



Entlang der A5 befinden sich mehrere Waldgebiete, die teilweise einer neuen Gütertrasse der Deutschen Bahn zum Opfer fallen könnten. Das Luftbild zeigt die Autobahn auf Höhe Stutensee mit Blickrichtung Süden.
Foto: Wolfgang Schuster

Naturschützer lehnt Trasse an der A5 ab

Mögliches Neubauprojekt der Bahn bei Weingarten betrafe wohl geschützte Wälder

Von Dominic Körner

Weingarten. Entsteht an der A5 zwischen Weingarten und Bruchsal eine neue Gütertrasse der Deutschen Bahn? Für den geplanten Schienenausbau in Nordbaden befinden sich derzeit noch acht Trassenvarianten in der engeren Auswahl.

Mehrere davon verlaufen parallel zur A5. Eine Entwicklung, die Jochen Heger kritisch sieht. Der Sprecher der Bürgerinitiative „Lachwald erhalten“ aus Stutensee befürchtet, dass der Naturschutz beim Schienenausbau auf der Strecke bleibt.

Konkret: die Wälder westlich der Autobahn, die Teil des Natura-2000-Waldschutzgebietes sind. Bei Natura 2000 handelt es sich um ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zur Erhaltung gefährdeter Lebensräume und Arten. Dazu zählt auch der Wald entlang der A5 zwischen Karlsruhe und Bruchsal.

Heger ist alarmiert. „Bei Gesprächen mit der Bahn hat man mir gesagt, dass sich die Trassenvariante an der Autobahn herauskristallisiert hat“, sagt der Naturschützer. „Wenn dort eine neue Bahnstrecke gebaut wird, geht wichtiger Lebensraum verloren“, kritisiert er.

Allein: Bei der Bahn will man von einer Vor-Festlegung offiziell nichts wissen. Derzeit würden weiterhin acht Linienvarianten untersucht, teilt eine Sprecherin auf Anfrage mit und betont: „Dieser Vergleich erfolgt ergebnisoffen.“

Richtig ist aber auch: Hinter vorgehaltener Hand favorisieren viele Beobachter die Autobahn-Variante. Ein Grund dafür ist das im Bundesnaturschutzgesetz verankerte Bündelungsgebot.

„In aller Regel sind Bündelungen mit geringeren Auswirkungen verbunden als Neuzerschneidungen des Freiraums“, so die Bahn-Sprecherin. Das heißt: Eine neue Trasse könnte dort entstehen, wo bereits andere Verkehrswege vorhanden sind – in diesem Fall die Autobahn.

Mögliche Bahntrasse bei Weingarten



Was aber passiert mit dem Schutzgebiet, wenn dort Schienen gebaut werden? „Falls keine zumutbare Alternative gegeben ist, besteht die Möglichkeit eines Ausnahmeverfahrens“, informiert die Bahn.

„

Der Vergleich der Varianten erfolgt ergebnisoffen.

Bahn-Sprecherin zum Verfahren

Voraussetzungen wären in diesem Fall sogenannte „Kohärenzsicherungsmaßnahmen“. Darunter versteht man beispielsweise die Schaffung von Ersatzlebensräumen oder Umsiedlung von Arten. „Wir bewegen uns in einem dicht besiedelten Raum“, erklärt die Bahn-Sprecherin. Es sei deshalb „schon jetzt absehbar, dass es für ein Infrastruktur-Projekt dieser Größenordnung keine Lösung oh-

ne erhebliche Beeinträchtigungen geben kann“.

Jochen Heger will das nicht hinnehmen. Er wisse aus Gesprächen mit Mitarbeitern im Regierungspräsidium (RP), dass die Planungen auch dort mit Bauchschmerzen verfolgt würden.

Gegenüber dieser Redaktion will sich die Behörde allerdings nicht festlegen. Der Trassenvergleich sei noch nicht abgeschlossen. Und weiter: „Eine abschließende Aussage, welche Variante im Vergleich stärkere oder geringere Auswirkungen auf den Naturschutz hat, lässt sich derzeit noch nicht treffen.“

Heger ist mit seinen Sorgen allerdings nicht alleine. In Bruchsal hatten mehrere Naturschutzverbände bereits eine Klage für den Fall angekündigt, dass eine Bahntrasse durch Schutzgebiete gebaut wird.

So hatte unter anderem die Arbeitsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Bruchsal (Agnus) die Bahn dazu aufgefordert, den Ausbau auf bestehender Trasse erneut zu prüfen. Die Bahn selbst lehnt eine Bestandserweiterung dagegen

ab. Aus Unternehmenssicht ist ein Neubau erforderlich, um den steigenden Verkehr zu bewältigen. Hintergrund ist das Ziel der Bundesregierung, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen.

Derzeit verkehren auf dem Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Karlsruhe nach Bahn-Angaben mehrere Hundert Züge. Künftig sollen die Zahlen noch weiter zunehmen. Deshalb soll die Infrastruktur ausgebaut werden.

Bei der Trassenauswahl spielt deshalb die Zugzahlenprognose 2040 des Bundes eine entscheidende Rolle. Wie die Bahn mitteilt, wird die Auswahlvariante „nicht vor Ende des Jahres 2025“ vorgestellt.

Heger wünscht sich eine intensivere Bürgerbeteiligung. Das von der Bahn ins Leben gerufene Dialogforum, dem Vertreter von Interessensgruppen im Suchraum angehören, geht ihm laut eigener Aussage nicht weit genug. Heger macht sich stattdessen für einen Bürgerrat mit zufällig ausgewählten Mitgliedern aus den betroffenen Gebieten stark. Nach seiner Überzeugung sollten sie die Entscheidung über die neue Trassenvariante treffen.

Bei der Deutschen Bahn reagiert man auf diesen Vorschlag eher zurückhaltend. „Für die Einrichtung eines Bürgerrats benötigt es üblicherweise eine spezifische Fragestellung und einen begrenzten Zeitrahmen“, teilt die Sprecherin mit.

Entscheidungen würden von einem Bürgerrat nicht getroffen. Ohnehin diskutiere man im aktuellen Fall nicht über das „Ob“ des Vorhabens, sondern über das „Wie“.

Man befinde sich noch in einer frühen Planungsphase. „Es ist daher denkbar, dass sich ein Bürgerrat zu einem späteren Zeitpunkt des Projektes mit einer bestimmten, klar umrissenen Fragestellung beschäftigt“, so die Sprecherin.