



Karlsruher Erklärung zum Güterverkehr

Vierte Fortschreibung 12/2022

1. **Güterverkehr** gehört verstärkt auf die **Schiene** – wir unterstützen dieses Anliegen gemeinsam mit unseren Verbündeten aus dem Rhein-Alpen-Korridor.
2. Die Region Mittlerer Oberrhein liegt an der europäischen **Haupttransitstrecke** Rotterdam-Genua. Sie erkennt ihre **Verantwortung** für den Güterverkehr, bringt aber auch die erheblichen Belastungen von Mensch und Natur an den Trassen zur Sprache.
3. Demokratie lebt von **Transparenz**. Die Region und hier lebende Bevölkerung bringen ihren Sachverstand und ihre Ortskenntnisse frühzeitig in den Entscheidungsprozess ein.
 - a. Das **Dialogforum** NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe ermöglicht eine **breite Beteiligung** und bezieht ein weites gesellschaftliches Spektrum in den Auswahlprozess ein. Für einen gelungenen Beteiligungsprozess sind klare Mandate, arbeitsfähige Gremien, eine sachgerechte Rollendifferenzierung und gut strukturierte Veranstaltungen notwendig.
 - b. Dabei müssen **alle** rechts- und linksrheinischen **Alternativen** im Korridor gleichgewichtig und in gleicher inhaltlicher Tiefe in die Untersuchung einbezogen werden. Die Planung muss ferner dem Anspruch gerecht werden, auch weitere Überlegungen, auch in den Nachbarländern auf der Achse Rotterdam-Genua angemessen zu berücksichtigen und den Suchraum ggf. dann anzupassen.
 - c. Die regionale **Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr** begleitet das Auswahlverfahren und fördert die Interessen der Region und ihrer Städte und Gemeinden in dem Dialog.
 - d. Die Region fordert einen **Projektbeirat**, sofern sie im Dialogforum politischen Entscheidungsbedarf erkennt.
 - e. Die Region erwartet in den einzelnen Dialogforen eine frühzeitige, offene und verständliche Darlegung der Abschichtungssystematik und eine transparente, **nachvollziehbare Darstellung** der Auswahl- und Abwägungskriterien.
 - f. Die Erkenntnisse aus dem Dialogforum sind wichtige Bausteine für das Raumordnungsverfahren. Die Region begrüßt deshalb die **Teilnahme der Raumordnungsbehörden** unter Wahrung ihrer Unvoreingenommenheit und Neutralität.
 - g. Angesichts der zwischenzeitlich formulierten **Klimaziele** des Bundes und des Landes ist zu befürchten, dass die Zugzahlenprognose 2030 nicht mehr aktuell ist. Eine aktuelle **Kapazitätsberechnung**, die den zu erwartenden tatsächlichen Be- und Entlastungswirkungen im Bestand Rechnung trägt, ist für die Nachvollziehbarkeit bei der Entscheidung für eine Antragstrasse essenziell.
4. **Akzeptanz** in der Bevölkerung erfordert einen vorausschauenden, optimalen **Lärmschutz** entlang des Korridors, sowohl bei der Trassenauswahl als auch im laufenden Betrieb; beim rollenden Material, an der Strecke und an den Gebäuden.

Über das gesetzliche Maß hinausgehende **Lärmschutzmaßnahmen** wie beispielsweise in den nördlich oder südlich angrenzenden Streckenabschnitten sind in unserer Region ebenfalls sicherzustellen. Neben technischen Maßnahmen müssen dauerhafte, verbindliche Regelungen für den Betrieb die verkehrlichen Belastungen verringern. Die hohe **Vorbelastung** der Region darf nicht negativ in die Abwägung bei der Standortsuche einfließen. Die Region fordert lärmminimierende Unterhaltungsmaßnahmen an Schiene und am rollendem Material.

5. An und auf der Strecke müssen die **Interessen anderer** Mobilitätsnutzer und andere Angebotsformen mitberücksichtigt werden: ÖPNV, querende Straßen, Rad- und Fußgängerwege, Bedienungsqualität der Güterumschlagpunkte, Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen.
6. Bei der Entwicklung einer Vorzugstrasse in unserem dicht bevölkerten Raum müssen **Eingriffe** in den Siedlungsbestand und die gewachsenen Ortsstrukturen, in den siedlungsnahen und den naturnahen Freiraum, die Landschaft und die Erholungsräume sowie die Biodiversität soweit wie möglich **vermieden**, die verbleibenden Beeinträchtigungen wie Zerschneidungsfolgen und Trennwirkungen **minimiert** (z. B. Grünbrücken, gedeckelte Linienführung, Tunnels) und unvermeidbare Folgen optimal **ausgeglichen** werden. Tunnellösungen dürfen nicht von vorneherein aus Kostengründen ausgeschlossen werden und sind in den weiteren Überlegungen ergebnisoffen zu prüfen.
7. Bereits das Dialogforum und das Raumordnungsverfahren sollen ein vorbildliches **Maßnahmenbündel** für die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zusammenstellen und umsichtig vorbereiten. Damit können wir den größtmöglichen Mehrwert für Mensch und Natur erzielen. Diese Maßnahmen sind wesentlich für die Akzeptanz und Voraussetzung für eine zügige Umsetzung des Vorhabens.
8. Das Ziel der Region ist es, einen **bestmöglichen Ausgleich** für die Betroffenen an der neuen Trasse sicherzustellen und parallel dazu einen gleichwertigen Lärmschutz an den Bestandsstrecken durchzusetzen.
9. Die Region begrüßt die Planungen für ein **weiteres Gleis** zwischen Karlsruhe und Durmersheim. Gleichzeitig beteiligt sie sich an den Untersuchungen zum Bau und zur Finanzierung eines vierten Gleises. Dabei fordern wir ein transparentes Verfahren und eine unvoreingenommene Prüfung der in der Studie gewonnenen Erkenntnisse.
10. Die Region Mittlerer Oberrhein lädt alle Beteiligten und Interessierten zu einem **offenen Dialog** ein, damit wir den Güterfluss klimafreundlicher gestalten und die vielfältigen verkehrsbedingten Belastungen der hier lebenden Menschen verringern können.