

Anlage 1 – Stellungnahme Raumverträglichkeitsprüfung zur Antragsvariante R4

Stellungnahme der Stadt Bruchsal im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung für das Bahnprojekt Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe

Sehr geehrte Damen und Herren des Regierungspräsidium Karlsruhe,

Am 20. April 2026 hat die DB InfraGO AG die Durchführung der Raumverträglichkeitsprüfung für die Vorzugsvariante R4 der Gütertrasse Mannheim-Karlsruhe (Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe) beim Regierungspräsidium Karlsruhe beantragt. Das formelle Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung wurde im Juni vom Ihnen gestartet. Bis Ende Juli besteht die Möglichkeit, zur Raumverträglichkeitsprüfung Stellung zu nehmen.

Das Schienennetz zwischen Mannheim und Karlsruhe zählt zu den wichtigsten Bahnverbindungen Europas. Der Abschnitt gehört zum sogenannten Mittelrhein-Korridor, auf dem Konsum- und Industriegüter zwischen den Regionen und den Hochseehäfen Rotterdam und Genua transportiert werden. Von dieser Logistikleistung profitieren die Menschen, aber auch die starken Wirtschaftsstandorte im Korridor zwischen Mannheim, Ludwigshafen am Rhein und Karlsruhe.

Um die Leistungsfähigkeit des Abschnitts zu gewährleisten und mehr Güter auf die Schiene bringen zu können, wird von der Bahn eine Gütertrasse zwischen Mannheim und Karlsruhe als Neubau- / Ausbaustrecke geplant. Die Stadt Bruchsal begleitet diesen Planungsprozess von Beginn an konstruktiv.

Die anfangs 50 durchgängigen Linienvarianten zwischen Mannheim und Karlsruhe wurden im Laufe der Zeit immer weiter eingegrenzt. Der Raum Bruchsal war bis zuletzt in den meisten Linienvarianten von der geplanten Gütertrasse tangiert, wobei sich die Varianten im Wesentlichen in der Anbindung von Norden herkommend unterschieden haben. Die Varianten verlaufen entweder von Norden parallel zur A5 auf Bruchsaler Gemarkung oder gelangen über eine Querverbindung der Bestandsstrecke Mannheim Richtung Graben-Neudorf zur parallelen Führung entlang der Autobahn A5.

Diese Bündelung mit vorhandenen Verkehrsachsen ist nachvollziehbar. Dennoch führt sie dazu, dass ohnehin bereits von Verkehrslärm betroffene Gemeinden zusätzliche Belastungen zu befürchten haben.

Bei der nun vorgelegten Antragsvariante R4 ist positiv zu vermerken, dass die Führung entlang der Autobahn bei Karlsdorf-Neuthard in Tunnel-Lage erfolgen soll. Dies ist auch aus Sicht der Stadt Bruchsal aufgrund der Höhenverhältnisse insbesondere im Kreuzungsbereich A5/B35 nicht anders möglich.

Insofern sind auf Gemarkung Bruchsal insbesondere die Anwohner/-innen der Ortsteile Büchenau und Untergrombach betroffen. Dies wäre im Übrigen auch bei der Variante R5 der

Anlage 1 – Stellungnahme Raumverträglichkeitsprüfung zur Antragsvariante R4

Fall, für deren nochmalige Überprüfung sich der Verband Region Karlsruhe ausgesprochen hat und für die diese Stellungnahme insofern ebenfalls gelten würde.

Während in der Kernstadt eher gewerbliche Nutzungen tangiert sind, liegt die Wohnbebauung in Untergrombach in rd. 350 m Entfernung zu einer möglichen Trasse. Die Wohnbebauung von Büchenau liegt rd. 270 m von der Autobahn entfernt und ist im Bestand durch einen bis zu 10 m hohen Lärmschutzwall von der Autobahn abgeschirmt.

Parallel zur Autobahn soll die neue Gütertrasse oberirdisch an Büchenau und Untergrombach vorbeiführen. Aktuell ist vorgesehen, dass die Trasse bei Bruchsal westlich der Autobahn verläuft und damit auf der Büchenauer Seite. Hier befindet sich auch der Baggersee „Alte Allmend“ eng an der Autobahn gelegen.

Nach ersten Einschätzungen der Bahn ist hier eine technische Lösung möglich, um genügend Platz zwischen Autobahn und Baggersee zu schaffen. Wie uns beim Dialogforum am 02.12.2025 in Mannheim erläutert wurde, wäre hierfür beispielsweise der vorhandene Lärmschutzwall entlang der Autobahn abzutragen (zumindest teilweise), um genügend Platz für eine zusätzliche Gütertrasse zu gewinnen. Als Lärmschutz sind zum jetzigen Planungsstand dann neue Lärmschutzwände angedacht, die sowohl Büchenau als auch Untergrombach vor dem Bahnlärm (und dem Autobahnlärm) schützen sollen. Diese erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden das Landschaftsbild erheblich verändern und eine zusätzliche optische Barriere zwischen Büchenau und Untergrombach bilden.

Daraus werden insbesondere folgende Hinweise und Forderungen abgeleitet, die bei der weiteren Planung und im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung zu beachten sind:

- Die Lebensraumbedingungen für Mensch, Tier und Natur müssen grundsätzlich in ihrer Bewertung wesentlich höher wiegen, als wirtschaftliche Interessen. Den Belangen der Anwohner/-innen ist wegen der engen Bebauung und der Bündelung der Lärmquellen in besonderem Maße Rechnung zu tragen, auch über das gesetzliche Mindestmaß hinaus. Dies entspricht auch der Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz, die der Verband Region Karlsruhe in der „Karlsruher Erklärung“ für die Region abgegeben hat.
- 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 schienenennah erfolgen (z.B. gebogene Lärmschutzwand mit lärmabsorbierender Oberfläche); und nicht nur bei den betroffenen Menschen (passive Lärmschutz).
- Es sind umfassende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, um die Situation der ohnehin bereits durch die BAB 5 belastete Region nicht weiter zu verschärfen. Dabei sind auch die Lücken, die beim heutigen Lärmschutzwall entlang der BAB 5 an der L 558 und im Bereich der K 3501 vorhanden sind, zu schließen. Lärmschutzmaßnahmen, die im Zuge der

Anlage 1 – Stellungnahme Raumverträglichkeitsprüfung zur Antragsvariante R4

Gütertrasse realisiert werden, müssen für Büchenau und Untergrombach den Gesamtlärm von BAB 5 und Gütertrasse als relevante Lärmquellen berücksichtigen, unabhängig von der Lage der Gütertrasse östlich oder westlich der Autobahn. Eine reine Betrachtung des Schienenlärms durch die Gütertrasse ohne Berücksichtigung des Autobahnlärms ist nicht akzeptabel.

- Eine Verschlechterung der ohnehin schon vorbelasteten Lärm-Situation darf nicht eintreten. Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, die sowohl den Güterverkehr als auch den heutigen und möglicherweise durch einen Autobahnausbau künftig zu erwartenden Verkehrslärm berücksichtigen, muss eine Verbesserung für alle AnwohnerInnen erreicht werden. Hierfür ist, wenn notwendig auch ein übergesetzlicher Lärmschutz vorzusehen.

Den Antragsunterlagen ist insofern zu entnehmen, dass zwar eine Gesamtbetrachtung des Lärms erfolgte (Anlage 12 der Antragsunterlagen, Lärmgutachten). Die Gesamtlärmbetrachtung umfasst gem. Gutachten die energetische Summation aller relevanten Lärmquellen im Untersuchungsraum (Straßenverkehr und Schienenverkehr) getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum.

Die Bewertung im Gutachten orientiert sich insbesondere an gesundheitsrelevanten Schwellenwerten. Hierbei wurden Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum als kritische Größen herangezogen, ab denen ein deutlich erhöhtes Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht.

Für die Beurteilung wurden sowohl die Flächenausdehnung innerhalb der Schwellenwerte ≥ 70 dB(A) am Tag bzw. ≥ 60 dB(A) in der Nacht ermittelt, um potenzielle Konfliktschwerpunkte frühzeitig identifizieren zu können. Im Ergebnis lassen sich derart Hotspots, Siedlungsschwerpunkte mit besonderem Handlungsbedarf räumlich und quantitativ zuordnen.

Das Heranziehen der Beurteilungspegel, ab denen ein deutlich erhöhtes Gesundheitsrisiko besteht, ist für die Stadt Bruchsal nicht akzeptabel. Damit kann nicht gewährleistet werden, dass sich die Situation für die ohnehin schon vorbelasteten AnwohnerInnen nach Realisierung der Gütertrasse verbessert.

Der geplante Ausbau der Bundesautobahn A5 nördlich vom Kreuz Walldorf wurde hierbei ebenfalls nicht berücksichtigt, da zum Zeitpunkt diese Raumordnungsverfahrens keine vertiefte Planung der Bundesautobahn A5 vorlag.

Vor dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist hier eine Klärung herbeizuführen, damit beim entscheidenden Planfeststellungsverfahren die Belange des Lärmschutzes auch für die Zukunft ausreichend berücksichtigt werden und die Maßnahmen entsprechend geplant werden.

- Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Lärmschutzmaßnahmen sind zu mindern. Neben Begrünung ist auch die Nutzung zur Energieerzeugung (Photovoltaik) in

Anlage 1 – Stellungnahme Raumverträglichkeitsprüfung zur Antragsvariante R4

Betracht zu ziehen. Dabei sind jedoch ebenfalls gestalterische Aspekte und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu berücksichtigen.

- Auch aus diesem Grund sind weitreichendere Trassenführungen in Tieflage (Tunnel, Troglage) einer oberirdischen Führung oder gar einer Hochlage vorzuziehen und ernsthaft in Betracht zu ziehen. Eine Führung in Tieflage (Tunnel, Troglage) kann die durch die Verlängerung den ohnehin geplanten Tunnel bei Karlsdorf-Neuthard realisiert werden. Die Führung in Tieflage würde nicht nur einen effektiven Lärmschutz für Büchenau und Untergrombach bringen und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild reduzieren. Sie würde auch wesentlich zur Akzeptanz der Maßnahme beitragen.
- Die westliche Trassenführung erfordert möglicherweise die Verlegung des Lärmschutzwalls und kann somit Einfluss auf den Sportplatz haben und das Seehof-Gelände tangieren. Es ist sicherzustellen, dass die Lärmschutzwirkung der derzeit vorhandenen Wallanlage gegen den Autobahnlärm für Büchenau auch während der Baumaßnahme der Bahn nicht beeinträchtigt wird.
- Ebenso ist der ortsnahe Baggersee „Alte Allmend“ betroffen. Dieser wichtige Natur- und Naherholungsraum darf durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Zugänglichkeit für die Bevölkerung als Naherholungsraum muss sichergestellt sein. Eine Gefährdung des Baggersees und der Uferbereiche ist auszuschließen. Die steilen Uferböschungen des Baggersees sind absturzgefährdet. 2004 kam es bereits ohne äußere Einwirkung zu Abbrüchen. Inwieweit eine Gefahr für weitere Einstürze durch eine nur ca. 30 m entfernte Gütertrasse und die dadurch verursachten Erschütterungen besteht, ist zwingend zu untersuchen.
- Wird die Gütertrasse entlang der BAB 5 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.
- Alle bisherigen Wegeverbindungen und Quermöglichkeiten müssen uneingeschränkt erhalten bleiben. 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 eine 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.
- Flächen, die für die Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen wieder in den Zustand vor der Baumaßnahme (Renaturierung) versetzt werden.

Anlage 1 – Stellungnahme Raumverträglichkeitsprüfung zur Antragsvariante R4

- Ausgleichsmaßnahmen sind in unmittelbarer Nähe des Eingriffs auf der jeweils betroffenen Gemarkung umzusetzen.
- Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist entlang der BAB 5 der 8-streifige Ausbau zw. AK Walldorf und AD Karlsruhe als weiterer Bedarf vorgesehen. Bereits in den Unterlagen für den Bau des Lärmschutzwalles entlang der Autobahn Anfang bis Mitte der 90ziger Jahre wurde auf die Planungen des Bundes bezüglich des Ausbaus der BAB 5, die Nähe zum steil abfallenden Baggersee und die lediglich 40 m breite Entfernung zwischen BAB 5 und Baggersee hingewiesen worden. Es ist darzulegen, wie der geplante Ausbau im Zusammenhang mit der Gütertrasse realisiert werden kann.
- Eine Gütertrasse darf die Möglichkeit einer Ortsumgehung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Büchenau nicht verbauen.
- Bei einer östlichen Trassenführung wären ein FFH Gebiet und das Weingartner Moor tangiert. Eingriffe in diese besonders geschützten Bereiche sind auszuschließen. Dennoch ist die Alternative einer östlichen Trassenführung zu prüfen, um die bestmögliche Lösung sowohl für den Lärmschutz in Büchenau und in Untergrombach, als auch für die Sicherheit des Baggersees zu finden und um Eingriffe in bestehende Brückenrampen zu reduzieren.

Geplante Überleitung an Stuttgart-Verkehre

Laut Bahn fehlt bisher eine Anbindung der Strecke 4132 (Bruchsal – Graben-Neudorf – Germersheim) zur Überleitung der so genannten Stuttgart-Verkehre.

Bei der Vorzugsvariante R4 soll ab Wiesental ein zusätzliches Gleis Richtung Graben-Neudorf gebaut werden, um den Güterverkehr anzubinden und weiter auf der Bestandsstrecke von und nach Stuttgart zu führen. Diese Bestandsstrecke führt durch Bruchsal und Heidelberg. Die Bahn führt entlang dieser Bestandsstrecke derzeit Lärmschutzmaßnahmen durch.

Sollten sich die Zugzahlen durch die Überleitung der Stuttgart-Verkehre auf die Bestandsstrecke verändern, ist dies entsprechend zu berücksichtigen. Durch die Überleitung darf es nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der betroffenen Bevölkerung kommen.

Stadt Bruchsal, den 29.07.2026

Gez. Charlotte Klingmüller, Amtsleiterin Stadtplanungsamt Bruchsal
i.A. GR Beschluss Bruchsal vom 28.07.2026