

Öffentliche Sitzung des Ortschaftsrates Büchenau am 20.03.2023

- Top 1 Bahnprojekt Gütertrasse Mannheim-Karlsruhe**
- Information zum Planungsstand der Bahn
- Vorstellung der Auswirkungsanalyse Gemarkung Bruchsal

■ **Jonas Arvidsson**

Au in den Buchen 86a
76646 Bruchsal

■ **Sven B. Riffel**

Gustav- Laforsch- Str. 59
76646 Bruchsal

info@spd-buechenau.de

Stellungnahme-Nr.: 2023.ÖM01.S1

Büchenau, den 20.03.2023

Stellungnahme der SPD Büchenau zu Top 1 „Bahnprojekt Gütertrasse Mannheim-Karlsruhe - Information zum Planungsstand der Bahn - Vorstellung der Auswirkungsanalyse Gemarkung Bruchsal (Vorlage 043/2023)

Deutschland liegt im Ausbauplan – zw. den Häfen Genua und Rotterdam – weit zurück, insbesondere der Abschnitt Karlsruhe - Mannheim. Grundsätzlich ist die Dringlichkeit und Notwendigkeit weiterer schienengestützter Transportmöglichkeiten nicht zu bestreiten und im (europäischen) Güterverkehr unverzichtbar. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist unausweichlich und kommt mind. 20 Jahre zu spät. Die vielerorts getroffenen baulichen Entscheidungen machen es im Nachhinein unmöglich bestehende Bahn-/Gütertrassen niveaugleich zu ergänzen.

Dass eine Gütertrasse benötigt wird, stellt die SPD Büchenau nicht in Frage. Es ist das wo, wie und unter welchen Bedingungen, aktiv und konstruktiv zu begleiten. Eine reine Blockadehaltung nach dem Floriansprinzip ist nicht zielführend. Wir müssen uns unserer Verantwortung stellen, vor allem auch unseren folgenden Generationen gegenüber.

Aus Sicht der betroffenen Gemarkungen Forst, Bruchsal (Büchenau / Untergrombach), Karlsdorf-Neuthard und Weingarten (Baden) ist eine linksrheinische Lösung zu präferieren. Die linke Rheinseite weist deutlich geringerer räumliche Verdichtungen auf als unser Ballungsraum. Wird die Gütertrasse auf Höhe Weingarten (Baden) nach Westen an Staffort vorbeigeführt, so werden die Lärmimmissionen sicherlich bis Büchenau und Untergrombach zu hören sein.

Die Lebensraumbedingungen für Mensch, Tier und Natur müssen grundsätzlich in ihrer Bewertung wesentlich höher wiegen, als wirtschaftliche Interessen. Somit sehen wir als wichtigste Aspekte die **bestehende und geplante Infrastruktur und Zerschneidungswirkung** sowie den **Lebensraum und aktiven Lärmschutz** an. Ungeachtet dessen, wie nahe eine zukünftige Gütertrasse den Stadtteil Büchenau tangieren wird. Laut aktueller Planung stehen zwei mögliche Trassenführungen, **östlich** und **westlich der BAB 5**, im Raum, die Büchenau in nicht einmal 300 m Abstand tangieren würden:

Bestehende und geplante Infrastruktur und Zerschneidungswirkung:

- Die Bündelung lärmimmissionsreicher Infrastruktur an Verkehrswegen ist eine sinnvolle und nachvollziehbare Prämisse. Die BAB 5 stellt bereits eine Barriere bzw. Zerschneidung des

Lebensraums dar, weshalb die Bündelung von BAB 5 und Gütertrasse eine Möglichkeit bietet, bevor bislang unberührte Bereiche und Flächen zerschnitten werden.

- Eine niveaugleiche, oberirdische Führung der Gütertrasse kommt für die SPD Büchenau zw. den Brücke L 558 und K 3501 und auch in Fortsetzung Richtung Weingarten (Bahn) nicht in Frage. Die Gütertrasse muss mind. 3,0 m im Einschnitt (sog. Trog) geführt werden; um deren technische Infrastruktur sowie Trennungsbarriere optisch aufzulösen; ferner um Lärmschutzmaßnahmen maximalen Spielraum zu lassen.
- Alle bisherigen Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten müssen uneingeschränkt erhalten bleiben.
- Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist entlang der BAB 5 der 8-streifige Ausbau zw. AK Walldorf und AD Karlsruhe als weiterer Bedarf vorgesehen. Ferner hält die SPD Büchenau zur Entlastung der Ortsdurchfahrt an einer Ortsumgehung parallel der BAB 5 fest. Dies ist bei den Planungen zu berücksichtigen, nicht, dass durch eine Gütertrasse den folgenden Generationen Entwicklungsspielräume im wahrsten Sinne des Wortes verbaut werden.
- Bei einer westlichen Trassenführung muss der Autobahnparkplatz verlegt werden.
- Bei der parallelen Trassenführung entlang der BAB 5 sollte die Zu-/Abfahrt nach Erfordernis und Möglichkeit auf die BAB 5 für Rettungsfahrzeuge erhalten bleiben.
- Durch die Trassenführung parallel zur BAB 5 wird die Verschiebung der Brückenwiderlager (Brücken L 558 und K 3501) und der Brückenrampen erforderlich; dies könnte bei westlicher Trassenführung die Verlegung der Einmündung Im Baierhäusel erfordern.
- Wird die Gütertrasse entlang der BAB 5 bzw. Gemarkung Büchenau realisiert, so ist darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit, z.B. Schüler, Berufstätige und Buszubringer, die Querungen über die BAB 5 ohne größere Einschränkungen oder lange Umwege nutzen können.
- Flächen, die für die Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen wieder in den Zustand vor der Baumaßnahme (Renaturierung) versetzt werden.

Lebensraum und aktiver Lärmschutz.

- Eine ortsnahe Gütertrasse (ca. 270 m bis zur Wohnbebauung Büchenau) sollte sowohl wegen Lärmimmissionen als auch ggf. zu erwartenden Bodenvibrationen vermieden werden. Ein Sichtschutz aus den Wohngebieten auf die Lärmquelle „Gütertrasse“ erhöht die Qualität des Lärmschutzes.
- Die relativ ruhigen, insbesondere von Verkehrslärm verschonten, Lebensräume und Rückzugsräume um den Stadtteil Büchenau müssen für die Menschen und Tiere als notwendige Erholungsmöglichkeit erhalten bleiben.
- Eine zeitgemäße Trassenführung darf nicht zu einer Trennung der Erholungs- und Freiräume durch kilometerlange, beidseitige Lärmschutzwände oder -wälle führen. Dennoch müssen die Lärmschutzmaßnahmen aktiv und schienennah erfolgen (z.B. gebogene Lärmschutzwand mit lärmabsorbierender Oberfläche); und nicht (nur) bei den betroffenen Menschen (passive Lärmschutz). Am Ende kann es nicht heißen, dass nur die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt werden.
- Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen müssen sowohl die Lärmemissionen der Gütertrasse als auch der BAB 5 kompensieren.
- Die westliche Trassenführung erfordert die Verlegung des Lärmschutzwalls und hat Einfluss auf den Sportplatz; eine Beschneidung des Seehof-Geländes ist nicht auszuschließen. Ebenso ist der ortsnahe Baggersee „Alte Allmend“ betroffen.
- Parallel zur BAB 5 liegen längere Waldabschnitte; deren Wegfall zugunsten einer Gütertrasse in nächster Nähe wieder zu ersetzen sind.

- Bei einer östlichen Trassenführung liegt im nördlichen Bereich ein FFH-Gebiet und im südlichen Bereich das Weingartner Moor.
- Perspektivisch und auch aus Lärmschutzgründen könnte die abschnittsweise oder komplette Überbauung mit Grünbrücken, die eine Überquerung der Gütertrasse und der seit Jahrzehnten bestehende Barriere BAB 5 ermöglichen würden, erfolgen. Es sollte heute die Chance genutzt werden, die Zerschneidung der Fläche in Zukunft aufzulösen.
- Im weiteren Verlauf Richtung Nordwesten muss die Gütertrasse durch die Brunnenstube der Bruchsaler Trinkwasserversorgung. Kann diese bei Güterzugunfällen vor trinkwassergefährdenden Stoffen ausreichend geschützt werden?
- Die Möglichkeit zur infrastrukturbegleitenden Solarenergiegewinnung (z.B. Lärmschutzwände) ist dort zu nutzen, wo diese effizient eingesetzt werden kann. Derzeit werden Pilotprojekte durchgeführt, bei denen durch Solarmodule im Gleis Energie gewonnen werden soll.
- Technischen Möglichkeiten, die in 10 Jahren zur Verfügung stehen werden sollten bereits heute bei der Planung berücksichtigt werden.

Zur endgültigen Beurteilung der Trassenvarianten erwarten wir Lagepläne und Querschnittszeichnungen von folgenden Streckenabschnitten:

- Bereich B 35 alt mit Damm und Lärmschutzwand sowie maßstäblicher Gütertrasse mit Breite und Höhenangaben.
- Bereich Brücken L 558 bis K 3501, inkl. Lärmschutzwand Büchenau sowie Gütertrasse und BAB 5 für die Trassenvarianten westlich und östlich.
- Lagepläne mit eingetragenen Lärmschutzmaßnahmen über die gesamte Länge der Trasse Abzweigung Forst bis Gemarkung Weingarten (Baden).

Betreffende Dokumente: [2021.ÖM03.S0 „Stellungnahme Gütertrasse MA-KA Information zum Planungsstand“](#)
[2022.BB01.S0 „Stellungnahme aktueller Planungsstand Gütertrasse MA-KA“](#)
[2022.ÖM01.A1 „Anfrage aktueller Planungsstand Gütertrasse MA-KA“](#)
[2022.ÖM04.A2 „Anfrage zum aktuellen Planungsstand \(September 2022\) der geplanten Gütertrasse Mannheim – Karlsruhe“](#)

Jonas Arvidsson

Sven B. Riffel