

Vorlage Nr.: 2026/0088

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Neubaustrecke - Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe, Sachstand

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	16.04.2026	3	N	Kenntnisnahme
Gemeinderat	28.04.2026	16	Ö	Kenntnisnahme

Kurzfassung

Der Trassenfindungsprozess zur „Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim Karlsruhe“ der DB InfraGO AG (DB) wurde Ende 2025 mit Bekanntgabe einer Vorzugsvariante für den Raum südlich von Mannheim – unter Vorbehalt – abgeschlossen. Die Vorzugsvariante führt von Norden kommend in Bündelung mit der A 5 auf Karlsruher Gemarkung, verläuft dann weiter entlang der A 5 bis zur Abfahrt Durlach und schwenkt nach Westen zum Güterbahnhof.

Die Trasse wird einer Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) unterzogen, bei der die Stadt Karlsruhe im Rahmen der Träger- und Behördenbeteiligung gehört wird. Die Verwaltung sieht – vorbehaltlich des tatsächlichen Zeitlaufs des Verfahrens – eine gemeinderätliche Befassung zur Stellungnahme der Stadt Karlsruhe in der Sitzung am 28. Juli 2026 vor.

Zuletzt wurde im Planungsausschuss im Juni 2023 (Vorlage 2023/0266) über das Projekt berichtet.

Der Planungsausschuss nimmt den aktuellen Planungsstand, seine Auswirkungen auf Karlsruhe, die aktuelle Einordnung der Resolution der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 2022 sowie das weitere Verfahren zur Kenntnis.

Hinweis

In der Vorlage werden Streckenabschnitte - analog der Informationen der DB - häufig durch Nummern beschrieben. Es empfiehlt sich, diese über <https://www.openrailwaymap.org/> nachzuvollziehen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen

1. Hintergrund

Die Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe (NBS/ABS) ist im Bedarfsplan Schiene (Bundesverkehrswegeplan 2030) den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs zugeordnet und liegt damit gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz im „überragenden öffentlichen Interesse“. Sie dient als Lückenschluss zu den bereits laufenden Planungen und Maßnahmen nördlich (NBS Frankfurt-Mannheim) und südlich von Karlsruhe (ABS/NBS Karlsruhe-Basel, 3./4. Gleis Karlsruhe-Durmersheim). Die Strecke hat eine hohe Bedeutung für den Personenfern- und -nahverkehr, aber auch für den Schienengüterverkehr (SGV). Der SGV in Nord-Süd Richtung macht im Raum Karlsruhe derzeit etwa ein Drittel des gesamten Schienenverkehrs aus. Nach Aussage der DB besteht der SGV in Karlsruhe zu etwa 90% aus Transitverkehr ohne Halt.

Ziel der NBS/ABS ist es, bestehende Kapazitätsengpässe auf der Bestandsstrecke aufzulösen und Kapazitäten für zukünftige Entwicklungen bereitzuhalten. Hierzu soll möglichst der gesamte SGV zwischen Mannheim und Karlsruhe auf die neue Trasse verlagert werden; die freiwerdende Kapazität auf der Bestandsstrecke kommt so dem Personenverkehr zugute.

Die DB ist zur Planung der Trasse auf die Zugzahlenprognose des Bundes angewiesen. Die darin prognostizierten Verkehre werden in einem zweiten Schritt durch die Gutachter des Bundes auf die einzelnen Strecken umgelegt – die sogenannte Kapazitätsberechnung. Erst mit diesen Zahlen – wie viele Züge welcher Art zu welchen Zeiten über welche Strecken fahren – kann final geprüft werden, ob eine Trassenvariante zur Auflösung der Kapazitätsengpässe führt.

Bei der aktuell gültigen Prognose handelt es sich um die „Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt“ (ZZ 2030). Eine Prognose mit dem Zielhorizont 2040 (ZZ 2040) wurde ursprünglich für den Jahreswechsel 2023/2024 angekündigt, verzögerte sich dann aber mehrmals und erschien erst im August 2025. Die Kapazitätsberechnung auf Basis der ZZ 2040 steht weiter aus. Sie wird für Mitte/Ende 2026 erwartet.

Ursprünglich wurde durch die DB vorgesehen, die Kapazitätsberechnung auf Basis der ZZ 2040 zur Bestimmung der Vorzugsvariante abzuwarten. Da sich die ZZ 2030 und die im August 2025 veröffentlichten ZZ 2040 aber nur geringfügig unterscheiden, geht die DB davon aus, dass sich auch die Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen nur geringfügig voneinander unterscheiden werden. Die DB beschloss daher, nicht länger zu warten, sondern die Vorzugsvariante mithilfe der Kapazitätsberechnung auf Basis der ZZ 2030 zu ermitteln. Nach Finalisierung der Kapazitätsberechnung wird verifiziert, ob die Vorzugsvariante auch für den Zielhorizont 2040 die Engpässe beseitigen kann.

Eine Ausnahme hiervon stellt der Raum Mannheim dar. Da dort das Ergebnis der Kapazitätsberechnung auf Basis der ZZ 2030 äußerst knapp ist, müssen für diesen zwingend die Berechnung auf Basis der ZZ 2040 abgewartet werden.

Die Vorzugsvariante „R4“ für den Raum südlich von Mannheim wird nun einer RVP unterzogen und soll anschließend in einem mehrjährigen Verfahren (bei dem die betroffenen Kommunen beteiligt werden) planfestgestellt werden.

[Die Methodik sowie die Ergebnisse des Variantenvergleichs sind hier herunterladbar.](#)

Die Methodik und Variantenauswahl sind nicht unumstritten. Der Verband Region Karlsruhe beschloss daher in seinem Planungsausschuss am 11. Februar 2026 ein externes Gutachten zur Nachvollziehbarkeit der Kriterien und der Trassenauswahl zu beauftragen.

2. Für Karlsruhe relevante Entwicklungen im Trassenverlauf seit der letzten Vorstellung im Gremium (Juni 2023)

April 2024: Entscheidung für Untervariante K1 bei Karlsruhe

Für die Varianten, die entlang der A 5 auf Karlsruher Gemarkung führten, existierten bis dahin noch zwei Untervarianten (Abb. 1, rechtes Bild).

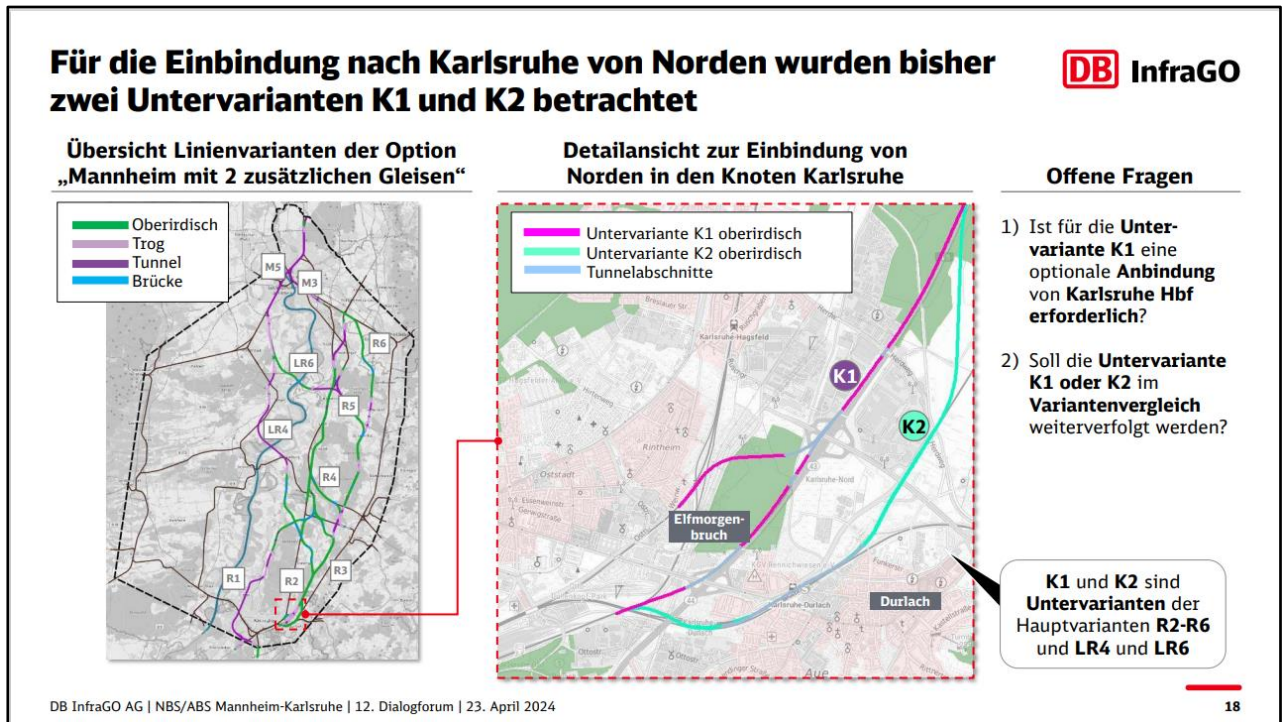


Abb. 1: ehemalige Untervarianten auf Karlsruher Gemarkung bei Trassenführung entlang der Autobahn

Variante K1 wurde weiterverfolgt. Die Option, mit einem Durchstich durch den Elfmorgenbruch zusätzlich den Hauptbahnhof anzubinden, wurde zurückgestellt, da die Kapazitätsberechnung auf Basis der ZZ 2030 keine Erforderlichkeit einer Anbindung des Hauptbahnhofs ergab. Variante K2 wurde aufgrund deutlich höherer Kosten gegenüber K1 zurückgestellt.

Die DB geht davon aus, dass auch mit der Kapazitätsberechnung der ZZ 2040 eine Anbindung der NBS/ABS an den Karlsruher Hauptbahnhof nicht erforderlich sein wird. Falls doch, müsste die DB mit einer überarbeiteten Variante neu in die RVP einsteigen.

November 2025: Verkündung der Vorzugsvariante R4

Bis November 2025 verblieben noch acht Trassenvarianten in der engeren Wahl (siehe Abb. 1, linkes Bild). Eine der acht Varianten (R1) bündelte nahe Hochstetten mit der B 36 und senkte sich noch vor der Karlsruher Stadtgrenze in den Untergrund. Von dort verlief sie unterirdisch unter dem Stadtgebiet, verzweigte sich unterirdisch in Richtung Rheinstetten und Ettlingen und tauchte vor/an den Stadtgrenzen der beiden Städte mit Anbindung an die Strecken 4020 und 4000 wieder auf.

Mit Verkündung der Vorzugsvariante R4 ist diese westliche Untertunnelung Karlsruhes vom Tisch. Die Vorzugsvariante führt entlang der A 5 oberirdisch auf Karlsruher Stadtgebiet.

Der vollständige Verlauf der Vorzugsvariante ist hier einsehbar.

3. Detailbetrachtung der Vorzugsvariante auf Gemarkung Karlsruhe

Auch wenn die Planungen der DB teilweise bereits recht tief ins Detail gehen, handelt es sich beim Verlauf der Vorzugsvariante formell immer noch um einen Korridor. Der exakte Verlauf der NBS/ABS kann sich innerhalb dieses Korridors mit fortschreitender Detaillierung der Planung noch anpassen; der im Folgenden beschriebene Verlauf der Trasse sowie die aus ihr entstehenden Betroffenheiten stehen daher unter Vorbehalt. Ebenso können Betroffenheiten entstehen, die bislang noch nicht bedacht wurden.

Verlauf auf Karlsruher Gemarkung von Norden nach Süden:

Die Trasse verläuft in Bündelung mit der A 5 auf der Westseite. Sie verläuft oberirdisch, überquert als Brücke den Pfinz-Entlastungskanal und senkt sich anschließend in den Untergrund. Als Trog verläuft sie weiter sinkend zwischen Autobahn und den Gewerbegebieten An der Roßweid und Am Storrenacker und unterquert schließlich die Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord. Anschließend verläuft sie in Trogbauweise weiter entlang der Autobahn durch den Efmorgenbruchwald, unterquert die Pfinz, beginnt auf Höhe des Durlach Centers nach Südwesten zu schwenken und unterquert die Anschlussstelle Durlach. Anschließend steigt sie wieder an und durchquert als Trog die Kleingartenanlage Mastweide bis zur Eisenbahnbrücke.

Bei der Eisenbahnbrücke treffen drei Strecken mit jeweils zwei Gleisen zusammen: Die bestehende „Güterumgebungsbahn Karlsruhe“ 4210 der Strecke 4020 (aus und in Richtung Hagsfeld) wird bei der Eisenbahnbrücke in die NBS/ABS eingebunden, von Südosten stoßen außerdem die Gleise zum Gbf aus und in Richtung Durlach hinzu.

Um eine höhenfreie Überleitung der Züge – also keine ebenerdigen Kreuzungen von Gleisen – sowohl nach Südwesten in Richtung Durmersheim als auch nach Süden in Richtung Ettlingen herzustellen, wird auf Höhe des Güterbahnhofs ein Überwerfungsbauwerk errichtet. Darüber hinaus werden Teile der im südwestlichen Verlauf bis zur Weiherfeldbrücke vorhandenen Abstellgleise für zwei zusätzliche Durchgangsgleise genutzt. Die insgesamt in Anspruch genommenen Abstellgleise werden in den Bereich zwischen Gbf und Südtangente verlegt. Nach Aussage der DB ist mit diesen Maßnahmen sowie dem in Planung befindlichen dritten Gleis Karlsruhe-Durmersheim eine engpassfreie Durchbindung der prognostizierten Züge (ZZ 2030) nach Süden sichergestellt.



Abb. 2: Planung im Bereich des Güterbahnhofs

Bekannte oder durch die Verwaltung abschätzbare Betroffenheiten durch diese Trassenführung
Von Norden nach Süden:

- Eingriff in Walddistrikte „Füllbruch“ und „Weidbruch“, in Landschaftsschutzgebiet „Füllbruch – Vokkenau“, in Hochwasserrückhalteraum „Oberfüllbruch“ sowie Waldbiotop. Erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte auf Amphibien, Brutvögel, Fledermäuse und Käfer zu erwarten
- Eingriff in Gewerbegrundstücke im Gewerbegebiet „An der Roßweid“ (eventuelle Inanspruchnahme privater Stellplätze, Abstell- und Rangierflächen sowie Nebengebäude) Nach Aussage der DB sind die Haupt-Gewerbegebäude nicht betroffen, auch nicht für den Fall eines 8-spurigen Ausbaus der A 5 und auch nicht im Rahmen der Bauarbeiten. StPIA und Wifö werden zeitnah gemeinsam auf die betroffenen Firmen zugehen.
- Bauzeitliche Einschränkungen des Verkehrs für die Autobahnanschlussstellen Karlsruhe-Nord und Durlach sowie für alle Autobahn-querende Brücken
- Elfmorgenbruch
Eingriff in Landschaftsschutzgebiet und Walddistrikt mit klimatischer Ausgleichsfunktion und in gesetzlich geschützte Biotope. Erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte auf Amphibien, Brutvögel, Fledermäuse und Käfer zu erwarten, Zerstörung von Artenschutzmaßnahmen für Amphibien (Tümpel). Betroffenheit des Grundwasserflusses aufgrund der Streckenführung in Trog- und Tunnellage
- Bauzeitlicher Eingriff in Teile des Durlach Centers (voraussichtlich Zuwegung, Parkierungsflächen). Nach Aussage der DB sind Gebäude nicht direkt betroffen.
- Eingriff in den denkmalgeschützten Landgraben
- Durchschneidung der Kleingartenanlage Mastweide, erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte mit Amphibien an der Amphibienwanderstrecke Mastweidenweg, Vorkommen der FFH-Art und streng geschütztem Kammolch
- Bauzeitliche Einschränkungen für den Verkehr über die Wolfartsweierer Brücke
- Eingriff in Oberwald (Wald mit klimatischer Ausgleichsfunktion) zwischen Güterbahnhof und Südtangente sowie in den Langenbruchweg

4. Forderungen der Stadt Karlsruhe

Am 26.07.2022 wurde im Gemeinderat eine Resolution verabschiedet (Vorlage 2022/0720), die anschließend der DB, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie den Bundes- und Landtagsabgeordneten des Stadtkreises zugeleitet wurde. In der Resolution wurden vier Forderungen formuliert, die im Folgenden wiedergegeben und eingeordnet werden.

1. Die Stadt Karlsruhe fordert den maximalen Schutz der menschlichen Gesundheit sowie den Schutz der weiteren Schutzgüter. Diesen Schutz hat die Deutsche Bahn angemessen zu berücksichtigen, zu würdigen und zu gewährleisten. Die Neuplanung darf nicht zu einer höheren Lärmbelastung der Bevölkerung führen, vielmehr muss die Neuplanung eine Entlastungswirkung der Bestandsstrecken und der heute bereits höchst belasteten Stadtteile mit sich bringen.

Die Forderung wird teils erfüllt und bleibt teils bestehen.

Es ist durch die DB beabsichtigt, den SGV im Bereich Karlsruhe von den Bestandsstrecken in Nord-Süd-Richtung vollständig auf die Neubaustrecke entlang der Autobahn zu verlagern. Die Neubaustrecke bedeutet für Hagsfeld, Rintheim und Durlach somit erst einmal eine Entlastung. Inwiefern der steigende Personenverkehr diese Entlastung wieder aufhebt oder sogar zu einer Lärmzunahme führt, kann momentan nicht abgeschätzt werden.

Für die Strecke 4020 bei Oberreut ist ein drittes, ggf. auch ein viertes Gleis in Planung (Projekt „3. / 4.

Gleis Karlsruhe-Durmersheim“). Im Rahmen dieser Baumaßnahmen ist die DB verpflichtet, auch den Lärmschutz auf Basis der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Prognosezahlen sicherzustellen. Der Schienenlärm in diesem Stadtteil wird daher auch bei einem Anstieg des Schienenverkehrs voraussichtlich bis mindestens 2040 nicht ansteigen.

Anders sieht die Situation in Weierfeld-Dammerstock, in Beiertheim-Bulach und in geringerem Maße in Rüppurr aus: Hier steigt perspektivisch ebenfalls die Zahl der Personen- und Güterzüge. Da hier voraussichtlich aber keine wesentlichen Änderungen an den Gütergleisen nötig werden, besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Anpassung des Lärmschutzes. Die Folge für diese Stadtteile ist daher voraussichtlich eine Zunahme an Lärm, aber auch eine häufigere Schließung der Bahnübergänge Petergraben und Belchenplatz/Im Weierwald.

2. Die Stadt Karlsruhe fordert, Kapazitätsberechnungen bereits zum heutigen Planungsstand durchzuführen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind auf ihre Vereinbarkeit mit den Zielen der Bundes- und der Landesregierung abzugleichen.

Die Forderung ist mittlerweile obsolet.

Wie in Kapitel 1 ausgeführt, spielten die Kapazitätsberechnungen eine entscheidende Rolle im Trassenfindungsprozess. Diese Berechnungen lagen und liegen allerdings nicht in Verantwortung der DB, sondern werden durch Gutachter des Bundes durchgeführt; die Ziele der Bundes- und Landesregierung werden in ihnen berücksichtigt. Die Kapazitätsberechnung mit Horizont 2030 liegt mittlerweile vor, die Berechnung mit Horizont 2040 wird für Mitte/Ende 2026 erwartet.

3. Die Stadt Karlsruhe fordert eine Tunnellösung für den Gütertransitverkehr auch für den Osten Karlsruhes. Im derzeitigen Verfahren ist deshalb eine dezidierte Machbarkeitsstudie durchzuführen. Für den Variantenvergleich sind die Kriterien der Kosten-Nutzen-Berechnung detailliert darzulegen.

Die Forderung bleibt bestehen.

Die Machbarkeit der geforderten Tunnellösung wurde durch die DB mit pauschalisierenden Annahmen nachgewiesen, aufgrund der oberirdischen – und damit als kostengünstiger angenommenen – Variante aber zurückgestellt. Eine tiefergehende Prüfung wurde aufgrund des sehr frühen Planungsstands durch die DB abgelehnt.

Da 90% der Güterzüge Karlsruhe ohne Halt durchfahren, würde – verglichen mit der Vorzugsvariante – eine Untertunnelung des Stadtgebiets eine Reduktion des Lärms in Weierfeld-Dammerstock, Rüppurr und Oberreut sowie der Schließzeiten der Bahnübergänge bewirken. Zusätzlich würden oberirdische Eingriffe in Gewerbegrundstücke, Kleingartenflächen, den Landgraben, wertgebende Biotope, Schutzgebiete und Lebensstätten streng geschützter und FFH-Arten, den Biotopverbund sowie Wald deutlich verringert oder gänzlich vermieden. Autobahnanschlussstellen und kreuzende Verkehrswege blieben bestehen; bauzeitliche Einschränkungen für den Verkehr gäbe es dort nicht.

Die Baukosten einer reinen Tunnellösung wären laut DB zwar teurer als die jetzt vorgestellte Variante mit verschiedenen Höhenlagen der Bahnstrecke. Diese hat aber auch direkte finanzielle und volkswirtschaftliche Auswirkungen, die bislang nicht mit den Kosten einer reinen Tunnellösung verglichen wurden. Dies sind Ausgleichs für die Inanspruchnahme von Wald, Biotop und Kleingartenflächen, Kosten für die Umbauarbeiten des Landgrabens, Entschädigung für die Inanspruchnahme von Gewerbegrundstücken und Einkommensverluste sowie volkswirtschaftliche Verluste durch die eingeschränkte Nutzbarkeit der Autobahnanschlussstellen und der Wolfartsweierer Brücke während der Bauzeit und die dauerhaft häufiger geschlossenen Bahnübergänge. Eine abschließende Beurteilung des Tunnels im weiteren Verfahren muss all diese Faktoren miteinbeziehen und den zusätzlichen Kosten für einen Tunnel gegenüberstellen.

Wichtig zu beachten: Eine Untertunnelung des Stadtgebiets durch die NBS/ABS führt dazu, dass der SGV zum Gbf, zum Rheinhafen, zur MiRO und nach Wörth weiterhin über die Bestandsstrecken (4020 durch Hagsfeld, 4000 durch Durlach) verkehren muss.

4. Die Stadt Karlsruhe fordert eine städtebauliche Begleitplanung sowie eine Gesamtkonzeption (Metropolkonzept) für Karlsruhe. Da die verschiedenen durch die DB im Stadtkreis Karlsruhe vorgesehenen Projekte (z. B. 740 m-Programm, 3. / 4. Gleis KA-Durmersheim) kumuliert auf die Bevölkerung und weitere Schutzgüter wirken, sind diese auch projektübergreifend und gesamtheitlich durch die Bahn zu betrachten. Auch im Hinblick auf die Herausforderungen, welche der Klimawandel für den Stadtkreis Karlsruhe mit sich bringt, ist durch die Deutsche Bahn umgehend eine kritische Betrachtung ihrer Flächen im Stadtgebiet durchzuführen.

Die Forderung bleibt teils bestehen und ist teils obsolet.

Eine städtebauliche Begleitplanung wird weiterhin als notwendig angesehen. Durch sie sollen frühzeitig Konflikte aufgezeigt und Maßnahmen zur Minderung entwickelt werden. Dies können zum Beispiel Verkehrsuntersuchungen und -führungen bei Straßensperrungen während der Bauzeit sein, Vorschläge zur Gestaltung oder Eingrünung nötig werdender Lärmschutzwände, aber auch Vorschläge zur Auflösung ebenerdiger Bahnübergänge bei Bestandsstrecken.

Zur Erstellung einer Gesamtkonzeption für Karlsruhe sieht sich die DB nicht in der Federführung und Finanzierung (Vorlage 2023/0280/1). Für eine Ausschreibung fehlten die Mittel, Möglichkeiten zur Förderung ergaben sich nicht. Eine Untersuchung zum (Wieder-)Anschluss von Gewerbegebieten an das Schienennetz wurde zwecks Haushaltseinsparung 2026 nicht weiterverfolgt (Vorlage 2025/0560, HHS4_V203).

Bei den weiter bestehenden Forderungen handelt es sich um übergesetzliche Forderungen, die über den politischen Weg eingefordert werden müssen. Es ist daher vorgesehen, mit Mitgliedern des Bundes- und des Landtags aus dem Stadt- und Landkreis Karlsruhe in Austausch zu gehen.

Als Mitglied des Verbands Region Karlsruhe (VRK) hat die Stadt Karlsruhe die „Karlsruher Erklärung zum Güterverkehr“ des VRK mitunterschrieben. Die Zielrichtung der Forderungen der Karlsruher Erklärung findet sich in den Forderungen der Stadt Karlsruhe inhaltlich wieder.

5. Raumverträglichkeitsprüfung (RVP)

Die DB bereitet derzeit (Stand: Februar 2026) die Unterlagen für den Antrag auf Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) vor. Die Antragstellung ist für Mitte April 2026 vorgesehen. Verfahrensführende Behörde ist das Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK) als höhere Raumordnungsbehörde.

Gegenstand der RVP ist die Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung unter überörtlichen Gesichtspunkten sowie eine überschlägige Prüfung der raumbedeutsamen und überörtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.

Die RVP ist den sich anschließenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung des Vorhabens vorgelagert. Die RVP ist im Regelfall innerhalb von sechs Monaten abzuschließen. Das Ergebnis ist eine gutachterliche Stellungnahme, die im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren einzubeziehen ist, aber keine strenge Bindungswirkung hat. Eine Feintrassierung und detaillierte Prüfung erfolgen erst auf Ebene der Planfeststellung.

Die Einleitung der RVP erfolgt nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen mit einer Behörden- und Trägerbeteiligung sowie einer öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen. Das RPK rechnet für die Offenlage/Beteiligung mit Mitte Mai. Für den offiziellen Fristlauf für Stellungnahmen ist Stand heute Anfang Juni bis Ende Juli vorgesehen. Die Verwaltung sieht vorbehaltlich der oben genannten Fristen eine gemeinderätliche Befassung zur Stellungnahme der Stadt Karlsruhe in der Sitzung am 28. Juli 2026 vor.