

Resolution des Gemeinderats der Stadt Stutensee zur Korridorstudie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ („Korridorstudie Mittelrhein“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 10.03.2015

1. Erst vor wenigen Tagen wurde die Korridorstudie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ („Korridorstudie Mittelrhein“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand 10.03.2015, veröffentlicht. Eine vertiefte fachliche Bewertung der Studie war in dieser knappen Zeit nicht möglich. Die vorgegebene kurze Frist für eine Stellungnahme zu der Studie bis Mitte Mai 2015 gegenüber dem BMVI wird als kommunalunfreundlich empfunden.
2. Der Ansatz der Studie (vgl. Seite 81), dass im Bereich Philippsburg-Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe ohne Untersuchung von Varianten oder Alternativrouten nur ein durchgehender viergleisiger Ausbau der DB-Strecke in Betracht kommt, wird abgelehnt. Die Studie wird dem Anspruch nicht gerecht, in einem offenen Verfahren nach geeigneten Lösungsmöglichkeiten zu suchen.
3. Der durchgehende viergleisige Ausbau der DB-Strecke ist auf der Gemarkung Stutensee oberirdisch baulich nicht möglich und städtebaulich verträglich nicht umsetzbar. Die Wohn- und Gewerbebebauung grenzt in den Ortslagen unmittelbar an die Schienen. Die vorhandenen Stadtbahngleise parallel der DB-Strecke erschweren den Ausbau zusätzlich.
4. Die Studie berücksichtigt die örtlichen Verhältnisse unserer Stadt nicht. Das BMVI und die Deutsche Bahn werden aufgefordert, sich mit der Stadt Stutensee und den benachbarten betroffenen Kommunen zusammzusetzen, um der Rahmenplanung zur Bewältigung des künftigen Personen- und Schienengüterverkehrs zutreffende Grundlagen und realistische, bis 2015 aktualisierte Fakten zugrunde zu legen.
5. Die Studie widerspricht für den Bereich Graben-Neudorf – Stutensee – Karlsruhe mit einem oberirdischen viergleisigen Ausbau ihrem Zielkonzept, die Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm zu entlasten. Eine Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken wird für unseren Bereich leider nicht untersucht (zum Zielkonzept der Studie vgl. Seite 1). Eine solche Untersuchung sollte sehr zeitnah erfolgen.
6. Das Bewertungsverfahren der Studie berücksichtigt im Bereich Philippsburg-Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe nicht die zusätzlichen Lärmbelastungen für die Bevölkerung. Die Schätzung der Investitionskosten auf „nur“ rund 0,8 Mrd. EUR (vgl. Seite 81) bezieht offensichtlich weder den zwingend erforderlichen Bau ausreichender Lärmschutzmaßnahmen noch eine eventuelle Untertunnelung der Ortslagen ein. Damit wird für diesen Streckenabschnitt aber auch die angenommene Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt. Weitere Alternativen sind daher zwingend zu untersuchen.