



An die Presse im Raum 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

Pressemitteilung zur Stellungnahme des VCD zur Raumverträglichkeitsprüfung der Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe

Im Sinne des VCD-Claims „Mobilität für Menschen“ tritt der VCD dafür ein, dass auch der Güterverkehr möglichst umweltfreundlich organisiert wird – neben Verkehrsvermeidung vor allem durch eine umfassende Verlagerung auf die Schiene. Dafür ist die Schiene nicht ausreichend ausgebaut. Das Projekt Mannheim–Karlsruhe schließt eine zentrale Lücke zwischen anderen Ausbauprojekten im wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rhein–Alpen.

Der VCD begrüßt daher den Ausbau der Bahn zwischen Mannheim und Karlsruhe.

„Solche internationalen Verkehrsprojekte sind zwar regional oft mit Nachteilen für Mensch und Natur verbunden. Aber sie bieten auch Chancen, bestehende Nachteile in Vorteile für Mensch und Natur zu wandeln“, erklärt Heiko Jacobs vom Vorstand des VCD Kreisverbands Karlsruhe. „Wir wollen, dass das Projekt nicht nur in der wichtigsten Wirtschaftsregion Europas zum Erfolg wird, sondern dass es am Ende auch für Mensch und Natur in unserer Region besser wird als bisher.“

Wir regen daher mit unserer Stellungnahme zur Raumverträglichkeitsprüfung an:

- **Nachteile weiter minimieren:**

- Flächensparsamkeit bei der Bündelung noch konsequenter umsetzen,
- auf die 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 walddreichen Strecke summiert sich der Eingriff in Wälder trotz Bündelung sonst 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 A5 muss sich mit dem Platz begnügen, der noch übrig bleibt. Es reicht auch ohne Verschieben der Bahntrasse.“

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 Gleisbahnhofs zu verdrängen, ist daher vertretbar und schafft Platz für eine weiter westliche Führung der Neubaustrecke, die dann mit leichter S-Kurve **die Kleingärten nur noch am Rande betrifft**. Dafür rückt die Strecke dem Kaufland näher, bautechnisch womöglich ambitioniert, aber machbar. Statt unrealistische Tunnel 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 sogar deutlich unter dem gesetzlichen Mindeststandard liegen. Diese Standards sollten nach Auffassung des VCD auch an Streckenabschnitten gelten, an denen zwar formal keine bauliche Änderung nötig ist, aber die Zugzahlen deutlich steigen, etwa bei Bulach und Weiherfeld.

„Schon lange durch die A 5 etc. geplagte Anwohner sollen durch das Projekt Vorteile haben statt weiterer Nachteile.“

Weniger Zerschneidung für Mensch und Tier

Die Trasse kreuzt fünf bedeutende Wildkorridore, davon zweimal an der A5. 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 A5 – dort kam es bereits zu einem tödlichen Unfall – sowie in Waghäusel, wo es derzeit keine wirklich gute Querung für Radfahrende gibt.

Oder es fehlen noch Radverbindungen: So sind im Karlsruher Freiraumentwicklungsplan zwei Querungen für den nichtmotorisierten Verkehr vorgesehen, die im Zuge des Projektes realisiert werden könnten: Beim Sportpark „Untere Hub“ und am Ende des Mastweidenweges, wo eine spätestens beim Streckenbau zu ersetzende Brücke gleich mit Radweg gebaut werden könnte, die die Grünverbindung vollenden kann, ein Projekt der Bundesgartenschauidee 2015 zwischen Durlach und City.

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.

Sofern der Lärmschutz Hintergrund des Wunsches nach einem langen Tunnel ist, kann diesem mit den von uns geforderten übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden. Die ebenfalls als Argument für einen langen Tunnel genannten Blockaden von Bahnübergängen durch wartende lange Züge wären mit Änderungen an der Signalisierung im Weiherfeld schon heute möglich.

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

... für den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe