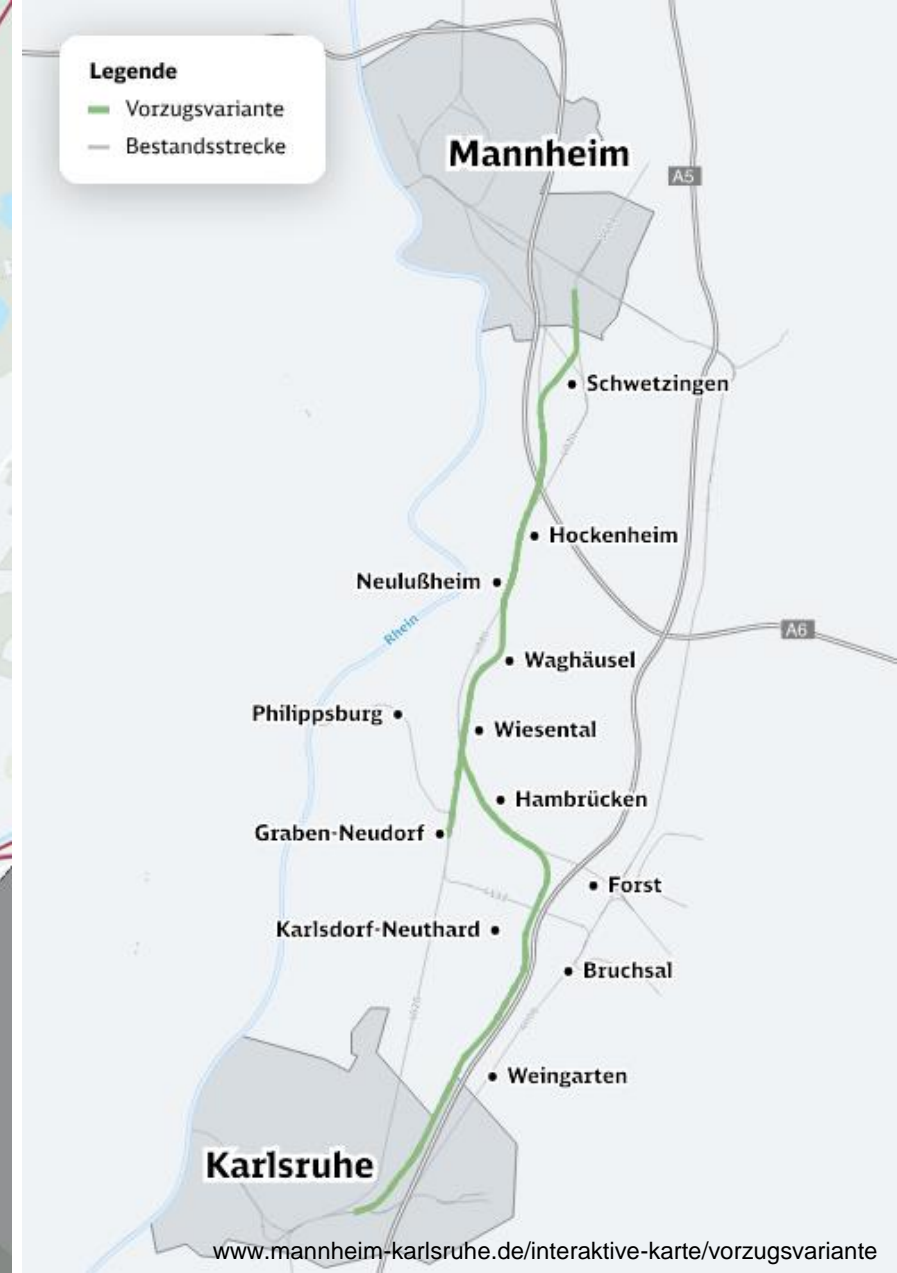
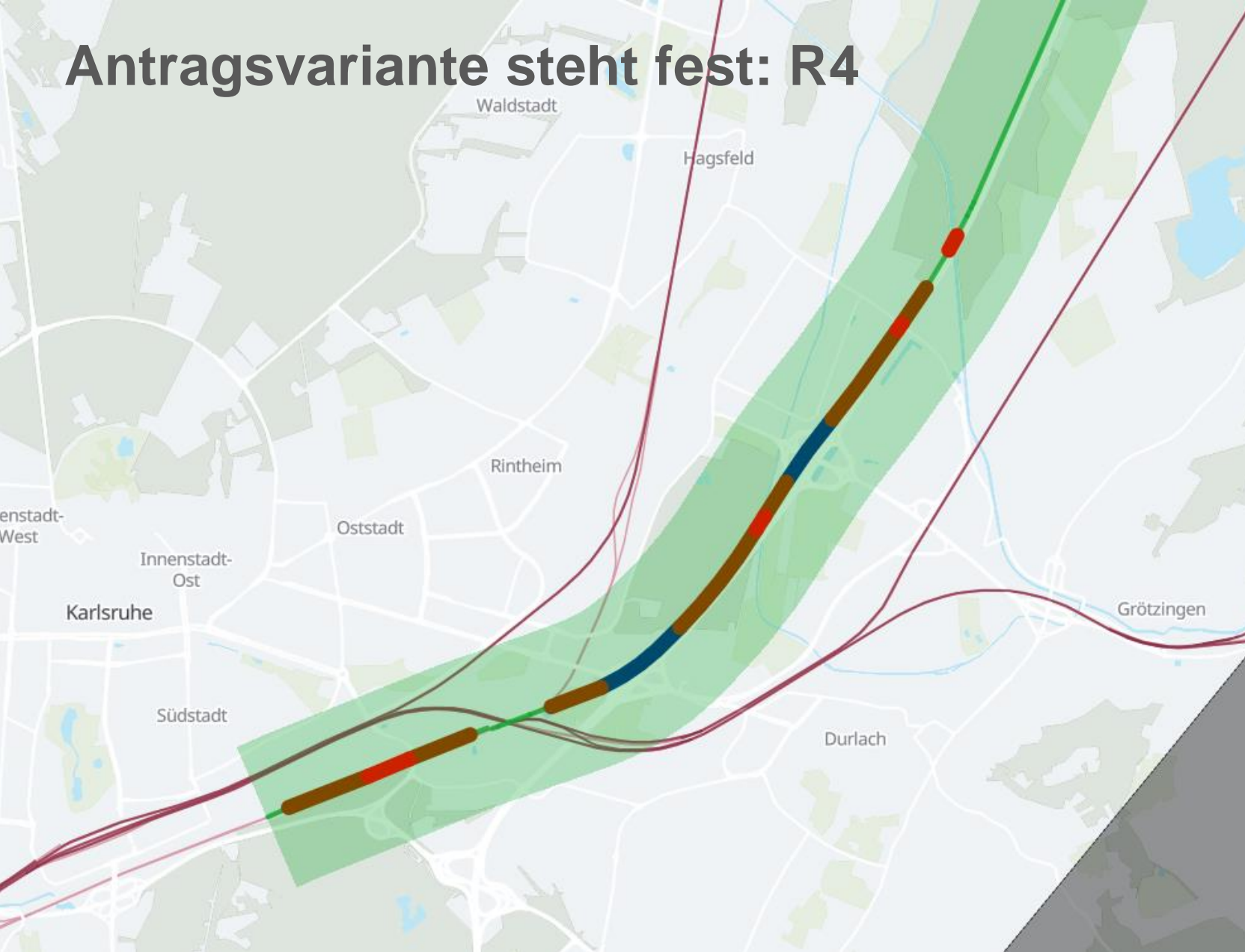




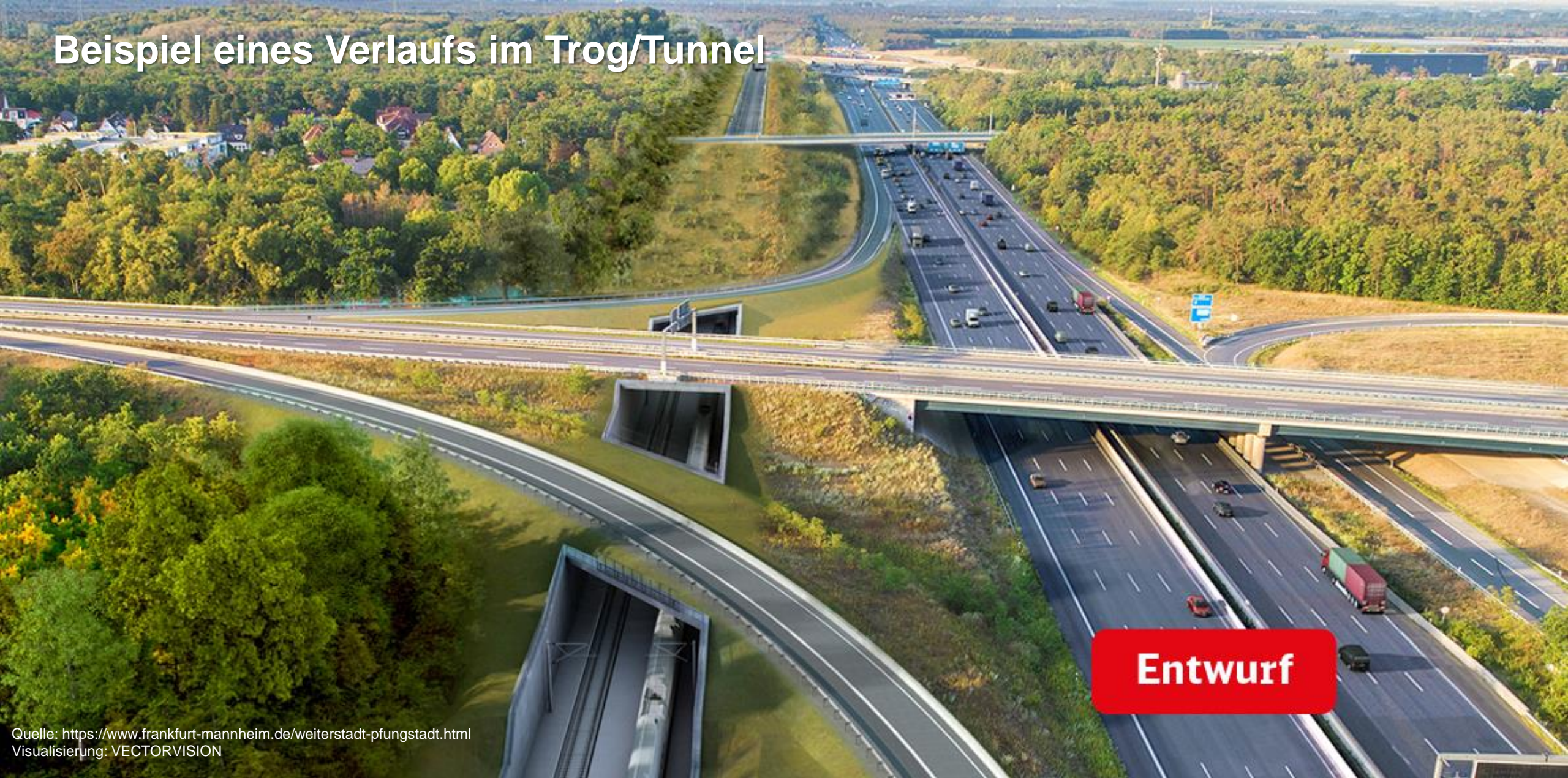
TOP 5 Neu-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe

Ausschuss für Umwelt und Gesundheit am 8. Mai 2026

Antragsvariante steht fest: R4



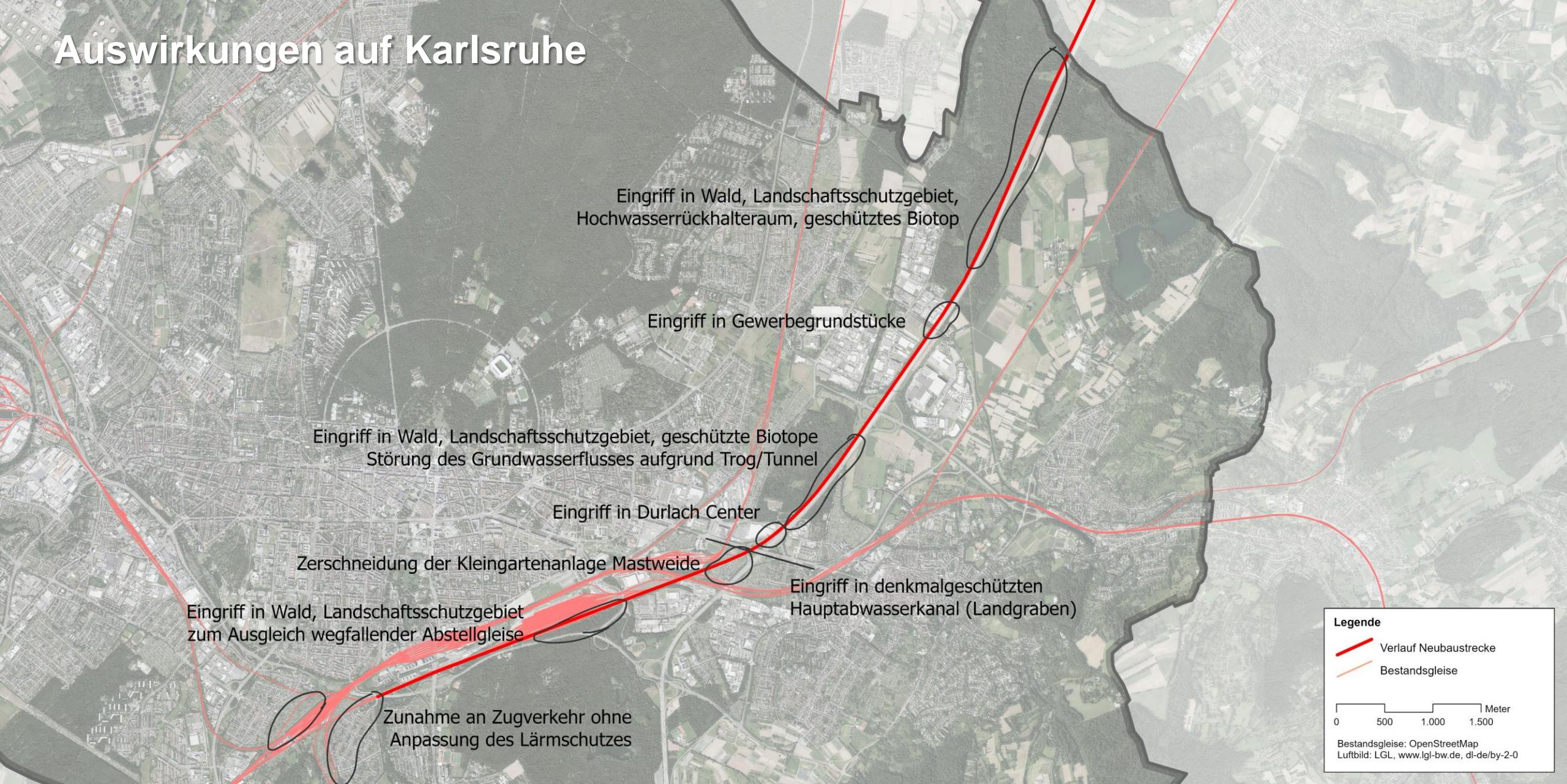
Beispiel eines Verlaufs im Trog/Tunnel



Entwurf

Quelle: <https://www.frankfurt-mannheim.de/weiterstadt-pfungstadt.html>
Visualisierung: VECTORVISION



Auswirkungen auf Karlsruhe



Füllbruch

Sumpfwald W Brühlwiese

Legende

-  Verlauf Neubaustrecke
-  Bestandsgleise

0 50 100 150 200 250 Meter

Bestandsgleise: OpenStreetMap
Luftbild: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0



Elfmorgenbruch



Erlenwälder im Elfmorgenbruch

Tümpel NW Durlach

Legende

-  Verlauf Neubaustrecke
-  Bestandsgleise

0 50 100 150 200 250 Meter

Bestandsgleise: OpenStreetMap
Luftbild: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0



Kleingartenanlage „Mastweide“ und Oberwald





Weiterführung Süden und „3./4. Gleis Karlsruhe-Durmersheim“

Legende

-  Verlauf Neubaustrecke
-  Bestandsgleise

0 50 100 150 200 250 Meter

Bestandsgleise: OpenStreetMap
Luftbild: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0

Tunnel?

Raum Karlsruhe: Prüfung der Anbindungen der vorgeschlagenen Tunnelvarianten in Richtung Süden



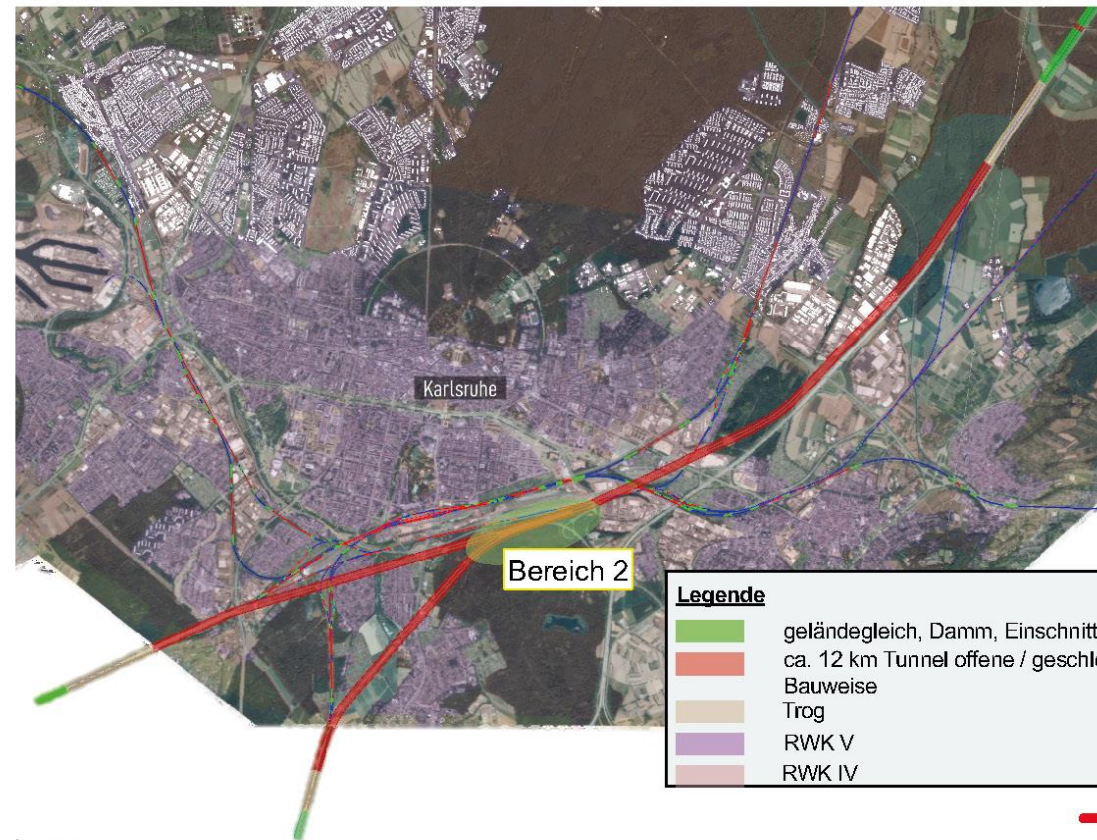
STAND
11|2022

Technisch machbare Tunnelvariante mit Verknüpfung im Bereich 2:

- ca. **10-12 km Tunnel** (offene und geschlossene Bauweise)
- ca. **3 km Trog**
- **höhenfreies Verzweigungsbauwerk** in offener Bauweise südlich KA Gbf (Bereich 2) zur **Anbindung** an die **Strecken 4000** über Ettlingen und **4020** über Durmersheim

Zwischenergebnis der Prüfung auf technische Machbarkeit:

Gemäß Planungsmethodik wird dieser Vorschlag aufgrund überwiegend oberirdisch technisch machbarer Alternativen **zurückgestellt**.



Tunnel? Bsp. Rastatt



Forderungen der Stadt Karlsruhe, April 2026

- „Die geplante Vorzugsvariante R4 wird in ihrem Verlauf an der Bundesautobahn grundsätzlich anerkannt. Der Zeitplan der Umsetzung soll nicht verzögert werden.“
- Schutz der Bevölkerung an den Neubauabschnitten und an den durch Mehrverkehr betroffenen Bestandsstrecken: Lärm, Erschütterungen, Schließzeiten an Bahnübergängen, Flächenverbrauch, Frischluftzufuhr
- Vergleich der momentan geplante Trassenführung mit der geforderten Tunnellösung: Kosten, Auswirkungen auf Bevölkerung, Handel/Gewerbe, Landschaftsschutzgebiete, Wald, Kleingartenanlage.
Erneute Abwägung.

Impressum

Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt

Leitung:

Heike Dederer
stpla@karlsruhe.de

Bereich:

Gesamtplanung und Konzepte

Bereichsleitung:

Sebastian Geist

Bearbeitung

Tobias Rahn

Grafikinhalte:

© Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt,
© DB InfraGO