

# Metropolkonzept Karlsruhe

## Konzept zur Optimierung der Verkehrssituation und Verkehrsflächen in Karlsruhe, insbesondere des Schienengüterverkehrs

Stand Juli 2023

### Ausgangslage

Während die Konsequenzen eines ungebremsten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes weithin bekannt sind, klaffen insbesondere im Verkehrssektor weiterhin gewaltige Lücken zwischen dem Wissen und einer konsequenten Umsetzung.<sup>1</sup>

Karlsruhe hat sich zum Ziel gesetzt, zur „Stadt der Mobilitätswende“ und zur Vorreiterin im Fuß- und Radverkehr zu werden – und das 1,5 Grad Ziel des Pariser Klimaabkommens einzuhalten. Dies spiegelt sich in ehrgeizigen, nachhaltigen und integrierten Rahmenplänen wider, welche vom Gemeinderat beschlossen wurden (u.a. Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept, Programm für aktive Mobilität, Nahverkehrsplan).

So steht Karlsruhe beim Thema Personenverkehr (Individualverkehr und ÖPNV) im gesamtdeutschen Vergleich sehr gut da – das Fahrrad hat sich, auch aufgrund der geografischen Lage im Rheingraben, in Karlsruhe als echte Alternative zum Auto etabliert und der Anteil der aktiven Mobilität am Modal Split beträgt heute bereits 55%.<sup>2</sup> In Reallaboren wurden und werden Straßen für Autos gesperrt und stattdessen für Fuß- und Radverkehr vorgehalten.<sup>3</sup> Die meisten Stadtteile sind mit Tram oder S-Bahn gut zu erreichen und das „Karlsruher Modell“, das eine umsteigefreie Anbindung der Karlsruher Innenstadt in die Region ermöglicht, wird mittlerweile auf der ganzen Welt kopiert.<sup>4</sup> Zudem hat sich mit „regiomove“ der Karlsruher Verkehrsverbund KVV als Umweltverbund aufgestellt, mit dem Ziel, nachhaltiges, intermodales Verkehrsverhalten zu fördern. Und für Situationen, in denen ein Auto tatsächlich unabdingbar ist, weist Karlsruhe die mit Abstand höchste Dichte an Carsharing-Autos aller deutschen Städte auf.<sup>5</sup>

Im Bereich des Güterverkehrs sieht sich die Stadt Karlsruhe (wie auch die meisten anderen deutschen Städte) dagegen deutlich schlechter aufgestellt. Der größte Teil der Güter nach Karlsruhe oder aus Karlsruhe heraus wird über Lkw transportiert. Zwar existiert in Karlsruhe ein Güterbahnhof mit einem Umschlagterminal Straße-Schiene. Die Transportleistung des Schienengüterverkehrs mit Quelle oder Ziel Karlsruhe ist verglichen mit dem der Lkw jedoch äußerst gering. Viele Gleisanschlüsse in Gewerbe- und Industriegebiete wurden in den letzten Jahrzehnten zurückgebaut oder werden nicht mehr genutzt. Der Rhein, die wichtigste deutsche Wasserstraße, hatte bereits in den vergangenen Sommern mit dürrebedingten Niedrigwassern zu kämpfen, welche sich aufgrund des fortschreitenden Klimawandels zukünftig voraussichtlich verstärken werden.<sup>6</sup> Es steht zu befürchten, dass daher auch der Karlsruher

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs>

<sup>2</sup> <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/verkehrsplanungen-und-konzepte/mobilitaetsverhalten-in-karlsruhe>

<sup>3</sup> <https://www.karlsruhe.de/dossier/platz-fuer-mehr>

<sup>4</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Verkn%C3%BCpfung\\_zwischen\\_Stra%C3%9Fenbahn\\_und\\_Eisenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkn%C3%BCpfung_zwischen_Stra%C3%9Fenbahn_und_Eisenbahn)

<sup>5</sup> <https://carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-staedteranking-2022-karlsruhe-an-spitze>

<sup>6</sup> [https://www.kliwa.de/\\_download/broschueren/KLIWA-Broschuere-2022-d.pdf](https://www.kliwa.de/_download/broschueren/KLIWA-Broschuere-2022-d.pdf)

Rheinhafen zukünftig immer häufiger durch Lkw bedient werden muss, welche deutlich energieintensiver betrieben werden als Frachtschiffe. Und auch innerhalb des Stadtgebiets werden Waren nahezu ausschließlich mit Lkw oder kleineren Transportern an Unternehmen, Einzelhändler, Gastronomen oder Privatpersonen ausgeliefert. Einzig in der Karlsruher Innenstadt wird ein Micro-Hub betrieben, von welchem ca. 250 Pakete pro Tag mit E-Lastenrädern an Kunden ausgeliefert werden.<sup>7</sup>

Gerade auch weite Strecken im Personen- und Güterverkehr müssen zukünftig nachhaltiger zurückgelegt werden (also die regionalen und überregionalen Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre). Bei diesen haben die Städte jedoch nur bedingten Handlungsspielraum und wenig Zuständigkeiten. Sie können im Allgemeinen nur als Betroffene reagieren, aber nicht mitbestimmen. Die Mobilitätswende kann somit nicht von den Städten alleine bewältigt werden, sondern nur in Zusammenarbeit mit übergeordneten Institutionen.

Die laufenden Planungen der DB zur Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe (NBS/ABS), welche zur Engpassauflösung der für Güterverkehr außerordentlich wichtigen Achse Rotterdam-Genua führen soll, könnte auch für Karlsruhe das Potenzial haben, den Warentransport über die Schiene attraktiver zu machen. Die Planungen zur NBS/ABS werden daher zum Anlass genommen, den Schienenverkehr in Karlsruhe zu stärken.

## Ziele des Metropolkonzepts

Folgende Ziele für das Metropolkonzept wurden bislang identifiziert. Sie stellen eine nicht abgeschlossene Aufzählung dar.

Übergeordnete Ziele:

- eine Reduzierung des Lkw-Verkehrs sowohl in der Stadt als auch insgesamt durch eine Optimierung und Stärkung des Schienengüterverkehrs und somit eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene,
- die Schaffung eines nachhaltigen Logistikkonzeptes für den Güterverkehr, auch unter Betrachtung stillgelegter Gleisanlagen,
- eine Verknüpfung dieser verkehrsplanerischen Aspekte mit den städtebaulich-räumlichen Aspekten, um eine Verlagerung der nicht-standortgebundenen Bahnanlagen anzustoßen und dadurch die freigewordenen Flächen als zentrumsnahes Bauland oder wertvolle Freiflächen für die Öffentlichkeit nutzen zu können,
- ein abgestimmtes Vorgehen auf allen Bundes- und Landesebenen und unter Einbeziehung aller betroffenen Akteure.

Folgende konkreten Ziele, für die im Rahmen des Metropolkonzepts Lösungen gesucht oder für die zumindest eine Umsetzbarkeit geprüft werden sollen, werden auf den folgenden Seiten weiter ausgeführt und konkretisiert:

- eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete an das Schienennetz,
- eine verbesserte Anbindung und gesteigerte Nutzung des Karlsruher Rheinhafens,
- eine Stärkung des Bahnhofs Karlsruhe West,
- eine Prüfung von Verlagerungsoptionen bei Güterbahnhof und Gleisbauhof.

---

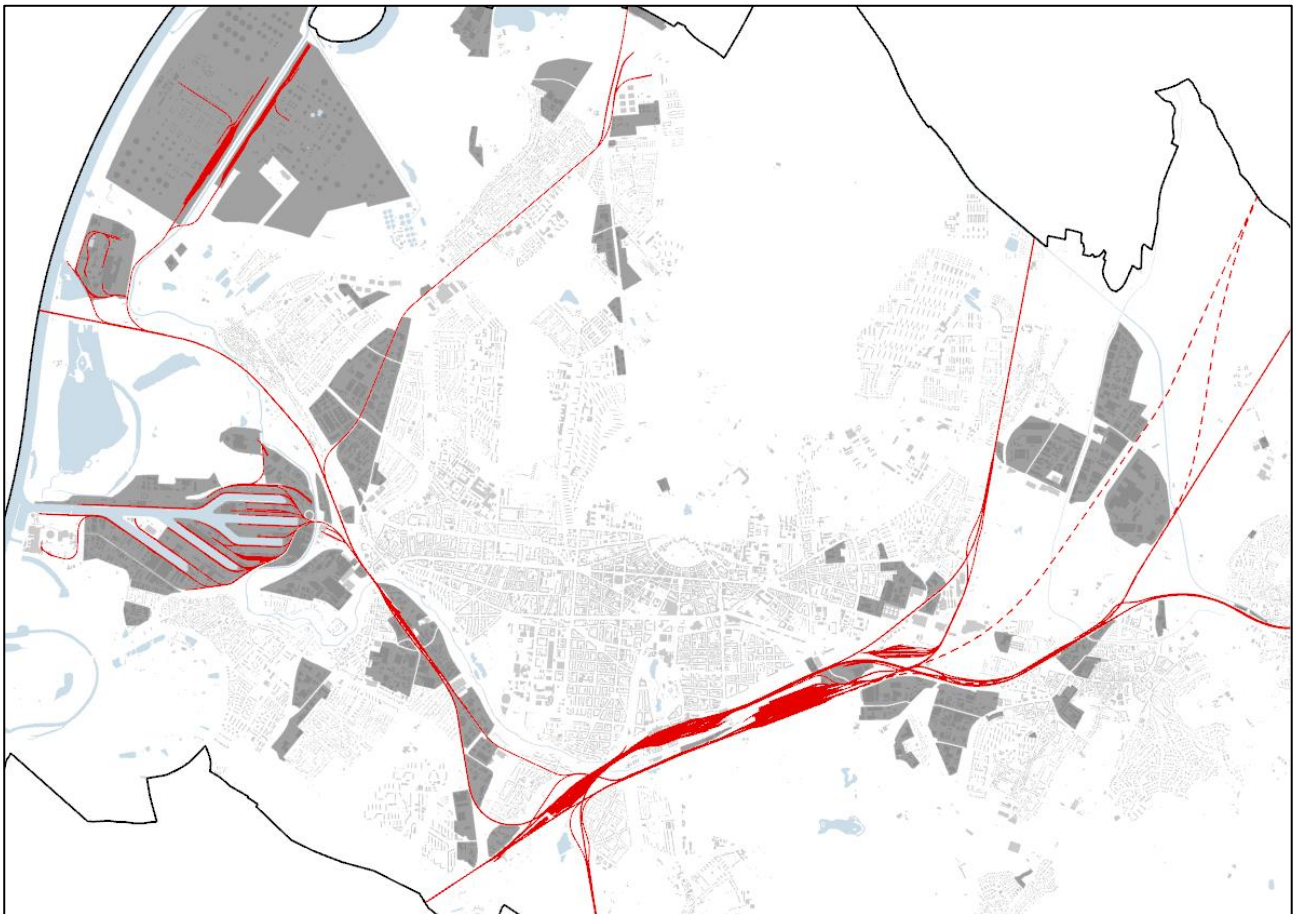
<sup>7</sup> <https://bnn.de/karlsruhe/karlsruhe-stadt/velocarrier-micro-hubs-waren-lager-parkhaus-karlsruhe-nachhaltiger-transport>

## Bessere Anbindung der Gewerbegebiete an das Schienennetz

Während vor 100 Jahren noch jedes Gewerbe- und Industriegebiet an das Gleisnetz angeschlossen war, wurde diesem Trend mit dem Aufkommen des Automobils und dem immer weiteren Ausbau des Straßennetzes ein rapides Ende bereitet. Der Lkw- beziehungsweise der Straßenverkehr haben heute in Deutschland mit 72 Prozent den mit Abstand größten Modal Split-Anteil an der Güterverkehrsleistung. Weit abgeschlagen folgen der Eisenbahnverkehr mit 18 Prozent und die Binnenschifffahrt mit 7 Prozent.<sup>8</sup>

Im Hinblick auf das postfossile Zeitalter und die Renaissance der Bahn soll im Rahmen des Metropolkonzepts bei vorhandenen und zukünftigen „gleisnahen“ Gewerbe- und Industrie- flächen die Möglichkeit eines (Wieder-)Anschlusses an das Schienennetz geprüft werden.

Die Möglichkeit, neue und bestehende Gewerbeflächen erneut an die Schiene anzubinden, besteht darüber hinaus durch Reaktivierungen von ehemals aufgegebenen Schienenwegen. Untersuchungen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) diesbezüglich laufen momentan.



Während das Hafengebiet, die MiRO und die Maxauer Papierfabrik weiterhin an das Schienennetz angebunden sind, wurden in den übrigen Gewerbegebieten in den vergangenen Jahrzehnten ehemals vorhandene Gleisanschlüsse aufgegeben und zum Teil zurückgebaut. Im Rahmen des Konzepts soll ein (Wieder-)Anschluss gleisnaher Gewerbe- und Industriegebiete an das Schienennetz geprüft werden.

Gestrichelt dargestellt: momentan in Prüfung befindliche Verläufe der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe

<sup>8</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#guterverkehr>

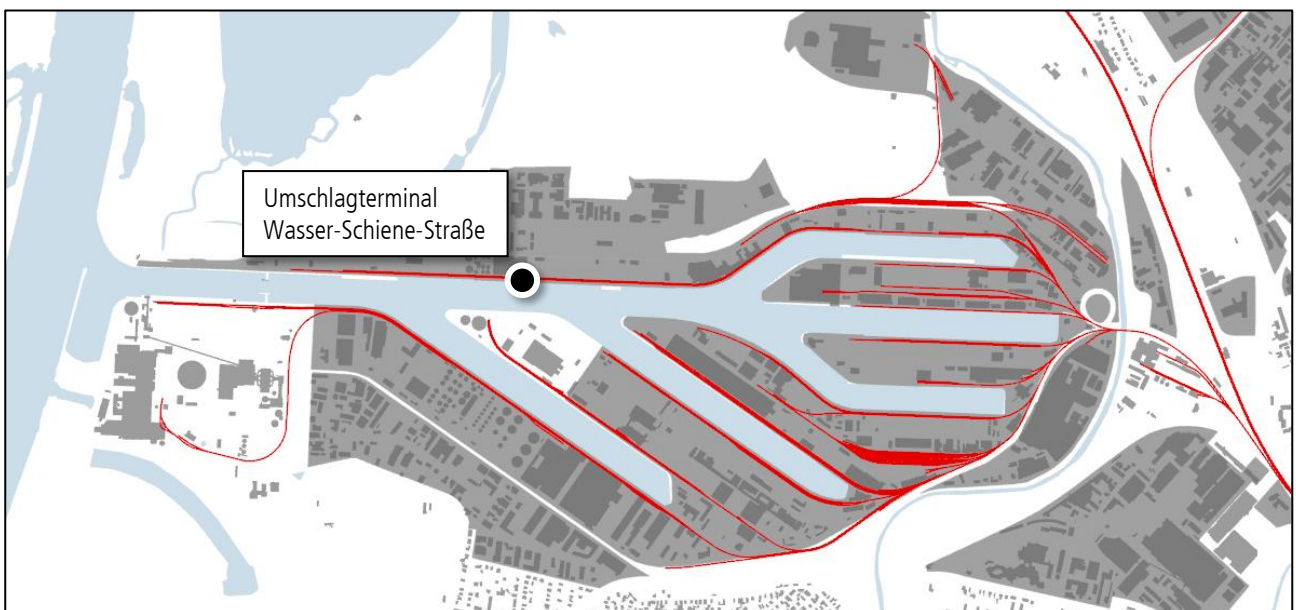
## Verbesserte Anbindung und gesteigerte Nutzung des Karlsruher Rheinhafens

Der Karlsruher Rheinhafen ist ein rund 300 Hektar großes Hafengebiet mit 6 Hafenbecken, gelegen im Westen des Karlsruher Stadtgebiets, und ist (mit Ausnahme des MiRO-Geländes) das einzige Industriegebiet in Karlsruhe. Der Hafen Karlsruhe ist trimodal, das heißt so gut wie alle hafeneigenen Flächen sind sowohl ans Wasser, die Straße und die Schiene angebunden. Im Hafen befindet sich darüber hinaus ein Umschlagterminal, das den direkten Weitertransport von Waren vom Schiff über die Gleise beziehungsweise die Straße ins Umland ermöglicht.

Eine Schwierigkeit für die Frachtschifffahrt stellt Niedrigwasser dar, welches je nach Pegelstand die Frachtschifffahrt unwirtschaftlich bis unmöglich machen kann. Aufgrund des fortschreitenden Klimawandels und des damit zusammenhängenden verstärkten Auftretens von Dürre ist davon auszugehen, dass sich die Situation zukünftig weiter verschärfen wird. Die Kompensationsmöglichkeit über die Schiene hält die Stadt Karlsruhe daher für ungemein wichtig.

Da der Frachtverkehr per Schiff (ähnlich wie der Frachtverkehr per Zug) nur ungefähr ein Drittel der Energie benötigt wie ein Lkw, soll mithilfe des Metropolkonzepts untersucht werden, wie der Rheinhafen gestärkt werden kann. Darüber hinaus soll im Rahmen des Konzepts geprüft werden, ob und wie die Anbindung des Hafens an das Gleisnetz verbessert werden kann, damit das Gebiet auch bei Niedrigwasser adäquat und nachhaltig mit Waren bedient werden kann.

Um langfristig die bislang in Industrieprozessen zentralen Energieträger Kohle, Erdöl und Erdgas zu ersetzen, wird der Einsatz von Wasserstoff als unumgänglich angesehen. Inwiefern eine Einbindung des im Januar 2023 gestarteten Projekts „H2iPort KA Mod“ in das Konzept sinnvoll ist, soll im weiteren Verfahren eruiert werden. Ziel dieses Projektes ist es, eine Wasserstoffimport- und Erzeugungsinfrastruktur im Rheinhafen Karlsruhe zu entwickeln und aufzubauen. Auch hierbei steht die verkehrliche Anbindung im Mittelpunkt.



Das Karlsruher Hafengebiet ist trimodal, das heißt fast alle hafeneigenen Flächen sind sowohl ans Wasser, die Straße und die Schiene angebunden. Ein Umschlagterminal ermöglicht den direkten Weitertransport von Waren vom Schiff über die Gleise beziehungsweise die Straße ins Umland.



## Stärkung des Bahnhofs Karlsruhe West

Der Karlsruher Bahnhof West liegt im Südwesten Karlsruhes, im Stadtteil Grünwinkel, an der Bahnstrecke zwischen Wörth und Karlsruher Hauptbahnhof.

Während der Haltepunkt Karlsruhe West für den Personenverkehr von Bedeutung ist, handelt es sich beim eigentlichen Bahnhof West um einen kleinen Güterbahnhof, der zur Pufferung und als Zwischenhalt von Güterzügen – vor allem mit Ziel MiRO oder Rheinhafen – genutzt wird. Da der Rheinhafen und die MiRO nur in Ostrichtung an das übergeordnete Schienennetz angebunden sind, ist eine Zu- und Ablieferung per Schiene in Richtung Rheinland-Pfalz für diese nur mit Zwischenhalt und Umhängen der Lok möglich. Auch hierfür wird der Güterbahnhof West genutzt.

Im Rahmen des Metropolkonzeptes soll untersucht werden, ob die Anbindung des Rheinhafens an den Bahnhof West verbessert werden oder der Bahnhof in anderer Form zu einer Stärkung des Rheinhafens beitragen kann (gegebenenfalls auch durch eine Anpassung der Betriebsabläufe der DB). Darüber hinaus soll untersucht werden, ob sich der Bahnhof West für den Güterumschlag zur Belieferung des inneren Stadtgebiets eignet, eventuell auch durch eine Verknüpfung des überregionalen Schienengüterverkehrs mit einer Gütertram als Fortführung des Projekts RegioKArgo.

Der Haltepunkt für Personenverkehr soll dagegen vertieft im Rahmen des Verfahrens „West-BahnHUB“ betrachtet werden, für welches bereits ein Antrag auf Förderung (Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“) beim Land Baden-Württemberg gestellt wurde.



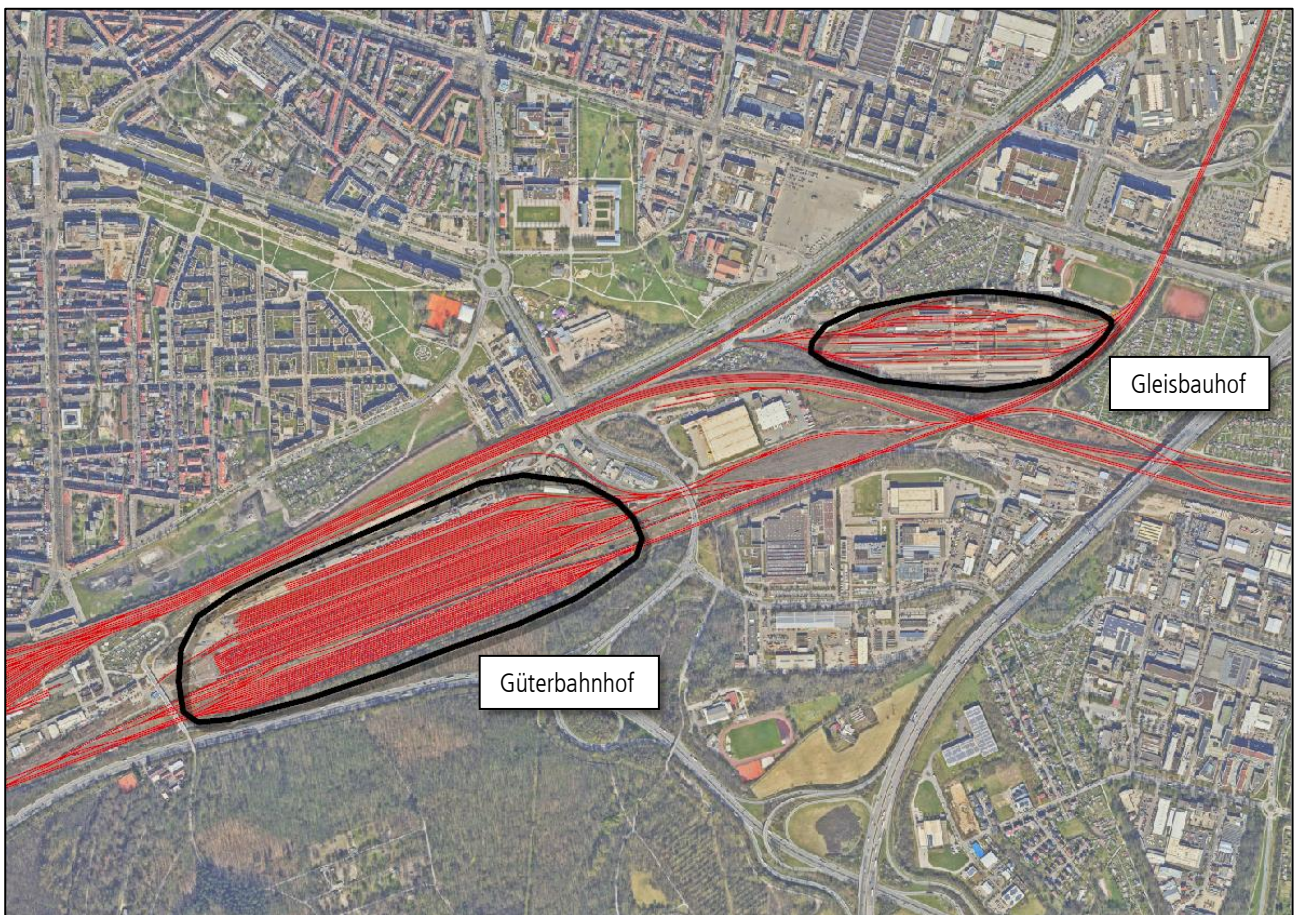
Der Güterbahnhof West wird heute vorrangig zur Pufferung und als Zwischenhalt von Güterzügen, vor allem mit Ziel MiRO oder Rheinhafen, genutzt.



## Prüfung von Verlagerungsoptionen bei Güterbahnhof und Gleisbauhof

Der Güterbahnhof liegt recht zentrumsnah südlich der Karlsruher Südstadt und unmittelbar östlich des Hauptbahnhofs. Der Güterbahnhof beinhaltet ein Umschlagterminal Straßenschiene (Containerterminal), welches momentan von aktuell 650 auf 720 Meter verlängert wird. Der größte Teil der Bahnhofsfläche besteht jedoch aus Abstellgleisen, die zum Vorhalten und Zwischenlagern von Gütern zum Beispiel für die MiRO oder den Rheinhafen, aber auch für weit entfernte Industriebetriebe genutzt werden. Nach Aussage der DB übersteigt die Nachfrage nach Stellflächen das Angebot. Eine Erweiterung des Güterbahnhofs um maximal zwei Gleise nach Süden wird momentan im Rahmen des Projektes „NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe“ durch die DB geprüft.

Im Rahmen des Metropolkonzepts soll untersucht werden, ob alternative Standorte für den Güterbahnhof und/oder den Gleisbauhof gefunden werden können. Die freigewordenen Flächen könnten stattdessen als zentrumsnahes Bauland oder wertvolle Freiflächen für die Öffentlichkeit genutzt werden.



Lage des Güterbahnhofs und des Gleisbauhofs im Stadtgefüge.