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

Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 21
Markgrafenstr. 46
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, 31.7.2026

Stellungnahme zur Raumverträglichkeitsprüfung NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verkehrsclub Deutschland **VCD** vertritt die Interessen aller umweltbewussten Verkehrsteilnehmenden, unabhängig davon, ob sie zu Fuß, mit Rad, Bahn, Bus oder mit einem möglichst umweltfreundlichen Auto unterwegs sind. Unser Ziel ist es, den Umweltverbund zu stärken.

Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Güterverkehr. Im Sinne des VCD-Claims „Mobilität für Menschen“ muss auch der Güterverkehr möglichst umweltfreundlich organisiert werden – neben der Verkehrsvermeidung vor allem durch eine umfassende Verlagerung auf die Schiene. Dafür ist diese aktuell nicht ausreichend ausgebaut. Das hier zu kommentierende Projekt schließt eine wichtige Lücke zwischen anderen Ausbauprojekten in einem der wichtigsten europäischen Korridore. **Wir begrüßen daher sehr, dass es nun angegangen wird.**

Ebenso begrüßen wir, dass in der vorausgegangenen Untersuchung aller denkbaren Varianten eine stark mit anderen Verkehrswegen gebündelte Trasse den Vorzug erhalten hat, die vergleichsweise geringe Eingriffe für Natur und Mensch erwarten lässt. Um diese notwendigen Eingriffe weiter zu minimieren oder sogar zu **positiven** Effekten für Natur und Mensch zu gelangen, geben wir in unserer Stellungnahme Anregungen für das weitere Verfahren, bezogen auf das Gebiet unseres Regionalverbandes im Stadt- und Landkreis Karlsruhe. Auch wenn einige Details über das hinaus gehen sollten, was eine Raumverträglichkeitsprüfung umfasst und sie erst bei einer Planfeststellung relevant wären: Erfahrungsgemäß ist es dann oft zu spät für nachträgliche Änderungen der Pläne im Sinne unserer Anregungen. In Summe sind die Anregungen durchaus verfahrensrelevant im Sinne des Umgangs mit den diversen betroffenen Schutzgütern und dem Ausgleich von Nachteilen ganz allgemein.

Flächensparsamkeit durch engere Bündelung

Dieser Punkt ist durch die fast durchgehende Bündelung mit Altstrecken, „alten“ Neubaustrecken, Landesstraße und schlussendlich der A5 zwar grundsätzlich erfüllt, aber bei der anstehenden Planung noch optimierbar. Die Unterlage zur Raumverträglichkeitsprüfung schreibt dazu auf S. 65:

„Bei einer Bündelung mit Bundesstraßen oder der Autobahn sind Abstände einzuhalten. Dabei ist auch ein möglicher zukünftiger Ausbau, insbesondere bei Autobahnen, zu berücksichtigen, sofern dieser im BVWP enthalten ist.
Das Vorhaben NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe berücksichtigt diese Ausbauoptionen und hält einen Abstand von i. d. R. mindestens 15 m zur Fahrbahnkante von Autobahnen, der ggf. in der weiteren Planung auch noch erweitert oder verringert werden kann. Anzustreben ist eine möglichst enge Bündelung der beiden Verkehrsträger. Dazu sind Abstimmungen mit der Autobahn GmbH erforderlich, da gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 Bundesfernstraßengesetz eine Bauverbotszone von 40 m zur Autobahn gilt, von der gemäß § 9 Abs. 8 im Einzelfall aber abgewichen werden kann. Abstimmungen über Abstandsmaße und Schutzeinrichtungen (z. B. Abkommens- und Ladungsabwurfsicherung zwischen Eisenbahn und Autobahn) sind im weiteren Planungsverlauf zu führen.“
Und zuvor:
„Baubedingt wird entlang der Strecke für oberirdische Abschnitte zudem voraussichtlich ein einseitiger Arbeitsstreifen mit einer Baustraße benötigt, der für den im Mittel eine Breite von etwa 10 m angenommen wird. Da die Lage des Baustreifens noch nicht feststeht, wird für die überschlägige Flächenermittlung auf Ebene der RVP beidseitig um die Außenkanten der oberirdischen Trassenabschnitte pauschal ein Streifen von je 5 m als Baustreifen veranschlagt.“

Der in der Raumverträglichkeitsprüfung berücksichtigte mögliche Autobahnausbau ist bislang nur im „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen und hat damit eine sehr geringe Realisierungswahrscheinlichkeit. **Diesen Ausbau dennoch bei der Abstandsplanung zu berücksichtigen, lehnen wir ausdrücklich ab:**

Ein Ausbau der A 5 wäre nicht nur kontraproduktiv für die Ziele der Verkehrsverlagerung. Schon alleine die Berücksichtigung eines Ausbaus würde zu unnötigen Eingriffen in die Nachbarschaft von Mensch und Natur führen. Sollte die Autobahn wider Erwarten doch ausgebaut werden, sollte sie sich mit dem von der Bahn übrig gelassenen Platz begnügen oder auf der abgewandten Seite ausgebaut werden, wo in der Regel auch Platz ist. Lediglich bei Brücken kann aus Ressourcenschutz-Gründen (Vermeidung von erneutem Abriss) mit größeren Spannweiten vorsorglich Platz freigehalten werden, der bis dahin unversiegelt der Natur zugutekäme.

Vereinzelt wird man aus Gründen baulicher Enge die o. g. 15 m unterschreiten müssen. Dieses dabei gefundene geringere Maß – etwa die für den Arbeitsstreifen vorgesehenen 10 m – sollten nach Möglichkeit zum Regelmaß für die gesamte Strecke werden. Denn auch eine nominell minimierte Flächeninanspruchnahme summiert sich über die gesamte Projektlänge erheblich, insbesondere durch die relativ vielen Eingriffe in ökologisch wichtige Waldflächen. Daher ist unseres Erachtens das Mindestmaß zum Regelmaß zu machen, auch dort, wo keine bauliche Enge herrscht und kein Zwang zu Unterschreitungen besteht.

Zur Minimierung des Flächenverbrauchs gehört auch, den Arbeitsstreifen möglichst nur zwischen Neubaustrecke und Autobahn bzw. Bestandsstrecke anzulegen, da dort ohnehin schon ein Abstand einzuhalten ist und die Fläche nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Auf der anderen Seite würde er den gesamten Eingriff in Natur und Landschaft unnötig vergrößern, auch wenn das nur temporär wäre.

Flächensparsamkeit durch Innovation

Nach der Abfolge Autobahn etc. – Arbeitsstreifen – Neubaustrecke ist leider noch nicht Schluss mit dem Eingriff. Auf vielen Abschnitten käme zunächst noch eine Böschung

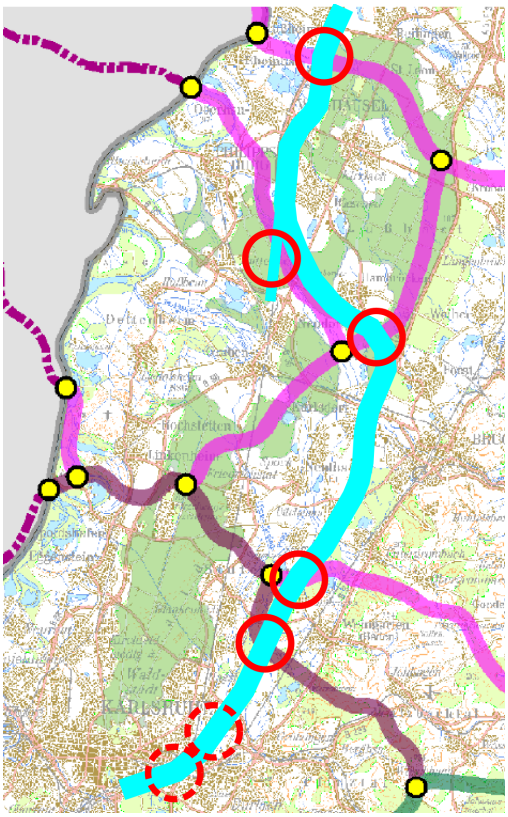
oder – platzsparender – Stützwand. Danach kommt regelmäßig noch ein Streifen hinzu, der wegen möglichen Windwurfs freigehalten werden muss, was den Waldverlust weiter erhöht. Bis zum Baubeginn der Strecke bleiben noch einige Jahre, in denen innovative Alternativen zu Freihalteschneisen gesucht werden sollten, die verhindern, dass Windwurf von näher stehenden Bäumen die Strecke selbst erreicht: Lärmschutzwände könnten höher und stabiler ausgeführt werden, um zugleich Windwurf abzufangen. Bei Trögen könnten Gitter oder Ähnliches diese Funktion übernehmen. Besonders windwurfgefährdet sind durch Abholzung (Streckenbau) neu entstehende Waldränder, deren Bäume sich nicht über Jahre an den nun stärkeren Wind anpassen konnten. Die Gestaltung dieser zurückversetzten neuen Waldränder sollte daher durch frühzeitige, gezielt den Wind berücksichtigende Aufforstung gelenkt werden.

Übergesetzlicher Lärmschutz

Durch die an sich sehr sinnvolle Trassenbündelung addiert sich der Lärm der Neubaustrecke zum Lärm des bestehenden Verkehrswegs. Es reicht daher nicht, den Lärm der Neubaustrecke isoliert und nur nach gesetzlichen Mindestanforderungen zu betrachten. Im Interesse der seit Jahrzehnten lärmgeplagten Anrainerinnen und Anrainer muss der Gesamtlärm **beider** Verkehrswege nach dem Ausbau niedriger liegen als zuvor der Lärm des Bestandswegs allein. Da Güterverkehr besonders nachts stattfindet, sollte dieser Gesamtlärm deutlich unter dem gesetzlichen Mindeststandard liegen.

Weil Infrastrukturprojekte stets Nachteile für Mensch und Natur mit sich bringen, sollte der Bau von Verkehrswegen im Sinne des aktuellen VCD-Claims „Mobilität ***für*** Menschen [und Natur]“ zum Ausgleich auch Vorteile für Menschen [und Natur] schaffen. Ein Lärmschutz, der zu weniger Lärm als vorher führt, ist dafür ein Baustein. Ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind bereits Standard und sollten sinngemäß auch für andere Eingriffsarten gelten.

Weniger Zerschneidung für die Natur



Die Verkehrswege, mit denen die Neubaustrecke gebündelt wird, zerschneiden bereits die Natur und teils auch das Schutzgut Mensch. Statt dies als Argument zu nutzen, warum ein weiterer Eingriff nicht ins Gewicht falle, sollte das Projekt genutzt werden, um bestehende Zerschneidungen zu reparieren. Die Trasse (hellblau) kreuzt an fünf Stellen Wildkorridore von nationaler und regionaler Bedeutung (rote Kreise), davon zweimal die A 5. Dort werden voraussichtlich größere Wildbrücken erforderlich sein. Diese sollten bereits im Zuge dieses Projekts realisiert werden, anstatt auf einen hoffentlich nie erfolgenden Ausbau der A5 zu warten. Auch dies wäre eine wünschenswerte Verbesserung zum Ausgleich negativer Folgen.

Auch der Freiraumentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe sieht zwei Querungen der Trasse vor (rechts gestrichelt), unter anderem über die A 5 in Höhe des geplanten Sportparks „Untere Hub“. Diese beiden vorrangig für Fuß- und Radverkehr gedachten Querungen könnten im Rahmen dieses Projekts ebenfalls

mitrealisiert werden. Auch eine Grünbrücke – ein Instrument, das in anderen Ländern bereits erfolgreich auch für Wegeverbindungen des nichtmotorisierten Verkehrs genutzt wird – südlich von Weingarten könnte eine bei einem früheren Ausbau der A5 weggefallene Verbindung wiederherstellen, deren Rampen teils noch vorhanden sind.

Radfahrverbindungen

Dazu steht in der Unterlage zur Raumverträglichkeitsprüfung:
„In einer Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen wurden verschiedene Korridore für Radschnellverbindungen und ein Ringkorridor um Karlsruhe untersucht. Mehrere Radwegvarianten kreuzen die Antragsvariante, stellen aber keinen wesentlichen Planungskonflikt dar. Beim Ringkorridor Karlsruhe wird in der Machbarkeitsstudie der parallel zum Güterbahnhof verlaufende Abschnitt Süd-Ost empfohlen, da dort schon auf eine in Entwicklung befindliche Trasse (Langenbruchweg) zurückgegriffen werden kann. Mit der Antragsvariante ergibt sich hier ein Planungskonflikt, da die Ersatzgleise für im Gbf Karlsruhe entfallende Gleise an dieser Stelle angelegt werden müssen. Der Langenbruchweg als auszubauende Radwegtrasse müsste weiter nach Südosten verschoben und mithin die Radschnellverbindung als Neubautrasse im Wald angelegt werden.“

Der Langenbruchweg hat in der Tat Potential, eine Radschnellverbindung zu werden. Die nötige Verlegung ist aus unserer Sicht unproblematisch, solange dabei keine scharfen Kurven an unübersichtlichen Stellen mit Geschwindigkeitseinbrüchen entstehen. Unabhängig davon, ob und wann diese Verbindung eine Radschnellverbindung werden könnte, sollte der Ersatzbau von Anfang an nach diesem Standard ausgeführt werden, um eine spätere, ressourcenintensive Nachrüstung mit neuen Eingriffen zu vermeiden.

Auch andere Radverkehrsverbindungen sollten vom Projekt profitieren. Die zweite Querung im o. g. Freiraumentwicklungsplan soll eine grüne Radroute zwischen Durlach und der Innenstadt entstehen lassen, Teile wurden schon angefangen, im Zuge der Stadtbahneinschleifung der S31/S32 wird ein Betriebsweg als weiterer Baustein entstehen, es fehlt vor allem an einer Brücke. Die ohnehin in naher Zukunft abgängigen und daher zu erneuernden Brücken der Strecken 4000 und 4200 über den Strecken 4210 bis 4217, die im Zuge des Projektes vermutlich sowieso verlängert werden muss, böten hierfür Gelegenheit – mit einem Radweg auf der Brücke sowie einer Verbesserung des heute schmalen und unübersichtlich geführten Radwegs darunter.

Beim nötigen Umbau der Anschlussstelle Durlach sollte die heute für Radfahrer nur bedingt verkehrssichere Infrastruktur auf aktuelle Standards gebracht werden. Auch die Brücke des Herdwegs über die A 5 mit ihrem deutlich zu schmalen Zweirichtungsradweg, der bereits zu einem tödlichen Unfall führte, muss wahrscheinlich neu gebaut werden – dann gleich mit ausreichend breiten, idealerweise beidseitigen Radwegen. Entlang der weiteren Bahnstrecke gibt es vermutlich weitere fehlende oder mangelhafte Querungen, die es zu verbessern gilt. Besonders kritisch ist der Bereich um Waghäusel, wo derzeit keine Querung für den Radverkehr mängelfrei ist.

Tunnelfrage

Die Stadt fordert eine ebenso vertiefte Prüfung eines Tunnels wie für die aktuelle Vorzugstrasse. Einige Bürgervereine fordern nicht nur diese Prüfung, sondern auch die zwingende Umsetzung auf ganzer Länge des Stadtgebiets. Der VCD sieht dies kritisch, auch mit Blick auf den Klimaschutz. Ein Tunnelbau ist kostspieliger als eine ebene

Streckenführung – Geld, das dann anderswo fehlt. Und er verursacht durch den Betoneinsatz enorme graue Emissionen. Zudem könnten längere Tunnel der Flächensparsamkeit sogar entgegenwirken, da solche Tunnel aus Brandschutzgründen zweiröhrig mit reichlich Abstand gebaut werden müssen. Wegen der notwendigen Verknüpfung mit anderen Strecken und anderer Zwangspunkte wären sie vermutlich oft noch nahe der Oberfläche und müssten dort offen gebaut werden mit entsprechend größerem Eingriff in die Umgebung.

Ein ganz langer Tunnel auch an Weiherfeld vorbei mit direktem Anschluss an den Rastatter Tunnel dürfte schon deswegen nicht funktionieren, weil beim Wechsel von einer reinen Güterstrecke auf Mischverkehrsstrecken leicht erreichbare Wartegleise für etliche Züge benötigt werden.

Alternativen zum langen Tunnel

Neben dem Lärmschutz treibt die Bürgervereine bei der Tunnelforderung vor allem die heutige Situation an den Bahnübergängen Belchenplatz und Petergraben um. Moderne Güterzüge sind oft länger (auch schon ohne 740-m-Standard) und blockieren beim Warten vor den Einfahrtsignalen zum Güterbahnhof diese Übergänge. Für den Bahnübergang Belchenplatz sollte sich das Problem kurzfristig durch Verlegung des Einfahrtsignals nach Süden (oder 2. Signal) lösen lassen, da zwischen Belchenplatz und Abzweig Brunnenstück ausreichend Länge auch für 740-m-Güterzüge vorhanden sein dürfte. Im Rahmen des Projekts sollte zudem geprüft werden, ob sich eine unverzögerte Einfahrt in den Güterbahnhof oder das Warten grundsätzlich anders lösen lässt, wenn es sich nicht schon durch die geplanten höhenfreien Verknüpfungen entspannt. Der südliche Übergang Petergraben ist aus Radverkehrssicht bereits heute völlig unzureichend (die Benutzung ist derzeit sogar nominel verboten) und sollte wegen seiner Bedeutung für den Radverkehr dringend neu konzipiert werden.

Bei den Bestandsstrecken an Bulach und Weiherfeld vorbei, wo formal kein wesentlicher baulicher Eingriff nötig ist und daher Bestandsschutz gelten würde, erwarten wir dennoch den oben beschriebenen übergesetzlichen Lärmschutz, da die steigenden Zugzahlen durch den neuen Güterverkehr, der sich im Güterbahnhof Karlsruhe ja nicht auflöst, entsprechend mehr Lärm verursachen. Das muss wie der Neubau weiter nördlich behandelt werden.

Lücke nach Süden

Sechs Gleise führen in Bälde nach Rastatt und unter Rastatt durch. Vier Gleise aus dem Personenbahnhof und vier Gleise aus dem Güterbahnhof heraus scheinen zunächst ausreichend für den Gesamtverkehr aus beiden Bahnhöfen heraus, wären nicht auf der Durmersheimer Strecke zwischen den Abzweigen Bashaide und Dammerstock nur zwei Gleise vorhanden.

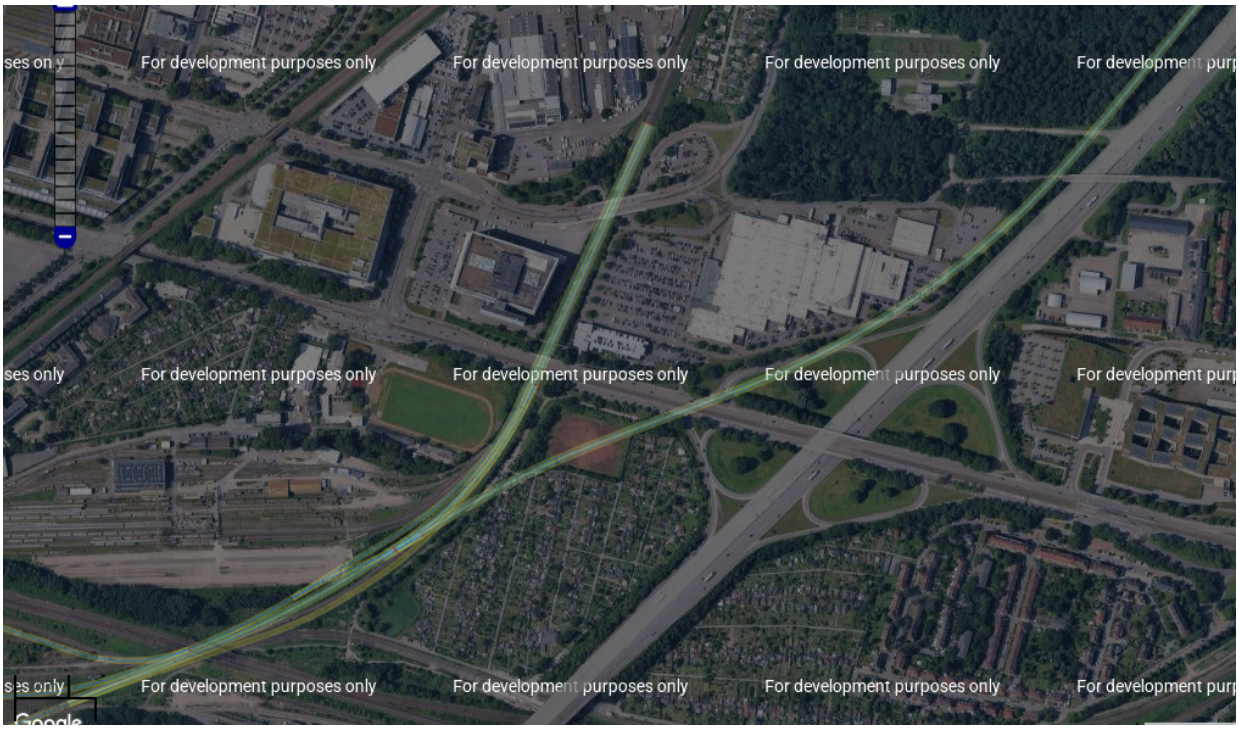
Wir gehen fest davon aus, dass das Projekt Mannheim–Karlsruhe erst dann gebaut wird, wenn zuvor dieser Engpass im Zuge des Projekts Karlsruhe–Basel auf zumindest drei, besser vier Gleise ausgebaut wurde. Schon jetzt wird dies mit Eröffnung des Rastatter Tunnels ein schwieriger Engpass werden, erst recht mit einer zusätzlichen Güterstrecke. Das würde ihren Nutzen konterkarieren.

Da sich südlich von Rastatt die Gleiszahl auf insgesamt nur noch vier reduziert, ins Murgtal aber nur wenig Züge abbiegen, stellt sich zudem die Frage nach der Kapazität ab dort: Wäre nicht eine güterzugtaugliche Reaktivierung der Wintersdorfer Brücke hierfür eine sinnvolle und logische Ergänzung?

Kleingartenanlage

Ein Wermutstropfen der an sich überzeugenden Bündelungslösung ist, dass nach bisheriger grober Trassenskizze die Kleingartenanlage Mastweide stark beeinträchtigt würde. Dies wäre vermeidbar:

Die Bedeutung der Bestandsstrecke 4020 wird künftig deutlich sinken, weil die Neubaustrecke fast den gesamten Güterverkehr übernimmt. Laut 14. Dialogforum ist daher wohl schon eine nur höhengleiche Einbindung geplant. Es wäre daher vertretbar, unter Ausnutzung aller Reserven bei den Planungsparametern und/oder einer moderaten Geschwindigkeitsreduktion den Kurvenradius der Bestandsstrecke ab der Brücke der Durlacher Allee zu verkleinern und sie so etwas auf das eigene Gelände des Gleisbauhofs zu verschieben. Damit könnte die Neubaustrecke weiter westlich als bisher skizziert verlaufen und hauptsächlich den ungenutzten ehemaligen Sportplatz zerschneiden, dessen Rest so leichter als direkt erreichbares Ersatzgelände dienen könnte. So blieben die Kleingärten weitgehend verschont; nur am äußersten Rand wären sie betroffen, statt wie bisher geplant mittig geteilt zu werden.

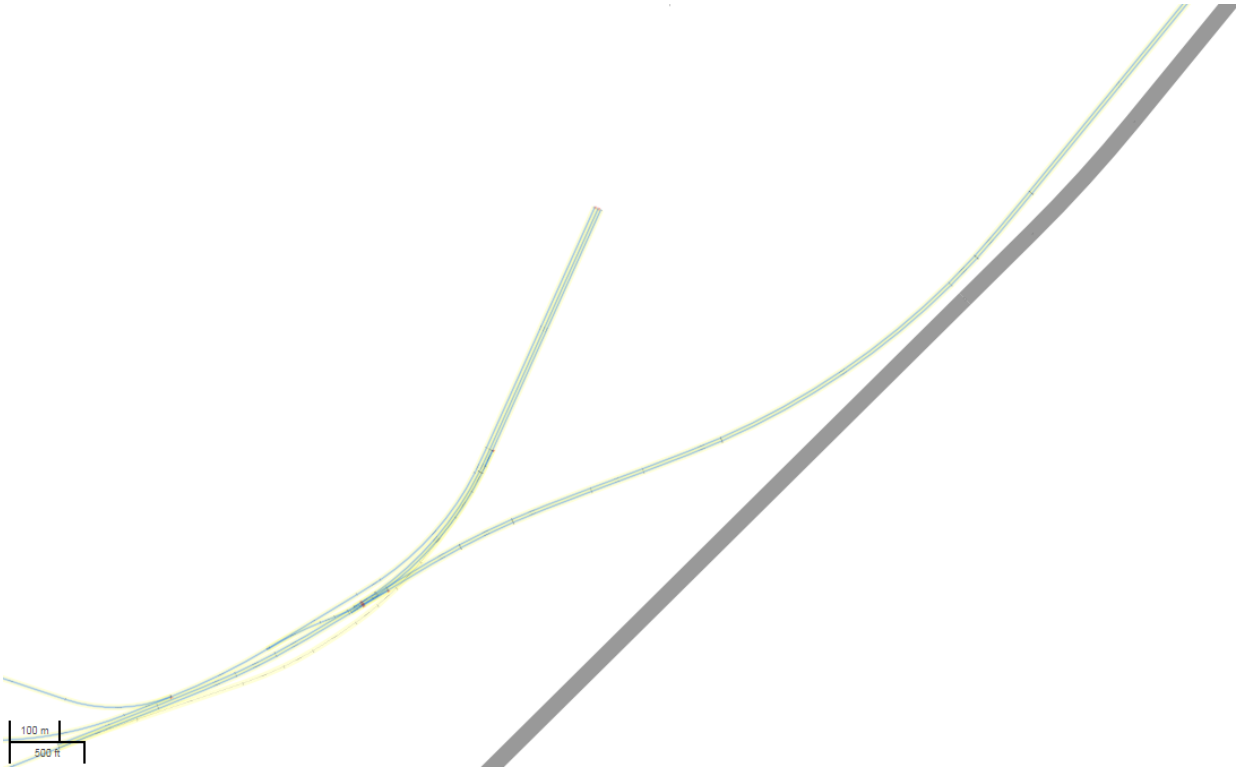


In der Abbildung wurde beispielhaft überschlägig statt des heutigen Radius der Strecke 4210 von um die 600 m bei 80 km/h ein neuer Radius von 450 m bei 60 km/h angenommen. Die Neubaustrecke wird mit Radien von 1050 m bei 120 km/h und leichter S-Kurve daneben gelegt. Bei beiden Strecken, alt wie neu, wurden jeweils möglichst Übergangsbögen berücksichtigt, Überhöhungen max. 100 mm.

Im Tunnelabschnitt, der dort vermutlich offen mit Spundwänden gebaut werden dürfte, kommt die Neubaustrecke zwar einer Ecke des Kauflands und der Autobahn sehr nahe, sollte aber techisch machbar sein. Der Fahrbetrieb läuft dort unter dem Deckel, sodass auch dies unproblematisch sein sollte. So lässt sich unter Nutzung eigenen Geländes und technischen Aufwands der Eingriff in die Kleingartenanlage deutlich minimieren.

Auf die Brücken der Strecken 4000 und 4200 über die Strecken 4210, 4211, 4216 und 4217 wird dabei keine Rücksicht genommen. Zum einen sind der genaue Gleisplan sowie Art und Ort der Streckenverflechtung noch nicht endgültig bekannt. Zum

anderen sind diese Brücken ohnehin in naher Zukunft abgängig (siehe auch die Ausführungen oben zu den Radwegen). Auch wenn die Einbindung der Strecke 4210 schon vorher höhengleich erfolgen würde, wären zudem wegen der erst nach der Brücke möglichen höhenfreien Verknüpfung der Neubaustrecke mit den Strecken 4211 und 4217 bei Beibehaltung der Gleisbauhofzufahrt 4216 künftig fünf statt drei Gleise unter der Brücke nötig, sodass schon deswegen ein Neubau in passender Länge ansteht. Bei der Skizze wird daher nur soweit grob die heutige Lage der Brücken als Orientierung genommen, dass die geplante Einschleifung der S31/S32 nicht beeinträchtigt wird. Wir gehen dabei davon aus, dass auch umgekehrt die Neubaustrecke noch vor der Brücke an die „Strecke“ 4216 höhengleich angebunden wird. Anders wären nach den bisherigen Skizzen große Teile des Güterbahnhofs incl. Containerterminal, Wartegleise, Ladegleis und Gleis 80 in den Hbf vermutlich nicht erreichbar, da die Überwerfung zu spät endet. Ohne Erreichen des letztgenannten wäre die Auslegung als Mischverkehrsstrecke auch nicht zu rechtfertigen.



(gleiche Abbildung mit ausgeblendeten Luftbidern)

Ich hoffe, wir können das Projekt mit guten Anregungen voran bringen und deren Nutzen auch für betroffene benachbarte Natur und Menschen vergrößern.

Mit umweltfreundlichen Grüßen

Heiko Jacobs
… für den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe