

# Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/0631

Verantwortlich: **Dez. 6**  
Dienststelle: **Tiefbauamt**

## Modernisierung des Bahnübergangs am Brunnenstückweg Antrag: CDU

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	18.06.2024	23	Ö	Kenntnisnahme
Planungsausschuss	12.09.2024	1.3	Ö	Entscheidung

### Kurzfassung

Die CDU-Gemeinderatsfraktion Karlsruhe beantragt:

Die Stadtverwaltung legt die weitere Entwicklung des Projektes und insbesondere die zeitliche Dimensionierung dar. Zur besseren Information der betroffenen Rüppurrer Bevölkerung soll die Beantwortung untenstehender Fragen beitragen.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	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:
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Erläuterungen

### 1. Welche gesetzlichen Grundlagen machen die Modernisierung des Bahnübergangs unumgänglich?

Die Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage ist aufgrund der technischen Abgängigkeit notwendig. Die Sicherheitsanforderungen, die in der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung, sowie in bahninternen Richtlinien festgeschrieben sind, werden fortlaufend an die Erfordernisse und den Stand der Technik angepasst. Dies führt dazu, dass technische Elemente, die damals in Bahnübergängen verbaut wurden, heute nicht mehr verwendet werden. Dies hat zur Folge, dass Ersatzteile nur noch aus Lagerbeständen der Deutschen Bahn entnommen werden können, sofern diese noch vorhanden sind. Bei Ausfällen von technischen Elementen kann es sein, dass es keine Ersatzteile mehr gibt. Dies hätte eine dauerhafte Schließung des Bahnübergangs zur Folge. Die Modernisierung ist folglich nicht nur eine gesetzliche Vorgabe, sondern eine Notwendigkeit aufgrund von auslaufender Technik.

### 2. Was bedeutet dies für andere Bahnübergänge im Stadtgebiet (z. B. „Im Weiherwald“ in Weiherfeld-Dammerstock oder „Hinterwiesenweg“ in Rintheim entlang der betroffenen Bahnstrecke 4020 und darüber hinaus)? Wann ist hier eine Modernisierung vorgesehen?

Im Stadtgebiet Karlsruhe ist der Bahnübergang Brunnenstückweg derjenige mit der ältesten Technik. An der Strecke zwischen Karlsruhe Gbf und Karlsruhe West befinden sich drei Bahnübergänge, für die ein Erneuerungsprojekt ansteht. Es handelt sich hierbei um die Laurentiusstraße, Litzenhardtstraße und Malscher Landstraße. Die Maßnahme wird in 2026 umgesetzt. An den anderen Bahnübergängen besteht aus technischer Sicht kein Erneuerungsbedarf.

### 3. Auf welchen planerischen Grundlagen werden die neuen Entwurfsvarianten entwickelt, die im Herbst 2024 im Planungsausschuss vorgestellt werden sollen? Welche Prüfungen und Gutachten wurden seit 2011 erneut durchgeführt bzw. beauftragt? Welche neuen Erkenntnisse konnten dabei hinsichtlich der Planung gewonnen werden?

Die Planung für das Ersatzbauwerk am Brunnenstückweg wurde von Beginn an neu aufgerollt. Neben der Beauftragung aller Leistungsphasen nach HOAI im technischen und umweltfachlichen Bereich wurde auch eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, sowie Kartierungen der bestehenden Flora und Fauna und der Schutzgüter vorgenommen. Die Erneuerung der Umweltgutachten war aufgrund des vergangenen zeitlichen Horizontes notwendig. Die technische Planung deckt sich in weiten Teilen mit der 2011 erstellten Planung. Dennoch war eine Neubetrachtung der Planung aus Sicht der Stadtverwaltung wichtig, um den aktuellen Begebenheiten, Richtlinien und Gesetzen vollumfänglich gerecht zu werden.

### 4. Wird es bei den Entwurfsvarianten auch eine Planung geben, die lediglich eine Unterführung für den Rad- und Fußverkehr vorsieht?

Die Variante einer kleineren höhenfreien Querung parallel zum weiterbestehenden höhengleichen Bahnübergang muss unter Beachtung der Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes erfolgen. Die Modernisierung des höhengleichen Bahnüberganges erfolgt nach § 3 (Kreuzungsänderung) ohne Kostenbeteiligung der Stadt. Der zusätzliche nicht höhengleiche, neue Bahnübergang ist nach § 2 (Kreuzungsneubau) zu betrachten. Die Stadt als Veranlasserin müsste die Gesamtkosten tragen. Für eine Fuß- und Radwegbrücke lägen die Kosteneinsparungen bei ca. 40 % gegenüber einer Wirtschaftswegbrücke, bei einer Unterführung würden ca. 50 % der Kosten eingespart werden können. Unabhängig von den Kosten hat die Deutsche Bahn ein zum Bahnübergang

zusätzliches Bauwerk abgelehnt. Aufgrund der unmittelbaren Betroffenheit der Deutschen Bahn bei dem Vorhaben ist dies auch zulässig.

5. **Inwiefern hat eine Raumwiderstands- bzw. Raumempfindlichkeitsanalyse stattgefunden, die aktuelle Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung (d.h. Standardisierte Bewertung 2016+ des Bundesverkehrsministeriums und hier insbesondere das Ziel 3.11: Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaftsschutz: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf?__blob=publicationFile)) berücksichtigt und den Eingriff in Schutzgüter minimiert?**

Es wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, die die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf alle Schutzgüter, die im Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung aufgeführt sind, bewertet. In der Variantenbewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung bezogen auf die Schutzgüter schnitten die Varianten U03 (Unterführung) und B02 (Brücke) gleichwertig am besten ab. Die durch die Baumaßnahme erfolgten Eingriffe müssen ausgeglichen oder kompensiert werden. Dies wird in der weiteren Planung genauer untersucht.

Der aktuelle Planungsstand wird im Herbst 2024 in den kommunalen Gremien vorgestellt und beraten. Weiterhin ist eine öffentliche Informationsveranstaltung vorgesehen.

6. **Die ehemaligen Sportvereine haben vor sechs Jahren zur SG Rüppurr fusioniert: auch ohne die Fertigstellung der Sportanlagen trainieren die Mitglieder der ehemaligen Vereine bereits heute auf dem Gelände und nutzen den bisherigen Bahnübergang, um zum Vereinsgelände zu gelangen. Worauf gründet die Annahme, dass nun aber noch mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen sei?**

Das Verkehrsgutachten wurde bereits 2021 erstellt. Aufgrund des damaligen Corona-Geschehens wurde auf eine Verkehrszählung verzichtet und das verkehrliche Geschehen qualitativ betrachtet. Weiterhin wurde beim Verein mittels eines Fragebogens die damalige Nutzung der Sportstätte abgefragt, sowie die Nutzung nach Umsetzung des Bebauungsplans. Hier wurden geringfügig höhere Nutzungen angegeben. Grundsätzlich sind die erwarteten Erhöhungen des Verkehrsaufkommens in einem so geringen Maß, dass dies keine Auswirkungen auf die Erschließung hat.

7. **Ist die Befürchtung in der Rüppurrer Bürgerschaft begründet, dass ein modernes Brückenbauwerk zu Mehrverkehr führen wird? Wie lautet diesbezüglich die Einschätzung der Stadtverwaltung?**

Das heutige Verkehrsaufkommen, sowie auch das unter Einbezug des Bebauungsplans prognostizierte Verkehrsaufkommen, ist sehr gering. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird in der Regel nur verzeichnet, wenn neue Ziele hinzukommen oder ein Umweg zu weiter entfernten Zielen vermindert wird. Beides wird in dem Gebiet nicht gesehen, weshalb nicht davon auszugehen ist, dass sich der Verkehr durch den Bau eines Bauwerks erhöht. Es ist eher davon auszugehen, dass der Verkehr durch das Bauwerk besser abfließen kann und somit eine vermehrte Staubildung vor dem Bahnübergang verhindert wird. Auch die Erreichbarkeit der Hofläden verbessert sich durch den Wegfall der Wartezeiten am Bahnübergang.

8. **Hat ein Verkehrsgutachten den zu erwartenden Mehrverkehr analysiert und wenn ja, wie viel Mehrverkehr wird erwartet (getrennt nach motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr)?**

Es wurde 2021 ein Gutachten erstellt, das qualitativ untersucht hat, wie viel Mehrverkehr durch den Umbau der Sportplätze zu erwarten ist. Das Ergebnis zeigt, dass pro Woche bis 2035 max. 80 Kfz-Fahrten zum Bestand (2021) hinzukommen. Andere Verkehrsarten wurden nicht bemessen, da auch hier kein signifikanter Anstieg zu erwarten ist. Da aufgrund des Bauwerks kein Mehrverkehr erwartet wird, wurde hierzu kein Gutachten erstellt.

9. **Welche aktuellen Entscheidungen der Deutschen Bahn liegen den Modernisierungsplänen zugrunde?**

Siehe Frage 1.

10. **Inwiefern kommt es am Bahnübergang ohne Brückenbauwerk durch die neue Signaltechnik zu einer Verlängerung der Schließzeiten? Warum führt modernere Technik zu einer Verschlechterung für die Menschen vor Ort?**

Die Bahnübergangssicherungsanlage steht in Abhängigkeit zu der Signaltechnik der Blocksignale vor dem Bahnübergang. Der Bahnübergang muss gesichert sein, bevor die Signale in Fahrtstellung gehen und einem Zug die Fahrt auf den Bahnübergang erlauben. Die damals eingebaute Schaltung, die in der modernen Technik nicht mehr möglich ist, verkürzte diese Zeitspanne erheblich. Hier greifen neue Einschaltkriterien für den Bahnübergang, welche bei Annäherung eines Zuges ein früheres Einschalten im Vergleich zu heute zur Folge haben. Mit der Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage werden in Abhängigkeit von den Zugzahlen höhere Schließzeiten prognostiziert. Vor allem in der Hauptverkehrszeit können dies bis zu 35 min pro Stunde sein.

11. **Sind die finanziellen Mittel zur Modernisierung des Bahnübergangs seitens der Deutschen Bahn und des Bundes sichergestellt?**

Die Stadt Karlsruhe hat nach Beschluss des Bauausschusses vom 12.10.2020 mit der Deutschen Bahn eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, die die Kostentragung und Durchführung der Planung bis zur Genehmigung vorsieht. Daher gehen alle Planungs- und Finanzierungsbeteiligten davon aus, dass die Herstellung eines Bauwerks verfolgt wird. Hierfür wurden entsprechende Mittel in der langfristigen Finanzplanung vorgesehen. Sofern der Bahnübergang modernisiert werden soll, müsste eine erneute Prüfung der Maßnahme erfolgen, die Mittel müssten im Anschluss entsprechend in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Dies würde eine enorme zeitliche Verzögerung für das Projekt bedeuten.

12. **Welche Beteiligungsformate für die Öffentlichkeit und den Bürgerverein sind geplant?**

Es wird im Herbst 2024 eine Informationsveranstaltung geben, in der die Planung allen Interessierten vorgestellt wird. Hier werden Wünsche und Belange aufgenommen und je nach Notwendigkeit in die Planung überführt. Zusätzlich ist geplant den unmittelbar Betroffenen die Planung bei einem Ortstermin vorzustellen.