



Niederschrift

Ortschaftsrat Grötzingen

öffentlich

24. Mai 2023, 19 bis 20.50 Uhr

Herbert-Schweizer-Haus Begegnungsstätte Grötzingen,
Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe

Vorsitzende Ortsvorsteherin Karen Eßrich

Protokollführer Daniel Heiter

Urkundspersonen Ortschaftsrat Thorsten Daubenberger, Ortschaftsrat Kurt Fischer

Anwesenheit: 15 von 18 Mitgliedern des Ortschaftsrates anwesend, ab TOP 2 16 von 18 Mitgliedern

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger (entschuldigt), Ortschaftsrätin Weingärtner (entschuldigt), Ortschaftsrat Dürr bis TOP 2 (entschuldigt)

5. Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe Anhörung des Ortschaftsrates

Die Vorsitzende erläutert, dass der Kollege Herr Rahn vom Stadtplanungsamt den Sachstand des DB-Projektes vorstellen werde. Dabei werde er auch auf die möglichen Trassenführungen durch Grötzingen eingehen.

Bevor der Gemeinderat sich schließlich mit der Thematik beschäftige, stünde nach der Anhörung der Ortschaftsräte Durlach und Grötzingen die Behandlung im Planungsausschuss an.

Herr Rahn erläutert, dass es sich um Planungen der Deutschen Bahn und nicht der Kommunen entlang des geplanten Streckenabschnittes zwischen Mannheim und Karlsruhe handle. Deshalb könnte die Stadt nur Fragen und Kritiken äußern, jedoch nicht planerisch tätig werden.

Bezogen auf den Planungsstand, seien in einem ersten Schritt sogenannte Raumwiderstände ermittelt worden. Hierzu zählten Nutzungen in der Landwirtschaft oder im Gewerbebereich, wobei auch die Besonderheiten von zum Beispiel Naturschutzgebieten oder Wohngebieten Berücksichtigung fänden.

Aufgrund dieser Abwägung seien sogenannte Grobkorridore herausgearbeitet worden, die den ungefähren Streckenverlauf darstellten.

So sei zum Beispiel eine Option, die vorhandene Streckenverbindung von Stutensee nach Karlsruhe um zwei weitere Gleise zu ergänzen.

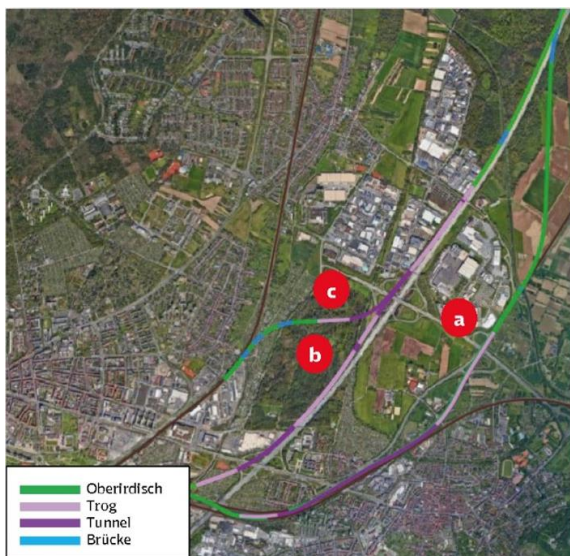
Im Wesentlichen hätten die Planungen ergeben, dass es nur eine Durchgangslösung durch Karlsruhe gebe: die Trasse führe im Osten entlang der Bundesautobahn 5 durch das Gebiet Im Brühl. Von dort aus seien Anbindungen an den Güterbahnhof, den Hauptbahnhof beziehungsweise die Trasse in Richtung Ettlingen im Gespräch. Die Trasse über den

Durlacher Bahnhof aber bliebe außer Betracht. Hier sei der Aufwand der Gleisherstellung zu hoch.

Was das Gebiet Im Brühl angehe, so würde die Trasse im Abstand von 400 Metern zur Siedlungsbebauung erfolgen.

Herr Rahn betont, dass die Lärmschutzvorgaben heutzutage derart hoch seien, dass Lärmschutzwände etc. hier Verwendung fänden. Auch die Güterzüge und insbesondere deren Bremsanlagen würden immer leiser werden.

Überhaupt müsse das Gremium berücksichtigen, dass das Verfahren noch im Anfangsstadium sei und man erst Mitte der 30er Jahre mit dem Baubeginn rechnen könnte. Hintergrund des Projektes sei der erwartbar zunehmende Verkehr an Personen- sowie Güterzügen. Prognosen für den Deutschlandtakt hätten ergeben, dass die bisherige Strecke nach Karlsruhe demnach nahezu ausgelastet wäre, weshalb die Produktivität Güterzüge betreffend zukünftig nicht mehr gesteigert werden könnte.



- a Einbindung in den Gbf Karlsruhe über Karlsruhe Durlach**
 - Wird im weiteren Planungsverlauf als **Untervariante** mit weiter untersucht. Über diese Variante wird **auch der Hbf** mit an die NBS/ABS angebunden.
 - Hier wird eine **Huckepack-Lösung** favorisiert. Ein Gleis liegt unter Geländeoberkante, das zweite Gleis liegt darüber.
- b Die Einbindung in den Gbf Karlsruhe für die Varianten R2-R5 verläuft in westlicher Bündelung mit der A5** überwiegend in Tieflage (offene Bauweise).
- c Für die Varianten R2-R5 ist für die Anbindung des Hbf eine Querspange** zwischen NBS/ABS und der Bestandsstrecke 4020 untersucht worden. Die höhengleiche Anbindung ist mit einer Längsneigung von 29 % technisch machbar.

Abbildung 1 Linienführungen durch Karlsruhe, Quelle: DB Netze

Zuletzt bemerkt Herr Rahn, dass entweder die Option a alleine oder die Optionen b und c zum Tragen kämen.

Ortschaftsrätin Dr. Vorberg erkundigt sich, ob die betroffenen Bürgerinnen und Bürger Im Brühl schon über das Vorhaben informiert worden seien.

Die Vorsitzende antwortet, dass die Landwirte im Rahmen einer Sitzung des örtlichen Wasser- und Bodenverbandes angehört worden seien.

Die Ortsverwaltung wisse um die Befürchtung, dass die landwirtschaftlichen Flächen durch das Großprojekt unbrauchbar werden könnten.

Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus dem Landkreis hätten sich schon bereits jetzt bei DB Netze für einen größtmöglichen Lärmschutz eingesetzt, obwohl nicht mal der Trassenverlauf feststehe. Dies unterstreiche das Bedürfnis der Kommunen nach dem Schutz ihrer Einwohnerschaft. Klar sei aber auch, dass es ohne den Ausbau der Schiene keine Verkehrswende gäbe und folglich zumutbare Einschränkungen hinzunehmen seien.

Ortschaftsrätin Dr. Vorberg betont, dass es sich um einen Flächenverlust der Landwirte handle. Auch werde in den Wasserhaushalt eingegriffen, weshalb dies keinen unwesentlichen Eingriff in den Naturhaushalt darstelle.

Sie begrüße es, dass sich die Ortsverwaltung um die Anwohnenden Im Brühl kümmere und entsprechend mit Informationen, auch zu den Beteiligungsformaten der Deutschen Bahn, versorge.

Ortschaftsrat Schönberger fragt, wie die Entscheidungsfindung mit Blick auf den Karlsruher Gemeinderat ablaufe.

Herr Rahn antwortet, dass es kein Mitspracherecht für den Karlsruher Gemeinderat gebe. Entscheidungsträger bei diesem nationalen Bauprojekt seien das Eisenbahn-Bundesamt und der Bundestag.

Ortschaftsrat Siegrist gibt zu bedenken, dass die Variante a für Grötzingen die schlechteste wäre, da diese sehr nah an den Ort vorbeiführe. Sie würde auf Höhe der Bauernhöfe mittels einer Brücke über die Bundesautobahn geführt werden und am Herdweg an die bisherige Bestandsstrecke Heidelberg-Karlsruhe angeschlossen werden, wo es Richtung Durlach gehe. Dies bedeute, dass die landwirtschaftlichen Flächen Im Brühl zerschnitten würden.

Hier sollte in den Planungsprozess miteingebracht werden, inwiefern das Gebiet über- oder unterführt werden könnte. Er sehe hier die Möglichkeit bei der Stadtverwaltung, diesen Punkt im Planfeststellungsverfahren anzubringen.

Die Varianten b und c führten an der Autobahn entlang, würden mittels eines Tunnels unter den B10-Zufahrten geführt und gingen über das Landschaftsschutzgebiet Elfmorgenbruch. Auch diese Planungsvariante sei zum Beispiel mit Blick auf die Kleingartenanlagen in dem betroffenen Bereich nicht optimal.

Zuletzt sei zu empfehlen, sich regelmäßig auf der Webseite der Deutschen Bahn zu diesem Thema zu erkundigen, da diese sehr informativ sei.

Im Karlsruher Hauptbahnhof gebe es zudem ein Info-Center der Deutschen Bahn zu dieser Thematik und die anwesenden Mitarbeiter seien gut geschult und könnten detailliert Auskunft geben.

Ortschaftsrat Neureuther fragt, ob eine linksrheinische Lösung denkbar wäre.

Herr Rahn antwortet, dass der linksrheinische Ansatz nicht weiterverfolgt werde.

Hintergrund sei, dass die Gleisverbindung in der Nähe des Mannheimer Stadtgebietes gebaut werden müsste. Er reiche Genauerer hierzu der Ortsverwaltung nach, da er sich nochmal erkundigen müsste.