

Stadt Karlsruhe, Dezernat 1, 76124 Karlsruhe

Zusätze und Vermerke
Empfängerbezeichnung
Empfängerbezeichnung
Postfach oder Straße Nr.
Postleitzahl Ort
Länderbezeichnung

Stadt Karlsruhe | Der Oberbürgermeister

Rathaus am Marktplatz
Karl-Friedrich-Straße 10, 76133 Karlsruhe

Telefon: 0721 133-

Fax: 0721 133-1019

E-Mail: dez1@karlsruhe.de

Haltestelle: Marktplatz

30. Juli 2026

Raumverträglichkeitsprüfung Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe Beteiligung öffentlicher Stellen und anerkannter Naturschutzvereinigungen

Stellungnahme der Stadt Karlsruhe

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Walter,

die Stadt Karlsruhe unterstützt die Pläne zur Auflösung des Engpasses zwischen Mannheim und Karlsruhe durch die Schaffung zweier zusätzlicher Gleise ausdrücklich und ist erfreut über den Fortschritt des Verfahrens. Die Antragsvariante R4 wird für die Stadt Karlsruhe in ihrem Verlauf an der Bundesautobahn 5 grundsätzlich anerkannt. Ebenfalls wird grundsätzlich die Bewertungsmethodik sowie das Vorgehen der DB InfraGO (DB), bereits auf Grundlage der Zugzahlen 2030 Deutschlandtakt in die Raumverträglichkeitsprüfung zu starten, akzeptiert. Der Zeitplan der Umsetzung soll nicht verzögert werden.

Auf dem Karlsruher Stadtgebiet entsteht durch die neue Bahntrasse eine Vielzahl an Konflikten, welche nur mit hohem Aufwand zu überwinden sein werden. Konflikte, die bei anderen Gemeinden wahrscheinlich bereits im Rahmen des Trassenfindungsprozesses zu einem kompletten Ausschluss einer Variante geführt hätten. Für Karlsruhe als „Ziel“ der Neu- und Ausbaustrecke gab es dagegen keine Alternativen, die hätten geprüft werden können – die neue Trasse muss Karlsruhe zwangsläufig durchlaufen, um nach Süden an die bestehenden Bahnstrecken und die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe-Basel anzubinden. Da Karlsruhe alternativlos war, war die Bewertung der Auswirkungen in und auf Karlsruhe im Trassenfindungsprozess nahezu irrelevant; einzig Variante R1 führte nicht

entlang der Bundesautobahn 5 nach Karlsruhe, sondern untertunnelte das gesamte Gemeindegebiet im Westen – und wurde aus nachvollziehbaren Gründen letztendlich nicht weiterverfolgt.

Viele Konflikte waren bereits mit Präsentation der sogenannten „Linienkorridore“ durch die DB im Dialogforum Ende 2021 absehbar. Im Sommer 2022 forderte die Stadt Karlsruhe daher eine Untertunnelung des Stadtgebiets, auch für den Fall einer Streckenführung entlang der Autobahn. Die Machbarkeit eines solchen Tunnels wurde durch die DB nachgewiesen, aufgrund vorwiegend oberirdischer und damit als kostengünstiger angenommener Trassenalternativen aber zurückgestellt.

Ein Vergleich der Tunnelvariante hinsichtlich der Auswirkungen auf Mensch und Natur wurde nicht vorgenommen.

Die nun in den Antragsunterlagen und der Stellungnahme der Verwaltung aufgezeigten Konflikte – Eingriffe in Umwelt, Schutzgebiete, Grundwasser, Gewerbegrundstücke und mehr – gehen noch deutlich weiter als 2022 angenommen. Die entstehenden Kosten des Projekts wurden 2022 anhand pauschalierter Beträge abgeschätzt. Kosten für Ausgleichs-, Entschädigungen und Ersatzflächen, aber auch die tatsächlichen Baukosten zur Untertunnelung der Autobahnanschlussstellen und anderer kreuzender Verkehrswege wurden dagegen nicht betrachtet. Ebenso wenig die indirekten volkswirtschaftlichen Verluste aufgrund gesperrter Hauptverkehrsstraßen und Autobahnanschlüssen während der Bauzeit.

Die Annahme, die momentane Planung der Trasse mit ihrer Abfolge von Trögen und Tunneln sei kostengünstiger als eine komplette Untertunnelung des Stadtgebiets, ist daher aus unserer Sicht ebenfalls nicht ausreichend belegt.

Laut DB handelt es sich bei 90% des Schienengüterverkehrs in Karlsruhe um Durchgangsverkehr. Bei einer Untertunnelung des Stadtgebiets könnte die Anbindung des Güterbahnhofs Karlsruhe für die verbleibenden 10% über die Bestandsgleise erfolgen. Laut DB würde auch mit dieser Variante das Planungsziel der wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität erreicht.

Wie aus den Antragsunterlagen zu entnehmen ist, ist für den Bereich entlang der Bundesautobahn 5 die Prüfung einer Variante mit Streckenführung auf der Ostseite der Autobahn vorgesehen. Dies wird auf Grund der wahrscheinlichen Konfliktminderung beim Eingriff in gewerbliche und Waldflächen auf Karlsruher Gemarkung ausdrücklich begrüßt. Um die Planung der Antragsvariante in den folgenden Verfahrensschritten vollumfänglich rechtssicher vertiefen zu können, ist unserer Ansicht nach aus den oben genannten Gründen aber die zusätzliche Prüfung einer Variante in weitgehender Untertunnelung des Karlsruher Stadtgebietes notwendig. Um das Verfahren nicht zu verzögern, könnte diese in zwei Schritten erfolgen:

1. Bewertung der Tunnel-Untervariante nach dem Schema zur Bestimmung der Vorzugsvariante R4.

Es ist uns bewusst, dass in der momentanen Planungstiefe kein detaillierter Vergleich mit all den oben beschriebenen Inhalten möglich ist. Die Bewertung durch die DB soll daher in diesem Schritt nach dem gleichen Schema erfolgen, welches zur Bestimmung der Vorzugsvariante angewandt wurde. Die Bewertung soll kurzfristig, möglichst noch vor Abschluss der Raumverträglichkeitsprüfung erfolgen.

2. Zusätzlicher Variantenvergleich im Rahmen der Vorplanung.

Für die Variante einer kompletten Untertunnelung der Stadt Karlsruhe soll im Rahmen der Vorplanung ein Variantenvergleich inklusive der jeweiligen Lärmberechnungen und der Auswirkungen auf alle Umweltschutzgüter durchgeführt werden. Diese soll dem Bundestag als Teil der Unterlagen zur parlamentarischen Befassung zukommen.

Darüber hinaus bittet die Stadt Karlsruhe Sie bei Folgendem um Unterstützung gegenüber dem Vorhabenträger:

In den Antragsunterlagen heißt es zur Durchbindung des Güterbahnhofs:

„Die Durchbindung des Gbf Karlsruhe erfolgt innerhalb bestehender Bahnflächen, mit zahlreichen Gleisen und hoher Vorbelastung durch Schienenverkehr. Ein konkreter Trassierungsentwurf mit dem benötigten Überwerfungsbauwerk und der in diesem

Zusammenhang erforderlichen Neuordnung von Gleisen liegt hier noch nicht vor. Eine Schallausbreitungsberechnung erfolgte dort noch nicht. Ob die Voraussetzungen für die Anwendung der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 gegeben sind, ist zu prüfen, wenn eine konkrete Planung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorliegt.“

Aus unserer Sicht sollten der Trassierungsentwurf sowie die Schallberechnungen im Bereich des Güterbahnhofs, aber auch im Bereich westlich der Weiherfeldbrücke bis zu den Anschlüssen an die Strecken in Richtung Durmersheim und Ettlingen, nicht erst „im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens“ erbracht werden, sondern bereits mit der Verfügbarkeit der Zugzahlen 2040 Deutschlandtakt. Für diese Bereiche beabsichtigt die Stadt Karlsruhe, über die parlamentarische Befassung einen übergesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutz einzufordern – die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV, die auch bei einem Neubau gelten würden – vorausgesetzt natürlich, die untersuchte Tunnelvariante wird nicht bereits als vorzugswürdig bewertet. Bezüglich des Lärmschutzes wären gutachterliche Schallberechnungen von großem Vorteil. Für die Forderung können wir folgende Gründe anbringen:

- In Teilen der Wohngebiete im Norden und Westen von Weiherfeld-Dammerstock sowie im Osten von Bulach weist die aktuelle Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts bereits heute eine sehr hohe Lärmbelastung im Nahbereich der Schienenanlagen aus. Auch wenn die dort verwendeten Bewertungsmaßstäbe der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (2002/49/EG) nicht unmittelbar mit den Beurteilungsgrundlagen der 16. BImSchV vergleichbar sind, ist davon auszugehen, dass bei Anwendbarkeit der 16. BImSchV Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte naheliegen würden. Eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung ist nicht akzeptabel, selbst wenn die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht erreicht würden. Dass es sich im Bereich östlich der Weiherfeldbrücke nicht um einen Neubau, sondern einen Ausbau einer Bahnstrecke handelt, darf aus unserer Sicht nicht als Argument dafür herhalten, die Lärmsituation nicht zu verbessern.
- In die westlich der Weiherfeldbrücke gelegenen Gütergleise (die Verbindungsgleise zu den Strecken in Richtung Durmersheim und Ettlingen) wird voraussichtlich kein

baulicher Eingriff erfolgen. In diesem Fall besteht für Weiherfeld und Bulach kein Anspruch auf einen verbesserten Lärmschutz, unabhängig davon, wie stark die Lärmzunahme ist oder welche Pegelwerte erreicht werden. Dies wird nicht akzeptiert.

Die Schienenwege im Bereich Weiherfeld und Bulach werden zwar im 2024 veröffentlichten Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamts als Lärmschwerpunkt ausgewiesen; zudem ist der Bereich als geplanter Sanierungsabschnitt vorgesehen. Lärmsanierungsmaßnahmen haben jedoch deutlich höhere (also lautere) Zielwerte, als die Grenzwerte, welche in § 2 der 16. BImSchV formuliert werden. Außerdem beziehen sie sich auf die Ist-Situation und nicht auf die Prognosezahlen für 2040, welche für die NBS/ABS zugrunde gelegt werden. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass mit Inbetriebnahme der NBS/ABS die für die Lärmsanierung maßgeblichen Auslösewerte erneut erreicht oder überschritten werden.

Wir bitten Sie, die Untersuchung einer Tunnelvariante sowie frühzeitige Schalluntersuchungen in den Bereichen des Güterbahnhofs und westlich der Weiherfeldbrücke der DB InfraGO als Forderung zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank Mentrup