Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe

Verkehrsclub Deutschland,
Kreisverband für Karlsruhe,
Baden-Baden, Rastatt
im Umweltzentrum:
Kronenstr. 9
76133 Karlsruhe
Telefon 0721 / 38 06 48
karlsruhe@vcd.org
www.vcd.org/vorort/karlsruhe

Karlsruhe, 25.9.2026

Information zur Stellungnahme des VCD zur
Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe für den Güterverkehr

Die Deutsche Bahn plant derzeit eine neue Eisenbahnstrecke von Mannheim nach Karlsruhe, um mehr Kapazität für den Güterverkehr zu ermöglichen. Der VCD setzt sich für einen möglichst umweltfreundlichen Personenverkehr wie Güterverkehr ein und begrüßt deshalb dieses Projekt grundsätzlich. Im Rahmen der begonnenen Raumverträglichkeitsprüfung beim Regierungspräsidium haben wir eine Stellungnahme abgegeben, die hier kurz zusammengefasst ist. Die ausführliche Stellungnahme finden Sie über den Download-Link am Ende des Textes.

Wir regen mit unserer Stellungnahme an:

- **Nachteile weiter minimieren:**
  - Flächensparsamkeit bei der Bündelung noch konsequenter umsetzen,
  - auf eine Berücksichtigung eines Ausbaus der A5 verzichten,
  - die Trassierung so anpassen, dass möglichst viele Kleingärten erhalten bleiben,
  - Lärmschutz deutlich über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus vorsehen.

- **Notwendige Baumaßnahmen zu Vorteilen für Mensch und Natur machen:**
  - Bestehende Zerschneidungen auf der Bündeltrasse durch Grünbrücken beheben,
  - Radverbindungen von Anfang an mitdenken und verbessern, insbesondere beim Langenbruchweg und bei der Grünverbindung nach Durlach.

Ein Tunnel ist weder finanziell noch ökologisch eine echte Alternative. Sinnvoller ist es, die genannten Punkte konsequent umzusetzen.

Noch mehr Flächensparsamkeit

Wir begrüßen die Entscheidung für eine stark gebündelte Trasse, die so jetzt schon vergleichsweise wenig in die Schutzgüter von Natur und Mensch eingreift. Dies lässt sich aber noch optimieren. So ist laut Haupttext zur Raumverträglichkeitsprüfung ein Mindestabstandsmaß von regulär 15 m vorgesehen, mit Option auf weitere Reduzierung, dies aber nur bei Bedarf. Warum nimmt man zum Schutz der Natur diesen Bedarf nicht überall als gegeben an und nimmt möglichst überall nur die Mindestbreite der

Baustelleneinrichtung von 10 m? Über die Gesamtlänge der waldreichen Strecke summiert sich der ersparte Eingriff in die Waldflächen erheblich.

Zur Flächensparsamkeit gehört auch, einen späteren Ausbau der Autobahn A5 nicht zu berücksichtigen. Dieser steht nur im „weiteren Bedarf" des BVWP und hat daher kaum Chancen auf Realisierung. Diesen Ausbau dennoch einzuplanen, lehnt der VCD ab, weil das durch Verschieben des Schienenwegs noch stärker als nötig in die Umgebung eingreift. Die A 5 muss sich mit dem Platz begnügen, der noch übrig bleibt. Nur beim Brückenersatzbau dort, wo sie der Bahn im Weg stehen, kann man sie ressourcenschonend mit größeren Weiten bauen, damit sie nicht ggfs. wieder abgerissen werden müssen.

Im Moment ist offiziell nur ein „dicker Strich" bekannt, der die **Kleingartenanlage Mastweide** ziemlich mittig durchschneidet. Das Neubauprojekt, das den Güterverkehr bündelt, wird die Anbindung des Güterbahnhofs an die Strecke nach Graben-Neudorf aber in der Bedeutungslosigkeit versinken lassen. Deren Ausbaustandard zu reduzieren und auf das Gelände des Gleisbauhofs zu verdrängen, ist daher vertretbar und schafft Platz für eine weiter westliche Führung der Neubaustrecke. Diese könnte dann in einer leichten S-Kurve geführt werden und würde die Kleingärten nur noch am Rande betreffen. Zwar rückt die Neubaustrecke in diesem Fall näher an das Einkaufszentrum, was bautechnisch ambitioniert, aber machbar erscheint. Statt teure und unrealistische Tunnellösungen zu fordern, sollte man sich auf solche Kompromisse konzentrieren.

Lärmschutz über den gesetzlichen Standard hinaus

Weil sich bei Trassenbündelung der Lärm der Neubaustrecke zum Lärm des bestehenden Verkehrswegs addiert, fordert der VCD, dass die Lärmbelastung nach dem Ausbau insgesamt unter dem heutigen Niveau liegt. Nachts, wenn besonders viele Güterzüge unterwegs sind, muss der Lärm deutlich unter dem gesetzlichen Mindeststandard liegen. Diese Standards sollten auch an Streckenabschnitten gelten, an denen zwar formal keine bauliche Änderung nötig ist, aber wo die Zugzahlen deutlich steigen werden, etwa bei Bulach und Weiherfeld.

Weniger Zerschneidung für Mensch und Tier

Die Trasse kreuzt laut Generalwildwegeplan des Landes fünf bedeutende Wildkorridore, davon zweimal an der A 5. Hier schlägt der VCD vor, die für eine unbekannte Zukunft geplanten Grünbrücken bereits im Rahmen dieses Projektes großzügig zu bauen. Solche Querungen werden andernorts bereits erfolgreich auch von Radfahrenden und Zufußgehenden mitgenutzt. So werden Zerschneidungen des Lebensraums von Mensch und Tier wieder repariert.

Bessere Radverbindungen mitdenken

Der VCD sieht im Projekt auch eine Chance für den Radverkehr: Entgegen einiger Befürchtungen ist der Langenbruchweg nicht in Gefahr, sondern er wird nur verschwenkt. Da der Langenbruchweg Potenzial für eine Radschnellverbindung hat, sollte er dabei von Anfang an entsprechend ausgebaut werden.

Im weiteren Verlauf werden viele Radverbindungen gekreuzt, die nicht mehr modernen Standards entsprechen, wie an der Anschlussstelle Durlach und beim zu schmalen Radweg auf der Brücke des Herdwegs über die A 5 – dort kam es bereits zu einem tödlichen Unfall. – sowie in Waghäusel, wo es derzeit keine wirklich gute Querung für Radfahrende gibt.

Es fehlen auch noch weitere Radverbindungen: So sind im Karlsruher Freiraumentwicklungsplan zwei Querungen für den nichtmotorisierten Verkehr vorgesehenen, die im Zuge des Projektes realisiert werden könnten.

Tunnel keine sinnvolle Alternative

Einen durchgehenden Tunnel, wie ihn die Stadt Karlsruhe und manche Bürgervereine fordern, sieht der VCD kritisch: Ein Tunnel ist deutlich teurer als eine ebenerdige Streckenführung, verursacht durch den hohen Betoneinsatz erhebliche graue Emissionen und steht dem Ziel der Flächensparsamkeit teils entgegen, weil er aus Brandschutzgründen zweiröhrig gebaut werden muss, was oberflächennah gebaut stärker in den Naturraum eingreift.

Entscheidend ist jedoch, dass ein durchgehender Tunnel keine Anbindung an den oberirdischen Güterbahnhof erlaubt. Diese Anbindung ist aber aus betrieblichen Gründen zwingend erforderlich, da dort Züge auf freie Trassen für die Weiterfahrt warten, Fahrpersonal wechselt, und Züge auf andere Strecken weitergeleitet werden.

In einer Stellungnahme der Stadt werden Rampen von 12,5 Promille vorgeschlagen. Das wäre ungefähr die Neigung, die laut Wikipedia beim Rastatter Tunnel dazu führen soll, dass 30 % der Güterzüge den Tunnel nicht nutzen können. Bei einer Mischverkehrsstrecke mit Altstrecke als Alternative evtl. vertretbar, bei einer reinen Güterstrecke dagegen nicht.

Sofern der Lärmschutz Hintergrund des Wunsches nach einem langen Tunnel ist, kann diesem mit den von uns geforderten übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden.

Der weiter als Argument genannte Engpass in der südlichen Weiterführung der Strecke kann nicht durch einen Tunnel unter Karlsruhe behoben werden, denn der eigentliche Engpass ist die bisher nur zweigleisige Strecke zwischen Oberreut, wo auch ein Tunnel auftauchen würde, und dem Abzweig der Strecke zum Rastatter Tunnel bei Durmersheim. Der Ausbau dieses Engpasses auf drei oder vier Gleise ist erforderlich und Teil des benachbarten Projekts, er wird dort hoffentlich zeitnah geplant und umgesetzt.

Vollständige Stellungnahme des VCD:

https://vcd-karlsruhe.de/downloads/VCD_Stellungnahme_RVP_MA-KA.pdf

Artikel zum Thema im aktuellen umwelt&verkehr 2/26:

https://umverka.de/hefte/heft226/neu_ausbaustrecke_mannheim-karlsruhe.html

bzw. alle Infos und PMs unter

https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/karlsruhe/pm-strecke-mannheim-karlsruhe

Mit umweltfreundlichen Grüßen,

Heiko Jacobs
Wolfgang Melchert
(Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe)