

Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2026/0088/1

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

**Neubaustrecke - Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe, Sachstand:
Vorzugsvariante R4 der Neubau-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe
Interfraktionelle Resolution: GRÜNE, CDU, SPD, FDP/FW, Die Linke, KAL, Volt, FÜR**

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	16.04.2026	3.1	N	Kenntnisnahme
Gemeinderat	28.04.2026	16.1	Ö	Kenntnisnahme

Kurzfassung

Die Verwaltung befürwortet die interfraktionelle Resolution mit der Empfehlung, in einem ersten Schritt die Tunnelvariante durch die Deutsche Bahn nach der gleichen Methodik bewerten zu lassen, die auch zur Bestimmung der Vorzugsvariante angewandt wurde.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input 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 type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

Zu 1.

Die Verwaltung stimmt der Aussage zu Punkt 1 zu. Die geplante Vorzugsvariante R4 wird in ihrem Verlauf an der Bundesautobahn anerkannt. Weiterhin achtet die Verwaltung darauf, dass durch die DB geprüft wird, ob die Bahntrasse westlich oder östlich der Bundesautobahn A5 verortet wird. Die Verwaltung ist im stetigen Austausch mit dem Planungsträger DB, um eine Verzögerung der Planung seitens der Stadt Karlsruhe zu vermeiden.

Zu 2.

Die in der interfraktionellen Resolution aufgeführten Punkte sind aus Sicht der Verwaltung alle relevant und wurden bislang nicht durch die DB kommuniziert.

leistungsfähige Verknüpfung

Nach Auskunft der DB ist für die leistungsfähige Verknüpfung im Süden zwingend das Projekt „3. Gleis Karlsruhe -Durmersheim (ggf. auch noch 4. Gleis Karlsruhe-Durmersheim)“ zu berücksichtigen. Für eine finale Aussage zur leistungsfähigen Verknüpfung werden die Zugzahlenprognose 2040 D-Takt benötigt.

Bisher sind lediglich die Zugzahlenprognose 2030 D-Takt verfügbar. Die DB kann nur auf dieser Prognose aufsetzen und sieht hierfür die leistungsfähige Verknüpfung entsprechend der Planungsprämissen als gegeben an. Zum aktuellen Projektstand ist dies aus Sicht der Stadt plausibel. Zur Gewährleistung der leistungsfähigen Verknüpfung bedarf es eines Überwerfungsbauwerks im Güterbahnhof, zweier zusätzlicher Durchgangsgleise sowie des dritten Gleises Karlsruhe-Durmersheim, welches momentan in Planung ist.

Eine planerische Darstellung dieses Bereichs liegt der Stadt allerdings nicht vor. Noch nicht abschließend geklärt ist das weitere Vorgehen, sollte die Zugzahlenprognose 2040 die Auflösung des Engpasses nicht bestätigen können. In diesem Fall will die DB Gespräche mit Land und Verband Region Karlsruhe aufnehmen, zur Mitnutzung und -finanzierung des vierten Gleises, welches ursprünglich rein für Nahverkehr vorgesehen war.

Schutz der Anwohner*innen

Durch die Neubaustrecke entlang der Autobahn werden Anwohnende – nahezu ausschließlich in der Untermühl- und Dornwaldsiedlung – nur geringfügig zusätzlich mit Lärm belastet. Dies liegt zum einen am geplanten Verlauf in Tieflage (Trog und Tunnel), aber auch an der bestehenden Verlärmung durch die Autobahn. Diese ist bereits heute so laut, dass der zusätzliche Lärm durch die Neubaustrecke nahezu nicht ins Gewicht fällt (Berechnungen ergeben Änderungen $<0,5$ dB (A)).

Wie in der Vorlage ausgeführt, ergeben sich jedoch möglicherweise indirekte Auswirkungen aufgrund der steigenden Zugzahlen, insbesondere im Süden von Karlsruhe. Ein von der Verwaltung geforderter Vergleich der heutigen Zugzahlen zu den Prognosezahlen wurde durch die DB zugesagt, ist bislang (Stand: 8 April) aber noch nicht eingegangen.

Zu 3.

Abwägung Tunnelalternative

Die Strecke muss für Mischbetrieb geplant werden, auch wenn bis auf Weiteres nur Güterverkehr über sie verkehren wird. Nach Aussage der DB müssen bei Tunneln hierfür besondere Vorgaben eingehalten werden, unter anderem voneinander getrennte Tunnelröhren in beide Fahrrichtungen. Ebenso ist bei einem Tunnel die Herstellung der höhenfreien Überleitung deutlich aufwändiger. Der geforderte Tunnel wurde daher zwar durch die DB auf seine technische Machbarkeit geprüft – mit positivem Ergebnis – die DB ging aber davon aus, dass die geplante Abfolge von Trögen und Tunnel mit all ihren Schwierigkeiten und Kosten immer noch günstiger ist, als eine komplette Untertunnelung des Stadtgebiets und stellte die Tunnelvariante bereits in einem frühen Abwägungsschritt zurück. Nach Kenntnis der Verwaltung wurden die beiden Trassenalternativen daher bislang nie einem

detaillierten Vergleich unterzogen. Ein Vergleich der aktuellen Vorzugs- mit der geforderten Tunnelvariante wird vonseiten der Verwaltung ebenfalls als dringend notwendig angesehen und auch weiterhin gefordert.

Eine vollumfängliche Untersuchung wäre wünschenswert. Da aber selbst die Untersuchungen zur Bestimmung der Vorzugsvariante nur überschlägig (anhand Durchfahrungsängen) erfolgten, wird die DB aller Voraussicht nach nicht dazu bereit sein, eine bereits zurückgestellte Untervariante in sehr viel höherem Detailgrad zu untersuchen. Die Verwaltung empfiehlt daher, den Punkt um folgenden Satz zu ergänzen: „In einem ersten Schritt soll hierzu die Tunnelvariante nach der gleichen Methodik bewertet werden, die auch zur Bestimmung der Vorzugsvariante angewandt wurde.“