist dort gar kein oder nur ein unzureichender Lärmschutz vorhanden. Vor allem die höheren Stockwerke leiden bereits jetzt unter dem Lärm insbesondere der Güterzüge. „Wenn ein Zug durchfährt, versteht man sein eigenes Wort nicht mehr.“

- der Dornwaldsiedlung:

Dornwaldstraße direkt neben der Bahntrasse. Die ersten Wohnhäuser in der Dornwaldstraße liegen nur ca. 25 - 30 m von dem Gütergleis entfernt, Grundstücksgrenze noch näher => weiteres Gleis nicht möglich.

Ebenerdiges Güterzuggleis derzeit ohne Lärmschutzwand!

Mastweidenweg direkt neben dem Gütergleis als einzige Zufahrtsmöglichkeit zu den Kleingärten Dornwald und Mastweide, sowie sehr frequentierter und wichtiger Fahrradweg.

- **der Untermühlsiedlung:** Wohnbebauung in der Untermühlstraße direkt betroffen.

Aber auch:

- **Durlacher Gewerbegebiet "Auf der Breit"** am Pfinzentlastungskanal

Die **Linienvariante Nr. 2 r** führt entlang der A5 östlich durch das **Gewerbegebiete Durlach** „Auf der Breit“ und schwenkt südlich der Durlacher Allee auf die Trasse in den Güterbahnhof ein. **Betroffen** bzw. existenzgefährdet wären durch die breite Schneise

- verschiedene Unternehmensgebäude an der Bahnlinie des Gewerbegebiets Auf der Breit und
- die Autobahnmeisterei

und an der Durlacher Allee

- die dm-Zentrale

Kreuzung der Durlacher Allee und des Autobahnkleeblattes sind zu beachten.

Dornwaldsiedlung grenzt direkt an das A5-Kleeblatt. Dort wäre direkt Wohnbebauung betroffen, außerdem das Kleingartengelände Dornwald und Rennichwiesen.

Untermühlsiedlung: Unmittelbar an der A5 beginnt die Wohnbebauung direkt hinter der Autobahnmeisterei. Durch die Bebauung von dm ist kein Grünstreifen mehr zwischen Autobahn und Bebauung.



Die **Linienvariante Nr. 2 I** führt entlang der A5 westlich durch die **Gewerbegebiete Storrenacker Hagsfeld und Roßweid Grötzingen**, Kreuzungsbauwerk auf Höhe des BAB-Anschlusses KA-Nord, weiter durch den westlichen Elfmorgenbruch. **Betroffen** bzw. existenzgefährdet wären durch die breite Schneise

- **Gewerbegebiet Storrenacker Hagsfeld**
- **Gewerbegebiet Roßweid Grötzingen**
- **Elfmorgenbruch mit denkmalgeschütztem Entenkoy des Markgrafen**
- **Durlach Center**
- **Gewerbegebiet Ottostraße**
- **Das Kleingartengelände Mastweide müsste komplett aufgegeben werden.**

Die **Linienvariante Nr. 3** führt entlang der A5 westlich durch die **Gewerbegebiete Storrenacker Hagsfeld und Roßweid Grötzingen**, Kreuzungsbauwerk auf Höhe des BAB-Anschlusses KA-Nord, weiter durch den nördlichen Elfmorgenbruch bis nach Rintheim rüber, über die jetzige Güterbahntrasse, die von Hagsfeld kommt, weiter auf den Damm beim Koyweg zum Hbf oder ebenerdig an die Gleise zum Gbf. Nicht geklärt ist bisher, ob der Bahndamm verbreitert werden müsste. **Betroffen** bzw. existenzgefährdet wären durch die breite Schneise

- **Gewerbegebiet Storrenacker Hagsfeld**
- **Gewerbegebiet Roßweid Grötzingen**
- **LSG Elfmorgenbruchwald (Kinzig-Murg-Rinne als Moorgebiet) mit denkmalgeschütztem Entenkoy des Markgrafen**
- **Kleingartengelände**
- **Wohnbereiche im südlichen Rintheim**

und je nach genauer Trassenführung folgende Gewerbe (-gebiete)

- **Großmarkt**
- **Durlach Center**
- **XXXL**
- **IKEA**
- **Graf-Hardenberg-Gruppe (AUDI-Zentrum)**

sowie der Autobahnanschluss Durlach-Karlsruhe.

Weiterführung im Süden nach den Bahnhöfen Hbf und Gbf

⇒ **Bahnprojekt Ka – Rastatt**



Gemäß Angaben der Bahn verkehren 90 % aller Güterzüge im Transit, d.h. ohne Halt im Karlsruhe Gbf. Der Tunnel kann daher auch abseits des Güterbahnhofs bis zum südlichen Anschluss an die Strecken 4000 und 4020 geführt werden. Für 10% der Güterzüge reicht das bestehende Gleisnetz aus. **Daher den Tunnel im Süden der Stadt weiterführen (genauso wie bei den Tunnels im Westen).** Ab Gbf plant die DB bereits ein „3. Gleis“. Auch die Planung für ein 4. Gleis für den Nahverkehr ist zwischenzeitlich eingeleitet.

Südstadt

Näherrücken der Trasse an die Südstadt extrem problematisch, höhere Taktfrequenz, insbesondere nachts nicht akzeptabel.

Bulach/Beiertheim/Oberreut

Zunahme von Lärm infolge des künftig maßgeblich erhöhten (Güter-) Zugverkehrs entlang der Wohnbebauung direkt an den Gleisen. Bei Gleisausbau Wohnbebauung gefährdet („3. Gleis“ in Planung). Einschränkungen und Defizite an den Bahnübergängen. Betroffen sind verschiedene Kleingartengelände und je nach genauer Trassenführung auch Gewerbe(-gebiete). Optische Verunstaltung unserer Räume durch extrem hohe Lärmschutzwände vermeiden.

Weierfeld-Dammerstock

Donaustraße an den beiden Bahnstrecken nach Ettlingen und nach Durmersheim: Zunahme von Lärm infolge des künftig maßgeblich erhöhten (Güter-) Zugverkehrs entlang der Wohnbebauung direkt an den Gleisen. Bei Gleisausbau Wohnbebauung gefährdet („3. Gleis“ in Planung).

Rüppurr

Die Strecke nach Ettlingen ist stark vom Güterverkehr befahren. Trennung der Aussiedlerhöfe und eines der größten Sportvereine in Rüppurr vom Wohngebiet. Wohnhäuser in der Langestraße z.T. weniger als 150 m entfernt. Ein Aussiedlerhof liegt direkt an der Bahnlinie ohne Lärmschutz!