

Vorlage Nr.: **2022/0720**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **StPIA**

Neubau-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Resolution

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Hauptausschuss	12.07.2022	24.2		x	vorberaten
Gemeinderat	26.07.2022	1.2	x		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

- Der Gemeinderat beschließt die Resolution zur Neubau-/ Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe der Deutschen Bahn.
- Die Verwaltung wird beauftragt, diese der Deutschen Bahn, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie den Bundes- und Landtagsabgeordneten des Stadtkreises zuzuleiten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:		
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.		
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	durchgeführt am 19.07.2022 (Neureut) und am 20.07.2022 (Durlach)	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	KVV	

Präambel

Grundsätzlich befürwortet die Stadt Karlsruhe die Förderung des Schienenverkehrs und die Realisierung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Sie übernimmt ihre Verantwortung als Oberzentrum und befürwortet den Beibehalt des wichtigen Knotenpunktes im europäischen Netz.

Es ist durch die Deutsche Bahn (DB) jedoch anzuerkennen, dass der Stadtkreis bereits zum heutigen Zeitpunkt einer immensen Belastung unterliegt. So liegen gemäß den Untersuchungen für nahezu das gesamte Stadtgebiet die sensibelsten Raumwiderstandsklassen IV und V vor (Anlagen 1 und 2). Eine Trassenführung in der Stadt Karlsruhe wird deshalb zwangsläufig durch Gebiete führen, welche in anderen Regionen des Untersuchungsraums den Ausschluss von Varianten bewirkt.

In einem Gespräch zwischen Herrn Oberbürgermeister Dr. Mentrup und Vertretungen der Karlsruher Bürgervereine am 12. November 2021 wurde gemeinsam eine Positionierung der Stadt Karlsruhe zu den Planungen sowie Forderungen an die DB formuliert. Zusammen mit einer Erläuterung des damaligen Planungsstands (Linienkorridore) wurden diese Forderungen erst im Planungsausschuss am 26. November 2021 ergänzt und schließlich am 30. November 2021 im Hauptausschuss der Stadt Karlsruhe beschlossen.

Als Mitglied des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein (RVMO) hat die Stadt Karlsruhe die Karlsruher Erklärung zum Güterverkehr des RVMO (zuletzt im Dezember 2021 fortgeschrieben) mit unterschrieben. Eine Fortschreibung dieser Erklärung ist vorgesehen, in der auch die nachfolgenden Belange der Stadt Karlsruhe mit einfließen sollen. Die Zielrichtung der Forderungen der Karlsruher Erklärung findet sich in den ersten drei Forderungen der Stadt Karlsruhe inhaltlich wieder und wird dort für das Karlsruher Stadtgebiet präzisiert. Beide Resolutionen (Stadt Karlsruhe und RVMO) sollen sowohl an die DB als auch an die politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Landesebene übermittelt werden.

Um sowohl den Anforderungen einerseits an die Förderung einer nachhaltigen Mobilität und andererseits dem Schutz der Schutzgüter gerecht zu werden, ergeben sich für die Stadt Karlsruhe nachfolgende zentrale Forderungen:

Resolution

Forderung 1:

Die Stadt Karlsruhe fordert den maximalen Schutz der menschlichen Gesundheit sowie den Schutz der weiteren Schutzgüter. Diesen Schutz hat die Deutsche Bahn angemessen zu berücksichtigen, zu würdigen und zu gewährleisten. Die Neuplanung darf nicht zu einer höheren Lärmbelastung der Bevölkerung führen, vielmehr muss die Neuplanung eine Entlastungswirkung der Bestandsstrecken und der heute bereits höchst belasteten Stadtteile mit sich bringen.

Forderung 2:

Die Stadt Karlsruhe fordert, Kapazitätsberechnungen bereits zum heutigen Planungsstand durchzuführen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind auf ihre Vereinbarkeit mit den Zielen der Bundes- und der Landesregierung abzugleichen.

Forderung 3:

Die Stadt Karlsruhe fordert eine Tunnellösung für den Gütertransitverkehr auch für den Osten Karlsruhes. Im derzeitigen Verfahren ist deshalb eine dezidierte Machbarkeitsstudie durchzuführen. Für den Variantenvergleich sind die Kriterien der Kosten-Nutzen-Berechnung detailliert darzulegen.

Forderung 4:

Die Stadt Karlsruhe fordert eine städtebauliche Begleitplanung sowie eine Gesamtkonzeption (Metropolkonzept) für Karlsruhe. Da die verschiedenen durch die DB im Stadtkreis Karlsruhe vorgesehenen Projekte (z. B. 740 m-Programm, 3. / 4. Gleis KA-Durmersheim) kumuliert auf die Bevölkerung und weitere Schutzgüter wirken, sind diese auch projektübergreifend und gesamtheitlich durch die Bahn zu betrachten. Auch im Hinblick auf die Herausforderungen, welche der Klimawandel für den Stadtkreis Karlsruhe mit sich bringt, ist durch die Deutsche Bahn umgehend eine kritische Betrachtung ihrer Flächen im Stadtgebiet durchzuführen.

Begründung

1. Die Trassenführung im Stadtgebiet Karlsruhe erfolgt in den Raumwiderstandsklassen IV / V und bereits heute existiert faktisch eine enorme Belastung.

Während beim Neubau oder der "wesentlichen Änderung" von Schienenwegen eine gesetzliche Verpflichtung zur Lärmvorsorge besteht, löst eine reine Erhöhung der Zugzahlen dagegen keinen automatischen Anspruch auf verbesserten Lärmschutz aus. Da zum einen der Schienenverkehr auf den Bestandsstrassen in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat und zum anderen die gesetzlichen Vorgaben verschärft wurden, existieren in der Stadt Karlsruhe viele Bereiche, an denen bereits heute die momentan gültigen Lärmgrenzwerte überschritten werden. Die prognostizierte starke Zunahme des Bahnverkehrs wird die heutige Situation voraussichtlich weiter verschärfen.

Dies wird nicht akzeptiert.

Mit Umsetzung der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe sollen auch die bereits heute von Schienenlärm betroffenen Stadtgebieten entlastet werden. Dies kann durch verbesserten aktiven Lärmschutz an Bestandsstrecken (zum Beispiel Einhausungen, Lärmschutzwände) erreicht werden, aber auch, indem möglichst viel Schienenverkehr über die für die Bevölkerung verträglichste Trasse geleitet wird. Die Forderung erstreckt sich auch auf die Stadtteile, die durch die NBS/ABS mittelbar betroffen sind, indem sich die Zugzahlen erhöhen.

2. Kapazitätsberechnungen (welche Verkehre bei welcher Trassenvariante der NBS/ABS über welche Trassen geführt würden) sind aus Sicht der Stadt Karlsruhe bereits zum jetzigen Zeitpunkt zwingend erforderlich. Sie stellen eine zentrale Grundlage dafür dar, dass Be- und Entlastungswirkungen im Bestand überhaupt berechnet werden können. Für Karlsruhe ergeben sich aus frühzeitigen Kapazitätsberechnungen weitere Konsequenzen. Besonders offensichtlich werden sie an dem „betrieblich für [die] durchgehende Variante erforderlichen Abschnitt“ durch den Elfmorgenbruch. Auswirkungen auf dieses aus ökologischer Sicht enorm hochwertige Waldgebiet – im angedachten Trassenverlauf befindet sich ein Waldrefugium mit wertvollen Alt- und Totholzstrukturen und großen Altpappeln, außerdem Lebensstätten besonders geschützter Arten – wurden im Rahmen des Variantenvergleichs bislang nicht untersucht und bewertet. Sollte sich herausstellen, dass diese Verbindung zum Hauptbahnhof aus betrieblicher Sicht erforderlich ist, wäre die gesamte Trassenführung dieser Variante (Güterverkehr entlang der A5 zum Güterbahnhof, Personenverkehr durch den Elfmorgenbruch zum Hauptbahnhof) neu zu bewerten und würde möglicherweise signifikant hinter die Alternative (durch den Durlacher Bahnhof) zurückfallen. Noch stärkere Konsequenzen könnten sich für all diejenigen Varianten ergeben, die das

Karlsruher Stadtgebiet im Westen untertunneln. Da diese weder den Hauptbahnhof noch den Güterbahnhof anbinden, würden sie in jedem Fall nur durch Transit-Güterverkehr befahren. Sollten Berechnungen ergeben, dass auch nach Verlagerung des Transit-Güterverkehrs in den Untergrund auf den Bestandsstrecken für den übrigen Schienenverkehr keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden sein werden, wären all diese westlichen Tunnelvarianten hinfällig. Die potenziellen Auswirkungen auf die Planung der NBS/ABS sind so gewaltig, dass diese Kapazitätsberechnungen unbedingt zum jetzigen Zeitpunkt durchgeführt werden müssen, damit die Antragsvariante überhaupt auf fundierten Grundlagen identifiziert werden kann. Auch die Forderung nach einer Untertunnelung des Stadtgebiets steht hier in einem kausalen Zusammenhang.

Ebenso sollten so früh wie möglich die Vorhaben der Bundes- und der Landesregierung in die Planungen der NBS/ABS integriert werden. Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr und eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße hin zur Schiene (wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbart) sowie ein Ausbau des öffentlichen Schienennahverkehrs (erklärtes Ziel der Landesregierung) kann nur mit einem drastischen Ausbau der Schienenkapazitäten erreicht werden. Es soll geprüft werden, ob und welche der Trassenvarianten der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe sich auch zur Umsetzung der aktuellen Ziele der Bundes- und Landesregierung eignet, um ggf. die Bundesregierung auf die Diskrepanz hinweisen zu können.

3. Auch wenn die Planungsprämisse eine oberirdische Neu- beziehungsweise Ausbautrasse vorsieht, sind Tunnellösungen frühzeitig auf ihre Machbarkeit und ihre Vor- und Nachteile gegenüber einer oberirdischen Trasse zu untersuchen. Eine Untertunnelung des Karlsruher Stadtgebiets ist im aktuellem Planungsstand der DB bereits für alle Linienvarianten vorgesehen, mit Ausnahme derjenigen, die entlang der A5 ins Stadtgebiet führen. Die „detailliertere technische Prüfung“, die im Dialogforum im Juni 2022 erstmals vorgestellt wurde, ergab jedoch auch für diese Varianten eine Notwendigkeit für Tunnelbauten: bei Weiterführung entlang der A5 ein Tunnel in offener Bauweise mit anschließenden Trögen, bei Führung auf die Bestandstrasse durch Durlach die Verlagerung eines Gleises unter die Erde („Huckepacklösung“). Die Planungsprämisse „oberirdische Trasse“ ist damit für den Raum Karlsruhe bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu halten.

Eine komplette Untertunnelung des Karlsruher Stadtgebiets für Transit-Güterverkehr könnte viele der vorherigen Forderungen bereits erfüllen. Da dieser etwa 90% des gesamten Schienengüterverkehrs in Karlsruhe ausmacht, käme eine Verlagerung dieses Verkehrs in den Untergrund bereits einer erheblichen Reduktion des (insbesondere nächtlichen) Schienenverkehrslärms gleich. Zusätzlich würden weder Zerschneidungen der Landschaft noch Eingriffe in Kleingartenflächen erforderlich; die Inanspruchnahme von Wald- und landwirtschaftlichen Flächen würde deutlich verringert.

Eine Voraussetzung für diese Forderung ist, dass die Kapazität der Bestandstrassen für die Aufnahme des übrigen prognostizierten Schienenverkehrs ausreichen. Berechnungen hierzu sollten daher so zeitnah wie möglich erfolgen.

Sollte sich entgegen der Forderung der Stadt Karlsruhe die Trassenvariante entlang der A5 durchsetzen, sollte zur Reduktion der Eingriffe in Natur und Landschaft die Prämisse des Autobahnausbaus hinterfragt werden.

4. Unterschiedliche Trassenführungen haben neben den daraus resultierenden Lärmemissionen und dem unterschiedlichen Verlust von Wald-, Kleingarten- oder landwirtschaftlichen Flächen auch unterschiedliche Auswirkungen auf den Städtebau. Beispielsweise stellt die

Fußgängerunterführung des Durlacher Bahnhofs die einzige direkte Verbindung zwischen der Untermühlsiedlung und der Durlacher Kernstadt dar. Die angedachte „Huckepacklösung“ der DB kommt mit dieser in Konflikt. Sollte sich die Trasse durch den Durlacher Bahnhof durchsetzen, müsste daher eine alternative Wegeverbindung zwischen den beiden Stadtteilen gefunden werden.

Auch der Klimawandel muss bei der weiteren Planung beachtet werden. Bahntrassen heizen sich aufgrund ihrer der direkten Sonnenstrahlung ausgesetzten Schotterbetten stark auf, was sich insbesondere auf großflächigen Bahnanlagen wie dem Haupt- und dem Güterbahnhof aber auch dem Gleisbauhof bemerkbar macht. Diese Aufheizung wirkt bis in angrenzende Stadtquartiere; eine Verlagerung der nicht standortgebundenen Gleisanlagen sollte daher geprüft und an nicht verlegbaren Gleisanlagen Klimaanpassungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Diese und viele weitere Fragestellungen sind bereits im Planfeststellungsverfahren im Rahmen einer städtebaulichen Begleitplanung zu behandeln. Das Instrument ist bislang gesetzlich nicht vorgeschrieben, auf Grund der Faktenlage aber unerlässlich. (mehr Informationen bspw. unter <https://difu.de/publikationen/2021/staedtebauliche-begleitplanung-zum-streckenausbau-der-bestandsstrecke-rotenburg-verden-alpha-e>).

Da die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe nach Süden in die ABS/NBS Karlsruhe-Basel übergeht, die Stadt Karlsruhe auch in Ost-West-Richtung von Zügen durchfahren wird und der Nahverkehr zum Teil die gleichen Schienen wie der Güter- und der Fernverkehr nutzt, muss der Schienenverkehr in Karlsruhe ganzheitlich betrachtet werden. Ein Ziel dieser ganzheitlichen Betrachtung muss die optimierte Verknüpfung des Personennah- mit dem Fernverkehr sein, die Anknüpfung einer effizienten und nachhaltigen City-Logistik an den Schienengüterverkehr sowie soweit möglich eine Optimierung der nicht-standortgebundenen Bahnanlagen. Ein Gesamtkonzept (Metropolkonzept), das die unterschiedlichen Verkehrsprojekte sowie die verschiedenen Interessen und zum Teil gegensätzlichen Belange zusammenbringt, ist daher aus Sicht der Stadt Karlsruhe zwingend erforderlich.

Anlagen:

1. **Definition der Raumwiderstände**
2. **Übersichtskarte der höchsten Raumwiderstände im Suchraum**

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss:

- Der Gemeinderat beschließt die Resolution zur Neubau-/ Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe der Deutschen Bahn.
- Die Verwaltung wird beauftragt, diese der Deutschen Bahn, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie den Bundes- und Landtagsabgeordneten des Stadtkreises zuzuleiten.