



Niederschrift

23. Plenarsitzung des Gemeinderates
28. April 2026, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 16 der Tagesordnung: Neubaustrecke - Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe, Sachstand
Vorlage: 2026/0088

Punkt 16.1 der Tagesordnung: 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
Vorlage: 2026/0088/1

Beschluss:

Kenntnisnahme

Abstimmungsergebnis:

TOP 10.1: Einstimmige Zustimmung (45 Ja)

Der Vorsitzende ruft die Tagesordnungspunkte 16 und 16.1 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgten Vorberatungen im Planungsausschuss am 16. April 2026:

Wir haben Ihnen eine Informationsvorlage aufgelegt, die über den Stand des Verfahrens und die nächsten Herausforderungen berichtet. Und wir haben Ihnen eine gemeinderätliche Befassung am 28. Juli zugesagt. Es gibt dazu einen interfraktionellen Antrag von ganz vielen von Ihnen, die hier noch mal eine entsprechende Forderung oder Positionierung vornehmen. Ich will auch berichten, dass ich von verschiedener Seite jetzt Einwände bekomme und kritische Rückmeldungen, einmal von etwa der Untermühl- und Dornwaldsiedlung, dann von den Naturschutzverbänden und auch aus dem Kreis der Bürgervereine, die die Erwartungshaltung haben, dass wir uns noch klarer gegen diese Variante positionieren.

Auf der anderen Seite hat natürlich auch vom ganzen Verlauf her die Forderung nach einem Tunnel so ihre Tücken. Der Tunnel würde weiter gehen als der eigentlich untersuchte Streckenabschnitt. Das hat zwar den Vorteil, dass er dann das ganze Thema der südlichen Anbindung mit erledigt. Der Tunnel hat aber auch zwei durchaus relevante Nachteile: Ein Tunnel wird auf keinen Fall mehr an den Hauptbahnhof angeschlossen werden können. Diese Option gibt es bei der Strecke, die jetzt vorgeschlagen wird, durchaus noch, auch

wenn es zunächst nicht geplant ist. Ein Tunnel ist dann nicht mehr vereinbar damit, dass man an den Bestandsstrecken den maximalen Lärmschutz fordern kann. Das ist irgendwie auch logisch. Zwar würde ein Tunnel tendenziell bis zu 80 Prozent des Güterverkehrs aufnehmen, das ist zumindest die Planung. Von daher würde es im Vergleich zu heute durchaus reduziert, aber je nach Entwicklung auch nicht unbedingt besser werden. Also das muss man dann abwarten. Ein Tunnel ist auch nicht so, dass er nicht doch auch entsprechende Zugangsbauwerke und Ähnliches braucht an der Oberfläche. Deswegen ist, glaube ich, das, was auch vor allem im interfraktionellen Antrag dargestellt wird, dass man jetzt vor allem verlangt, dass die beiden Varianten in aller Ernsthaftigkeit mit allen Facetten gegenübergestellt werden, der richtige Weg. Das ist von der Bahn schon relativ viel verlangt, weil sie immer nur gerne bis irgendwie kurz hinterm Hauptbahnhof plant und nicht weiter. Das heißt, es geht auch von den Planungsuntersuchungen über das hinaus, wozu eigentlich der bisherige Planungsauftrag der Bahn verpflichtend ist. Diese Gegenüberstellung müssen wir vor allem fordern. Am Ende wird es eine politische Entscheidung des Bundestags sein, ob man sozusagen so kurz denkt, bis kurz hinter den Hauptbahnhof, oder ob man bereit ist, weiterzudenken, und ob man dann sagt: Wir lassen uns auch auf die ganzen Schwierigkeiten einer möglichen Troglösung ein, die schon viele Schutzgüter infrage stellt, also Menschen, Landschaft, Naturschutz, Gewerbegebiete, Kleingartenanlage.

Verglichen mit manchem, was den Gemeinden nördlich von Karlsruhe blüht, haben wir noch mal eine Potenzierung der Auswirkungen. Aber ob es dann am Ende wirklich die realistischere Variante ist, deswegen einen Tunnel zu bauen, das sollten wir auch über diese entsprechenden Überprüfungen und Gegenüberstellungen noch mal kritisch hinterfragen. Zeitkritisch ist es im Moment noch nicht. Aus unserer Perspektive Ende des Jahres mag es den frühesten Termin geben, wann sich auch Bundestag damit beschäftigt. Dann würden wir natürlich auch rechtzeitig, und wir haben es so geplant, in einer Kaskade jetzt erst mal die Bundestagsabgeordneten vor Ort über den Sachstand zu informieren, dann auf die Landtagsabgeordneten zugehen, wenn wir wissen, wer denn da verantwortlich ist. Das wird erst nächste Woche mit der Konstituierung vorbereitet. Und dann im Herbst ist es sicherlich sinnvoll, auch noch mal die Gedankengänge und Themen nach Berlin zu tragen.

Aber Sie kennen das auch aus Ihrer eigenen politischen Arbeit: Wenn es nicht in einer gewissen zeitlichen Nähe dann zur anstehenden Entscheidung steht, dann macht auch die Sache aus unserer Sicht nur begrenzt Sinn. Das vielleicht noch mal zu so ein paar Aspekten, zu denen ich auch immer wieder gefragt werde.

Stadtrat Klinkhardt (GRÜNE): Zunächst möchte ich positiv hervorheben, dass wir über alle Beteiligten hinweg eine große Einigkeit wahrnehmen, dass wir diesen Bau dieser Güterbahnstrecke voranbringen wollen. Die Vorteile des Güterverkehrs auf der Schiene im Vergleich zum LKW in Bezug auf Flächenverbrauch, Lärm, Klima- und Umweltschutz sind unbestritten. Zusätzlich ergeben sich durch frei werdende Kapazitäten auf bestehenden Bahnstrecken große Vorteile für den Personenschienenverkehr in unserer Region. Es ist uns also sehr daran gelegen, den ohnehin schon lang gestreckten Plan der Bahn nicht zu verzögern und den Bau voranzubringen. Gleichzeitig sind wir uns natürlich der Sorgen in der Bevölkerung und bei den anliegenden Betrieben bewusst und nehmen diese ernst. Durch die Vorzugsvariante wird es Stück für Stück greifbarer, was auf die Anlieger zukommt. Ich selbst war auf einem durch die Bürgervereine organisierten Termin und habe die Stimmen von vor Ort mitgenommen.

Aus diesem Grund war es uns jetzt auch wichtig, mit der interfraktionellen Resolution das Thema jetzt in den Gemeinderat und in die Öffentlichkeit zu bringen und zusammen mit der Bevölkerung, den Bürgervereinen und der Verwaltung den Karlsruher Themen Gehör zu verschaffen. Wir sind gerade aber auch in einer schwierigen Zeit, in der die Variante immer konkreter wird und viele Betroffenheiten langsam erkennbar werden, beim aktuellen Planungsstand aber noch keine exakte Lage der Trasse und der Baustellen feststeht und somit auch noch nicht abschließend klar ist, wer wirklich in welchem Ausmaß betroffen ist oder welcher Ausgleich dann dafür angeboten werden soll. Gleichzeitig gibt es die Forderung eines Tunnels, der vermeintlich viele Probleme lösen könnte. Auch ein solcher Tunnel bringt aber einen massiven ökologischen Eingriff mit sich. Er braucht Fläche und er würde wohl deutlich mehr kosten. Und das in einer Situation, in der bei der Bahn nicht einmal die Sanierung des bestehenden Netzes ausreichend finanziert ist.

Wir fordern von der Bahn in dieser Situation, unverzüglich Transparenz und Nachvollziehbarkeit herzustellen und unter Berücksichtigung der Karlsruher Belange eine Abwägung zwischen Tunnel und jetzt vorgeschlagener Lösung neu und öffentlich durchzuführen. Zu den Karlsruher Belangen gehören insbesondere auch die Situation an den im Süden anschließenden Bestandsstrecken in Weiherfeld, Bulach und Oberreut, wo neben Lärm auch Erschütterungen und Schließzeiten an Bahnübergängen eine Rolle spielen. Im Zuge der Abwägung muss die Bahn auch darlegen, wie die befürchteten Betroffenheiten bei der von ihr vorgeschlagenen Lösung begegnet werden kann. Beispielsweise könnte der Bundestag eine Sanierung der Bestandsstrecken auf Neubaustandard beschließen, was eine Forderung ist, die wir auf jeden Fall stellen sollten. Neubaustandard bedeutet übrigens, dass 25 Meter neben der Bahnstrecke die Bahn nicht mehr lauter als ein Kühlschrank zu hören sein darf.

Das Thema wird uns auf jeden Fall noch eine Weile beschäftigen, und wir versprechen, dass wir uns mit dem nötigen Ernst damit auseinandersetzen. Dazu gehört aus unserer Sicht aber auch, dass wir mit Versprechungen vorsichtig sein sollten, die wir am Schluss nicht halten können.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Das kann ich nur unterstreichen, auch im Namen der CDU-Fraktion, dass wir nichts versprechen dürfen, was wir nicht halten können und was wir auch nicht selber dann nachher wirtschaftlich zu vertreten haben. Das ist ein Problem, das zweifelslos besteht, und auf der anderen Seite gibt es an der Erforderlichkeit dieses Streckenschnitts wohl bei niemandem einen ernsthaften Zweifel.

Ich bin Ihnen aber dankbar, Herr Oberbürgermeister, dass Sie jetzt mündlich pointiert haben, worauf es in dieser weiteren Diskussion der verschiedenen Interessen ankommt. Und das ist sicherlich zunächst mal auch ein ganz sachlicher Vergleich der verschiedenen Auswirkungen, der verschiedenen Varianten. Dazu wird mit Sicherheit die Raumverträglichkeitsprüfung eine gewisse entscheidende Rolle spielen, aber noch wichtiger wird natürlich sein, wie sich im Kostenvergleich und in einem realen Kostenverteilvergleich die bisher geplante Variante im Vergleich zu einer Tunnellösung danach abspielt. Das werden wir abwarten müssen. Wir werden mit Sicherheit sehr genau die Ergebnisse zu beurteilen haben. Auch im Sinne der nachvollziehbaren Einwendungen und Sorgen, die die jeweilig anliegenden Bevölkerungskreise jetzt auch äußern und zu Recht darlegen, werden wir das abzuwägen haben, auch wenn es elend schwer sein wird. Das kann man jetzt schon prognostizieren.

Wie Sie politisch vorzugehen beabsichtigen, das halte ich für völlig plausibel und unterstützenswürdig. Was mir noch vielleicht an Erläuterung fehlen würde, ist, inwieweit man in diese Thematik nicht auch den Regionalverband, den Verband Region Karlsruhe, noch mehr miteinbeziehen könnte. Denn ich halte nichts davon, wenn die einzelnen Problemfelder dieser Gesamtstrecke sich einzeln äußern und versuchen, über ihre jeweiligen Kanäle dann irgendwelche, ich sage jetzt mal in Anführungszeichen, nicht falsch verstanden, „Egoismen“ durchzupetschen versuchen. Bisher hat die Karlsruher Erklärung, glaube ich, schon ihre wichtige Wirkung gehabt, weil sie die Geschlossenheit einer gesamten Region wiedergegeben hat. Und in diesem Sinne prüfen Sie bitte, inwieweit man diesen Hebel noch verstärkt einsetzen kann.

Stadtrat Dr. Fechler (SPD): Den Kollegen kann ich mich inhaltlich anschließen. Was gut ist, dass endlich ein wichtiger Lückenschluss in der Magistrale Rotterdam – Genua jetzt auf den Weg gebracht wird. Die Planungen zeigen aber auch das Dilemma, wie speziell in unserem Land mit Großprojekten umgegangen wird. Auch letztendlich die Diskussion, wie sie jetzt zu Recht von den Betroffenen geführt wird, zeigt, dass diese Diskussion eigentlich schon zu einer anderen Zeit hätte in ähnlicher Intensität geführt werden müssen. Wir sehen diesen Änderungsantrag, der interfraktionell eingebracht wurde, als wesentliche Ergänzung.

Sie haben die Restriktion auch eines Tunnels zu Recht benannt. Aber letztendlich geht es darum, eine gute Lösung für die Bürgerinnen und Bürger in unserer Stadt zu finden. Es geht um eine Interessensabwägung, aber es geht auch darum, dass wir die Sorgen und Ängste der Bürger ernst nehmen. Aber am Ende des Tages ist es so, dass wir nicht Herr der Planung sind. Die Planungshoheit liegt beim Bund, und wir können unseren Standpunkt verdeutlichen, auch im Interesse der Bürgerinnen und Bürger. Aber am Ende des Tages liegt die Entscheidung nicht bei uns. Das ist ein Dilemma, und es entbindet uns aber nicht davor, uns dieser Diskussion zu stellen, und dass in der entsprechenden Tiefe jetzt auch noch mal die Tunnellösung geprüft wird, macht Sinn. Aber am Ende des Tages geht es darum, wie der Kollege Pfannkuch es auch formuliert hat, eine wirtschaftliche Lösung auch zu finden. Es ist ein erster Schritt, es ist ein Positionspapier, was jetzt auf den Weg gebracht wurde, und wir werden die weitere Diskussion entsprechend begleiten und verfolgen.

Stadtrat Schnell (AfD): Beim Thema Mehrverkehr auf die Schiene gibt es wohl kaum jemand, der solch einer Forderung per se widersprechen würde. Wenn es aber dann um die Realisierung wichtiger Achsen für den Schienenverkehr geht, erhebt sich auf regionaler und lokaler Ebene gerne Widerstand gegen die konkreten Planungen. Nach dem Motto: Ausgerechnet bei uns muss die Strecke nun wirklich nicht vorbeiführen. Dafür kann man durchaus Verständnis haben, denn wer will schon direkt hinterm Haus eine zweigleisige Bahnlinie, auf der rund um die Uhr der Güterverkehr zwischen Nordsee und Mittelmeer entlangbraust, haben?

Um die Widerstände gegen solche Projekte zu verringern, werden bei solchen Planungen nun zunehmend Tunnel vorgesehen. Rastatt hat bereits einen, Offenburg wird einen bekommen. Nördlich Mannheim sehen die Planungen statt zweier kurzer Tunnel, um ortsnahe Lärm zu vermeiden, jetzt einen durchgehenden Tunnel vor, der bergmännisch zusätzlich einen Wald und einen Spargelacker unter-, statt, wie ursprünglich geplant, schlicht durchquert. Kann man alles machen. Kostet schlicht einfach nur mehr Geld, das beim Bund nicht mehr so üppig vorhanden ist wie zu Zeiten der Zusage für den Offenburger Tunnel.

Ergebnis davon ist, dass eine zeitnahe Realisierung der seit den 90ern geplanten Neubau-
strecke Rhein/Main – Rhein/Neckar immer noch nicht in trockenen Tüchern ist.

Und jetzt haben wir das gleiche Spiel zwischen Mannheim und Karlsruhe. Die Mannheimer
haben bereits den Pfosten einer vollständigen Untertunnelung ihrer Stadt beim Bund als
Bedingung eingeschlagen, und Karlsruhe will das mit der zur Abstimmung stehenden Tun-
nelresolution ebenso tun. Dessen Vorteil, eine lärmarme Anbindung Richtung Süden, wäre
gleich miterledigt. Vom Lärm der Bestandsstrecken geplagte Stadtteile wie Hagsfeld,
Rintheim oder Bulach werden vom Güterverkehrslärm spürbar entlastet.

Aus Karlsruher Perspektive ist daher der Resolution zuzustimmen, was die AfD-Fraktion
auch tun wird. Dies jedoch im Bewusstsein, dass das Projekt aufgrund immer weiter stei-
gender Kosten damit am Ende womöglich unwirtschaftlich sein könnte und somit gar nicht
erst realisiert würde. Die Konsequenz daraus wäre die Zunahme des Güterverkehrs auf den
Bestandsstrecken, insbesondere nachts, wenn dort kaum Personenverkehr stattfindet. Das
sollte allen bewusst sein, die für die Resolution stimmen. Denn die seinerzeitige Verpflich-
tung Deutschlands zum Streckenausbau im Vertrag von Lugano 1996 erstreckt sich nur auf
Karlsruhe – Basel. Neubauten nördlich davon waren nicht Bestandteil der Vereinbarung.

Stadträtin Lorenz (FDP/FW): „Mehr Bahn für alle.“ Das ist der aktuelle Werbeslogan der
Bahn. Der wird uns wohl in Karlsruhe in doppelter Hinsicht treffen. Wir sollen eine zusätzli-
che Bahnstrecke bekommen. Aber es wird auch eine zusätzliche Belastung für Mensch,
Tier, Verkehr und Natur. Unsere Aufgabe ist es nicht, den Bürgerinnen und Bürgern irgen-
detwas zu versprechen, wie das vorhin hier angeklungen ist. Sondern unsere Aufgabe hier
als Kommunalpolitiker ist einfach, für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort eine gute Lösung
zu finden. Da darf es auch nicht, wie bei der Bahn, Erster und Zweiter Klasse geben, was
den Lärmschutz betrifft. Und man kann nicht sagen: „Ihr habt ja schon die Autobahn, die
ist so laut. Da werdet ihr die Schienen in Zukunft kaum noch hören.“ Das ist natürlich ins
falsche Tor geschossen, um das mal bildlich darzustellen.

Meine Fraktion, wir haben ein bisschen Bedenken, was die Zahlen der Zukunft betrifft. Ak-
tuell liegen die 2030er-Zahlen vor. Wir warten auf die 2040er. Es geht um Kapazitätsbe-
rechnungen. Ein kluger Mann hat gesagt: Prognosen sind schwierig, vor allem wenn sie die
Zukunft betreffen. Wer weiß, wie es weitergeht. Werden wir in Zukunft überhaupt noch so
viele Güter transportieren? Die Wirtschaft und gerade die deutsche Wirtschaft, wir als Ex-
portnation, schwächelt. Und ich sehe im Moment keinen Silberstreif am Horizont, obwohl
ich sonst Berufsoptimist bin. Nichtsdestotrotz begleiten wir dieses Projekt positiv. Und so
gilt es auch, eine positive, gute Lösung für möglichst viele zu finden.

Wenn man sich das angedachte Szenario im Moment mal so durchliest, also Brücke über
den Entlastungskanal, Tunnel unter dem Bach, Trog mit Teildeckel. Es ist doch ein ziemli-
ches Stückwerk. Ich möchte auch meine Bedenken äußern, wenn wir jetzt die Bahn, sage
ich mal, dazu nötigen, Vergleichszahlen vorzulegen, wie weit diese valide sind. Also wenn
ich jetzt der Bund wäre, würde ich sagen, na ja, den lege ich Zahlen vor für den Tunnel, die
jenseits von Gut und Böse sind, sodass sie dem anderen Vorschlag zustimmen. Aber ich
möchte niemandem etwas unterstellen. Ich möchte aber bitten, im Hinterkopf zu behalten,
wie valide das ist. Das Projekt wird uns noch eine ganze Weile begleiten. Wir werden wei-
terhin, glaube ich, alle gemeinsam, das hat unser interfraktioneller Antrag gezeigt, Schulter

an Schulter für eine sehr gute Lösung für unsere Karlsruhe und Karlsruher Bürger, für unsere Unternehmen und auch für die Natur hier vor Ort suchen.

Stadtrat Gaukel (Volt): Wir sehen es ein bisschen anders. Wir glauben schon, dass wir definitiv diesen Güterverkehr auf den Strecken der Zukunft haben werden. Gerade auch in einem vereinteren Europa mit einem gemeinsamen Wirtschaftsraum wird es diese Verkehre benötigen. Selbst wenn diese nicht groß steigen, schon die aktuellen Mengen an Zügen auf den Strecken machen eigentlich auch diesen Neubau notwendig. Daher stehen wir klar zum Neubau zwischen Mannheim und Karlsruhe. Es ist ein zentrales Element des europäischen Schienennetzes Rotterdam – Genua, das wurde nun auch schon öfter betont. Wir brauchen dieses Projekt, und gerade weil wir es brauchen, können wir uns aber trotzdem nicht mit einer Lösung zufriedengeben, die auf einer unvollständigen Datenlage beruht. Diese Abwägung muss stattfinden.

Gerade ist der Trog geplant, diesen kann man nun abwägen. Wir sehen, wo er entlanglaufen soll. Man kann langsam in den Einstieg gehen, was alles betroffen ist. Vielen Dank an Herrn Rempp vom AKB, der schon sehr stark aktiv ist und die Betroffenen zusammentrommelt, damit überhaupt die schiere Masse der Eingriffe sichtbar wird, seien es die Zerschneidung der Mastweide, aber auch andere Naturschutzgebiete, aber natürlich auch an Wohn- und Gewerbeflächen vorbei. Das wissen wir jetzt alles, weil der Trog vorangeplant ist. Über den Tunnel, den Sie ablehnen, weil er ist zu teuer, wissen wir das aber nicht. Und genau das brauchen wir. Der Tunnel muss geplant werden, damit man dann am Ende abwägen kann. Vielleicht ist der Tunnel die bessere Lösung. Das kann gut sein, denn Untertunnelung in Karlsruhe mit unseren Böden ist jetzt auch nicht das einfachste Vorhaben. Ich persönlich war bei der schönen Strecke Rastatt – Baden-Baden auch betroffen, als da der Tunnel etwas eingestürzt ist. Von daher: Ob es am Ende der Tunnel ist oder nicht, das können wir hier nicht sagen. Aber wir müssen diese Abwägung haben, damit wir dann auch das eine oder das andere gegenüber der Bevölkerung vertreten können. Ein Tunnel mag erst mal teurer klingen, aber wir unsere oberste Priorität ist die Bevölkerung, die in unserer Stadt lebt.

Daher: Der Bund hat mangelndes Geld und muss am Ende eine Lösung finden. Aber wir müssen vor allem dafür schauen, dass wir die bestmögliche Lösung für unsere Stadt, für unsere Bevölkerung, das ansässige Gewerbe und auch unsere Natur haben. Und deswegen ist es wichtig, dass wir hier mit dieser Stellungnahme dann klar reingehen und sagen: Diese Abwägung muss sein. Denn Mannheim wurde auch angesprochen, die beharren auf der Tunnelösung. Ich bin persönlich kein Freund von Absoluten, aber am Ende ist es halt auch ein Problem, wenn wir aufgrund unserer Kooperationsbereitschaft am Ende schlechter gestellt wären als andere Kommunen. Von daher freue ich mich, dass wir hier mit so einem breiten Bündnis für eine gute Anbindung Karlsruhes kämpfen.

Stadtrat Haug (KAL): Auch die KAL steht ohne Einschränkung hinter diesem Projekt der Bahn. Die dringend notwendigen Kapazitätserhöhungen auf dieser zentralen Nord-Süd-Verbindung in Europa sollen einen leistungsfähigen Güterverkehr für die Zukunft sicherstellen. Aber gerade wegen der enormen Tragweite und der langfristigen Gültigkeit muss genau hingeschaut werden. Es darf zu keiner Gefährdung der menschlichen Gesundheit, zum Beispiel durch erhöhte Lärmbelastung, kommen. Hier kann es aus Sicht der KAL keine Kompromisse geben. Aber auch der Schutz bedrohter Arten und Habitate ist für die KAL zentral. Ich möchte die massiven ökologischen Beeinträchtigungen ansprechen, die durch

die Vorzugsvariante verursacht werden. Durch den Eingriff in den Bereichen Füllbruch und Weidebruch ergeben sich zum Beispiel erheblich artenschutzrechtliche Konflikte in Bezug auf Amphibien, Brutvögel und mehr. Das Gleiche gilt auch für den Bereich Elfmorgenbruch. Niemand würde auf die Idee kommen, die Vorzugsvariante wegen der Durchschneidung der Kleingartenanlage Mastweide infrage zu stellen. Aber auch hier liegen erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte vor, da zum Beispiel der streng geschützte Kammmolch betroffen wäre.

Schauen wir uns das Beispiel der Kleingartenanlage Mastweide genauer an: Unter der Berücksichtigung eines erforderlichen Baufeldes wird die Kleingartenanlage mit einem sicherlich 30 Meter breiten Streifen durchschnitten. Wir müssen davon ausgehen, dass es zu einer Auflösung der Kleingartenanlage kommt. Neben den zwingenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen fällt die komplette Ablösung der Pächter*innen an. Auch diese Kosten müssen im Variantenvergleich berücksichtigt werden. Wie schon gesagt, die Tunnelvariante muss mit der gleichen Methodik bewertet werden wie die derzeitige Vorzugsvariante. Die Varianten müssen auch im Hinblick auf die ökologischen Eingriffe abgewogen werden. Der Regionalverband Rhein-Neckar bezieht hier eine deutliche Position. Daran sollten wir uns orientieren. Für uns als KAL sieht es schon so aus, als ob nur die Tunnellösung hier zum Ziel führt.

Der Vorsitzende: Ja, vielen Dank. Wir kommen an zwei Stellen eventuell in ein Dilemma. Das eine ist: An den Tunnel will sich keiner rantrauen, weil er erst mal deutlich teurer ist. Wenn man am Ende aber alle Gerichtsprozesse durchprozessiert hat, die es gegen die Troglösung gibt, und alle Ausgleichsmaßnahmen finanziert hat und sich die Umsetzung dadurch natürlich zeitlich erheblich verzögern wird mit den dabei parallel ansteigenden Baukosten, kann sein, dass im Nachhinein der Tunnel doch als die bessere Variante anzusehen gewesen wäre. Auf der anderen Seite, wenn man den Tunnel am Ende durchsetzt, und es geht einem wie die Stadt Offenburg, dass überall alle Abschnitte munter ausgebaut werden, nur an den Tunnel geht keiner ran, dann haben Sie am Ende mit Zitronen gehandelt, dann haben Sie zwar die optimalste Lösung zugesagt bekommen, aber Sie haben weder in der Bestandsstrecke was verbessert, noch haben Sie den Tunnel gekriegt.

Und das zweite Dilemma ist: Der Tunnel setzt auch voraus, dass man noch von dem bisherigen Anschluss nach Süden weiter integriert. Wir müssen bei der anderen Variante deswegen dringend darauf drängen, dass auch der Anschluss dann nach Süden noch mit betrachtet wird, was im originären Planungsauftrag gar nicht vorgesehen ist. Und das alles dann am Ende so in einen Vergleich zu bringen, um dann eine vernünftige Entscheidung zu treffen, wo ich ehrlich gesagt ganz froh bin, dass wir sie hier nicht treffen müssen. Wir müssen dafür sorgen, dass die anderen sie mit großer Verantwortlichkeit treffen und dass wir durchaus dann unsere Forderungen für den einen wie für den anderen Fall haben, um wiederum unserer Verantwortung für die Menschen gerecht zu werden. So würde ich es jetzt mal versuchen einzusortieren. Und wir werden in dem Jahr noch öfters über das Thema sprechen.

Auf Ihre Frage, Herr Stadtrat Pfannkuch: Klar, wir machen keine Einladung an die Abgeordneten und machen das völlig unabhängig vom Verband. Auch dadurch, dass wir etwa bei der CDU mit Herrn Zippelius uns zusammensetzen werden, weil der Betreuungsabgeordneter für uns ist, und der kommt aus dem Landkreis, ist das auch schon ein Stück weit sowieso sinnvoll. Also das machen wir natürlich Schulter an Schulter und in enger

Abstimmung. Und nach Berlin zu gehen als Karlsruhe, und dann kommt eine Woche später noch der Landkreis und übernächste Woche vielleicht Graben-Neudorf, da kriegen die die Krise. Das müssen wir dann schon vernünftig zusammen abstimmen und eher als Gesamt-raum auftreten. Ob man sich mit den absoluten Festlegungen, wie die Mannheimer das manchmal gewohnt sind, immer einen Gefallen tut, da bin ich auch aus meinen eigenen Zeiten dort ein bisschen skeptisch. Den Mannheimern ist, glaube ich, seit 30 Jahren versprochen worden, dass man den Bahnhof endlich ins richtige Lot bringt. Sie wissen das, wenn Sie nach Mannheim reinfahren, dann gibt es etwa so 200 Meter vor dem Bahnhof einen Riesenruck, weil nämlich die Gleise im Bahnhof eigentlich nicht in der Nord-Süd-Richtung liegen, wie sie eigentlich liegen müssten. Und das ist schon ewig versprochen, dass das mal korrigiert wird, aber auch das ist noch nie umgesetzt worden.

So gibt es viele Dinge, wo man am Ende eigentlich zu richtigen Entscheidungen kommt. Nur wenn sie keiner umsetzt, nutzen sie einem nichts. Und das ist auch an dieser Stelle immer so ein bisschen eine Gefahr. Von der Appenweierer Kurve will ich gar nicht reden. Das wäre ein abendfüllendes Thema.

Damit kommt zur Abstimmung der interfraktionelle Antrag. Und ich bitte um Ihr Votum ab jetzt – Das ist einstimmig. Vielen Dank. Das gibt, glaube ich, noch mal den ganzen Gesprächen und auch Strategien einen ganz deutlichen Rückenwind.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
13. Mai 2026