

# Naturschutzbeauftragte der Stadt Karlsruhe

Naturschutzfachbehörde gemäß NatSchG Baden-Württemberg § 59 (1)2

Dr. Robert Trusch, Dr. Torsten Bittner  
c/o Staatl. Museum f. Naturkunde Karlsruhe  
Erbprinzenstraße 13  
76133 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe

ZJD:

[zjd@karlsruhe.de](mailto:zjd@karlsruhe.de)

[Ann-Christin.Stengel@zjd.karlsruhe.de](mailto:Ann-Christin.Stengel@zjd.karlsruhe.de)

nachrichtlich an

UA:

[Katherina.Fies@ua.karlsruhe.de](mailto:Katherina.Fies@ua.karlsruhe.de)

Karlsruhe, den 16. Juni 2026

## **Raumverträglichkeitsprüfung für das Bahnprojekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe (zweigleisiger Neubau einer Bahnstrecke)**

### **Zweite (erweiterte) Stellungnahme der Naturschutzbeauftragten**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Naturschutzbeauftragten der Stadt Karlsruhe nehmen wiederholt zu den o.g. Unterlagen für das Gebiet des Stadtkreises Karlsruhe Stellung. Da es sich um eine Raumverträglichkeitsprüfung handelt, geht es in dieser Phase der Planungen zunächst um die raumordnerisch günstigste Trasse und noch nicht um eine konkrete Planung. Hierzu werden wir später voraussichtlich wesentlich detaillierter Stellung nehmen müssen.

Die Variantenprüfung erfolgte ausführlich und laut den übermittelten Unterlagen nachvollziehbar. Sie ist allerdings aus naturschutzfachlicher Sicht im Stadtgebiet von Karlsruhe mit erheblichen, z.T. nicht kompensierbaren Eingriffen verbunden. Darüber hinaus ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass Karlsruhe als stark verdichteter Ballungsraum nur noch begrenzt über Freiflächen verfügt. Die Inanspruchnahme weiterer Flächen, wie hier für neue – zugegebenermaßen wichtige – Verkehrsinfrastruktur und deren Begleitbauwerke, hat daher ein besonders hohes Konfliktpotenzial.

Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes müssen daher nun Planungsvarianten bevorzugt werden, die den dauerhaften Flächenverbrauch beenden und die noch vorhandenen Freiflächen sowie ihre ökologischen Funktionen erhalten. Dies gilt generell für dicht besiedelte Räume wie das Stadtgebiet von Karlsruhe, weil die wenigen verbliebenen, unbebauten naturnahen Flächen zahlreiche Funktionen für den Arten- und Biotopschutz, die Naherholung, das Stadtklima sowie den Biotopverbund erfüllen müssen.

## Zweite (erweiterte) Stellungnahme der Naturschutzbeauftragten

Vor diesem Hintergrund sollte eine bergmännisch auszuführende Tunnelvariante mit möglichst geringer oberirdischer Flächeninanspruchnahme nicht nur abschnittsweise, sondern für die gesamte Teilstrecke im Stadtgebiet von Karlsruhe favorisiert werden. Zwänge wie die Längen der Zulaufstrecken mit maximal 12,5 % Anstieg bzw. Gefälle, auf dem die Züge an Höhe verlieren oder gewinnen, dürften eine großräumige Tunnellösung technisch einfacher machen.

Wir fokussieren in unserer Stellungnahme auf die großräumigen Herausforderungen, die in der Planung zum jetzigen Stand zu erkennen sind. Dabei fällt einer der gravierendsten Eingriffe des Vorhabens in die favorisierte Trasse im Abschnitt des LSG „Elfmorgenbruch“.

Bei diesem LSG handelt es sich um den letzten Moorwald im Karlsruher Stadtgebiet. Das Gebiet stellt darüber hinaus hinsichtlich des Biotopverbundes den letzten verbliebenen Trittstein zwischen Restbiotopen der Kinzig-Murg-Rinne und dem NSG Weingartner Moor dar. Das LSG „Elfmorgenbruch“ beherbergt ferner – schon nach jetzigem Wissensstand – überregional bedeutsame Artvorkommen. Diese wären durch einen Eingriff, wie in den vorliegenden Unterlagen beschrieben, aufgrund der sehr kleinen Fläche dieses LSG massiv gefährdet.

Für das „Elfmorgenbruch“, das aus Sicht der Naturschutzbeauftragten eine Biotopausstattung und ein Arteninventar beinhaltet, die mit einem Naturschutzgebiet vergleichbar sind, hat die zuständige Untere Naturschutzbehörde (UNB, Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz Karlsruhe) in den letzten Jahren Artlisten verschiedener Tiergruppen erstellen lassen. Diese Artenlisten sollten vom Vorhabenträger bei der UNB angefordert werden.

Weitere gezielte Kartierungen sind aus unserer Sicht wünschenswert. Insbesondere weisen wir hier beispielhaft drauf hin, dass nicht nur die „kartierten Biotope“ (es sind offenbar nur die nach Luftbild erkennbaren, temporär wassergefüllten Flächen als solche verzeichnet) Amphibienreproduktionsflächen sind, sondern dass die Reproduktionsflächen im Frühjahr im Westen bis unmittelbar an die BAB 5 heranreichen. – Überhaupt sind gesetzlich geschützte Biotope nicht nur die o.g. „mit Wasser gefüllte Senken“, sondern nach § 30 BNatSchG / § 33 BW NatSchG zählen Kleinseggenriede und Land-Schilfröhrichte aber auch Staudensäume trockenwarmer Standorte dazu. D.h., sie sind weitere gesetzlich geschützte Biotope im Sinne des § 30 (2)2 BNatSchG. Im naturschutzfachlichen Sinn werden folglich jene Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt.

So leben im Elfmorgenbruch FFH-Arten wie die Vierzählige Windelschnecke (*Vertigo geyeri*), der Scharlachkäfer (*Cucujus cinnaberinus*), der Kammmolch (*Triturus cristatus*), die Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) oder auch die Grüne Flussjungfer (*Ophiogomphus cecilia*). Darüber hinaus befindet sich hier eines der wenigen süddeutschen Vorkommen des Schwarzen Sammetläufers (*Chlaenius tristis*). Sowohl die Artvorkommen (aktuell sind z.B. 385 Schmetterlingsarten im Elfmorgenbruch nachgewiesen) als auch die Singularität des Biotops für das Stadtgebiet von Karlsruhe müssen im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden. Hinzu kommt die des Gebietes Bedeutung darüber hinaus. Es wäre fatal für die ortsansässige Fauna und Flora, dieses ohnehin stark von Verkehrstrassen eingeengte LSG noch weiter zu verkleinern. Uns sollte bewusst sein, dass der heutige Ist-Stand nur noch einen kleinen Rest der ehemals großflächigen Feuchtgebiete der Kinzig-Murg-Rinne darstellt.

Das gesamte Waldgebiet des Elfmorgenbruchs wird durch die beiden Fließgewässer „Pfinz“ und „Alte Bach“ durchzogen, die insbesondere im Frühjahr, jedoch auch nach starken Niederschlagsereignissen sehr große und somit stark schwankende Wassermengen führen. Insbesondere die „Alte Bach“ mit den zugehörigen, von ihr abzweigenden Kanälen sorgt im Winter und Frühjahr für großflächige Überschwemmungen im Elfmorgenbruch. Solche Flächen befinden sich nicht nur in den durch die

## Zweite (erweiterte) Stellungnahme der Naturschutzbeauftragten

Biotopkartierung ausgewiesenen Bereichen, sondern reichen deutlich weiter bis an die heutige BAB 5 heran. Sie würden durch die Trasse unmittelbar beeinträchtigt oder vernichtet.

Besonders kritisch im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnstrecken-Neubau ist, dass in den vorliegenden Unterlagen das bedeutende Vorkommen des Nördlichen Kammolchs (*Triturus cristatus*) im Bereich des Mastweidewegs offenbar nicht berücksichtigt wurde. Es handelt sich hierbei um das größte bekannte Vorkommen der Art im Karlsruher Stadtgebiet und nach unserem Kenntnisstand um eines der bedeutendsten Vorkommen in Baden. Eine sachgerechte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf diese streng geschützte FFH-Art ist daher derzeit nicht möglich.

Zudem wurden in der Vergangenheit durch die Deutsche Bahn bzw. im Zusammenhang mit bahnbezogenen Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen bereits Gewässer für diese Population angelegt. Dass weder die Population selbst noch die bereits geschaffenen Entwicklungs- und Fortpflanzungsgewässer in den vorliegenden Unterlagen erkennbar berücksichtigt werden, ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Im weiteren Verfahren sind diese Vorkommen einschließlich ihrer Wanderkorridore, Landlebensräume und Fortpflanzungsgewässer zwingend in die naturschutzfachliche Bewertung einzubeziehen!

Darüber hinaus weisen wir auf die Gehölzstreifen entlang des Rußwegs sowie insbesondere entlang des Langenbruchwegs hin. Diese erfüllen nicht nur wichtige Funktionen als Lebensraum und Vernetzungsstruktur für zahlreiche Singvogelarten und andere Tiergruppen, sondern besitzen auch eine erhebliche Bedeutung für die Erholungsnutzung der Karlsruher Bevölkerung. Für die zahlreichen Fahrradpendler, die diese Wege täglich nutzen, stellen die Gehölze eine wirksame räumliche und optische Abschirmung gegenüber der stark frequentierten Südtangente dar. Eine oberirdische Trassenführung würde diese Funktionen erheblich beeinträchtigen und sowohl ökologische Werte als auch wichtige Erholungswirkungen für die Bevölkerung dauerhaft mindern oder teilweise sogar vollständig aufheben.

Die beschriebenen Konflikte verdeutlichen, dass die Auswirkungen einer oberirdischen Trassenführung nicht auf einzelne Schutzgebiete beschränkt sind. Neben den erheblichen naturschutzfachlichen Beeinträchtigungen im Elfmorgenbruch würden auch weitere Schutzgüter wie Landschaftsbild, Erholungsfunktion, Freiraumqualität, Biotopverbund und klimatisch wirksame Grünstrukturen betroffen sein. Aus unserer Sicht sollte daher ernsthaft geprüft werden, ob eine längere Tunnelvariante, über den Bereich des Elfmorgenbruchs hinaus, geeignet ist, die zahlreichen Konflikte im gesamten Stadtgebiet deutlich zu reduzieren.

Eine oberirdische Bauweise, so wie sie derzeit vorgesehen ist, würde zu einer starken Veränderung des hydrologischen Gefüges des Elfmorgenbruchs führen. Die Folge wären weitgehende Verluste wichtiger Lebensstätten und Reproduktionsflächen der im Gebiet lebenden Herpetofauna.

Die oben beschriebenen, aus den Unterlagen abzusehenden Veränderungen wären im Stadtgebiet Karlsruhe, aber auch im angrenzenden Landkreis nicht kompensierbar. Allerdings wird in der aktuellen Planungsphase bereits im Trassenverlauf dargestellt, dass für die beiden Anschlussstellen der BAB 5 „Karlsruhe-Nord/Pfinztal“ und „Karlsruhe-Durlach“, die nördlich und südlich des LSG Elfmorgenbruch liegen, Tunnel vorgesehen sind. Hinzu kommt eine weitere laut Unterlagen unterirdisch (oder als Schienenführung mit Brücke) geplante Querung von „Pfinz“ und „Alte Bach“. Diese Querung liegt im Bereich des Elfmorgenbruchs zwischen den beiden genannten Anschlussstellen.

Sollte es beim Trassenverlauf so wie aktuell in den Unterlagen dargestellt bleiben, muss es ein Ziel sein, beim Neubau dieser voraussichtlich zweigleisigen Trasse „auf der grünen Wiese“ (eine Orientierung an bestehenden Trassen wie der BAB verhindert keineswegs den Verbrauch naturnaher

## Zweite (erweiterte) Stellungnahme der Naturschutzbeauftragten

Flächen) eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Schutzgüter Natur, Landschaft und Erholung sowie des hydrologischen Gefüges im LSG „Elfmorgenbruch“ und im weiteren Verlauf des Stadtgebietes zu verursachen.

Darüber hinaus bietet eine konsequente Tunnelbauweise die Möglichkeit, den dauerhaften Flächenverbrauch innerhalb des Stadtgebiets Karlsruhe deutlich zu reduzieren. Gerade in einer bereits stark besiedelten und infrastrukturell intensiv genutzten Stadt sollten alle technisch realisierbaren Alternativen ausgeschöpft werden, um zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und Konflikte mit anderen Schutzgütern zu vermeiden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht erscheint daher nicht nur eine Untertunnelung des LSG Elfmorgenbruch sinnvoll. Vielmehr sollte geprüft werden, ob eine möglichst lange, oberflächenschonende Tunnelvariante innerhalb des Karlsruher Stadtgebiets insgesamt zu einer günstigeren Raumverträglichkeit führt. Eine solche Lösung könnte Konflikte mit wertvollen Lebensräumen, dem Wasserhaushalt, bestehenden Gehölzstrukturen, Erholungsfunktionen, dem Landschaftsbild sowie dem Flächenverbrauch in erheblichem Umfang vermeiden oder reduzieren.

Der Tunnel müsste im Bereich des LSG Elfmorgenbruch vollständig in unterirdischer Bauweise erfolgen, d.h. ohne oberirdische Eingriffe oder Offenbauweise. Ferner muss eine ausreichende bauliche Tiefe der unterirdisch voranzutreibenden Röhren (bei zweigleisigem Bau) gewährleistet werden, damit die Hydrologie des Gebietes möglichst unverändert bleibt oder zumindest nur gering beeinflusst wird. Ebenfalls könnte ein durchgehender Tunnel zwischen den beiden genannten Anschlussstellen der BAB 5 eine naturverträglichere Lösung für die Querung der beiden Fließgewässer darstellen, sofern mit einer entsprechenden Bauweise eine sichere Unterquerung gewährleistet werden kann.

Schließlich wäre zu prüfen, ob die derzeitige Planung, welche drei Querungen mit insgesamt drei Einlass- und drei Auslassbauwerken vorsieht, im Vergleich zu einem längeren durchgehenden Tunnel mit lediglich einem Einlass- und einem Auslassbauwerk nicht die ungünstigere Variante darstellt. Ein längerer Tunnel würde nicht nur die hohe Zahl naturschutzfachlicher Konflikte deutlich reduzieren, sondern auch Eingriffe in die Fließgewässer minimieren, den Flächenverbrauch verringern sowie Beeinträchtigungen weiterer Schutzgüter im Stadtgebiet vermeiden. Vor diesem Hintergrund erscheint eine umfassende Prüfung einer längeren Tunnelvariante im Stadtgebiet Karlsruhe aus Sicht des Naturschutzes und der Raumverträglichkeit zwingend geboten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Torsten Bittner, Dr. Robert Trusch  
Naturschutzbeauftragte für den Stadtkreis Karlsruhe