

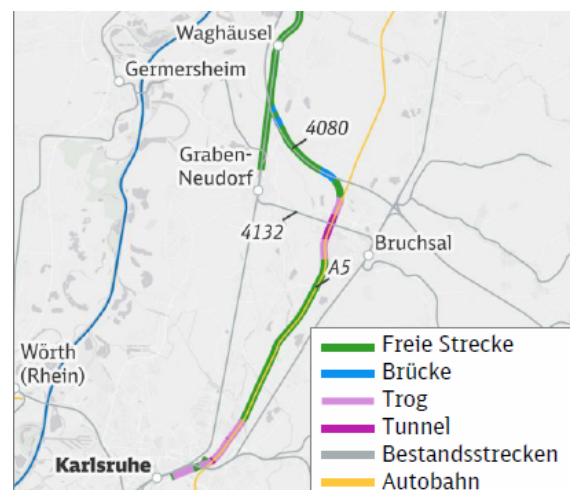
Bahnprojekt Rotterdam - Genua, Teilbereich Mannheim - Karlsruhe

Liebe Karlsruher Mitbürgerinnen und Mitbürger,
seit dem letzten Bericht vor nahezu zwei Jahren im Heft 4/2024 hat die Deutsche Bahn (DB) die Planungen fortgeführt, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Dialogforum erörtert und im November 2025 eine **Vorzugsvariante** bekannt gegeben. Damit läuft der Planungsprozess mit Öffentlichkeitsbeteiligung bereits seit über 5 Jahren. Die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine (AKB) ist Mitglied im Dialogforum.

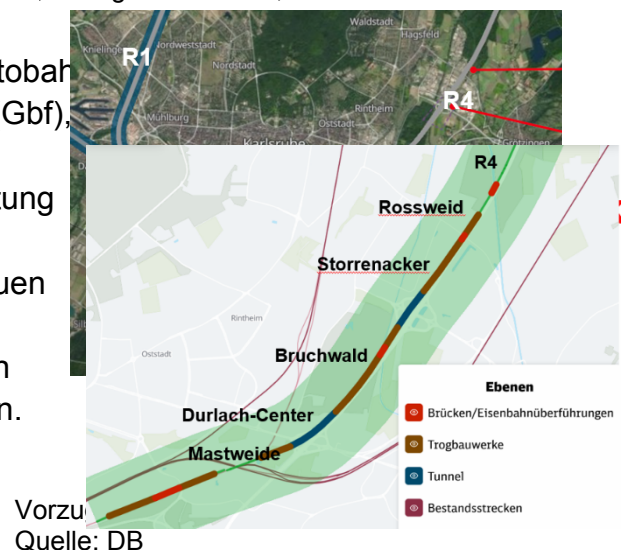


Zur Erinnerung: Das Bahnprojekt Neubaustrecke/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe ist der Lückenschluss im Rahmen der Europäischen **Güterbahntrasse Rotterdam – Genua**, das als letzter Abschnitt geplant wird. Die anschließenden Abschnitte Frankfurt – Mannheim im Norden und Karlsruhe – Basel im Süden sind schon sehr viel weiter gediehen. Es wurde untersucht, ob und wo die Güterbahnstrecke ausgebaut werden kann oder neu gebaut werden muss, um den zukünftigen Güterzugverkehr bewältigen zu können. Bei nicht ausreichenden Bestandsstrecken müssen zwei neue Gleise gelegt werden. Letztendlich prüfte die DB, wo diese beiden neuen Gleise mit geringsten Schwierigkeiten und Widerständen gebaut werden könnten.

Im 15. Dialogforum vom 24.11.2025 hat die DB ihre Vorzugsvariante R4 bekannt gegeben. Diese Vorzugsvariante bündelt die beiden zusätzlichen Gütergleise ab Forst nach Süden mit der Bundesautobahn verlaufend) und endet im Karlsruher Güterbahnhof (Gbf), Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe im Gbf planungsbegrenzt ist. Die Vertreter der Stadtverwaltung und die der Bürgervereine haben immer wieder nachgefragt und angemahnt, den Anschluss der neuen Gleise an die bestehenden südlichen Trassen nach Ettlingen (4000) und Durmersheim (4020) und deren Kapazitätsbelastung in erforderlicher Tiefe zu planen. Auch Anfragen beim Bahnprojekt Basel – Karlsruhe führten nicht weiter, da dieses Projekt keine Schnittstelle zum Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe aufweist und als Zielpunkt den



Vorzugsvariante R4, Quelle: DB



Vorzugsvariante R4, Quelle: DB

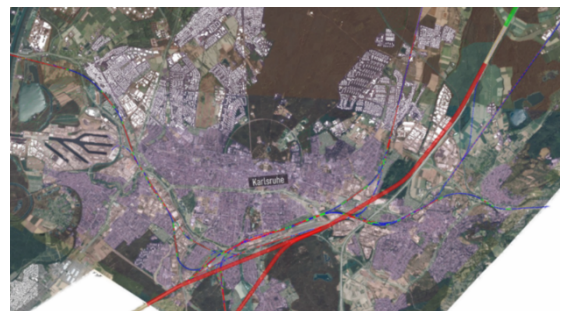
Hauptbahnhof (Hbf) hat. Es fehlt also nach wie vor eine integrale Betrachtung/Planung des gesamten Karlsruher Stadtgebiets auch im Süden. Es ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, an dem wir diese Planungslücke nicht länger hinnehmen und nicht akzeptieren können.

Die Festlegung der Vorzugsvariante R4 beinhaltet für Karlsruhe auch , dass die Westvariante R1 in Tunnellage (entlang der B36 mit Tunnelanschluss an die südlichen Bestandstrassen) ausgeschieden ist, der Hbf an die neuen Gleise von Norden her nicht angebunden werden muss.

Variante R1 im Westen und R4 im Osten
Quelle: DB

Vor dem Hintergrund, dass nach Aussage der DB 90% der Güterzüge als Transitverkehr an Karlsruhe vorbeifahren, und die Betroffenheit im Karlsruher Raum extrem groß ist, hat der Gemeinderat bereits im Juli 2022 die Empfehlung beschlossen, den **Karlsruher Bereich für den Güterverkehr komplett zu untertunneln**. Aufgrund zahlreicher Betroffenheiten müsste der Tunnel nördlich von Grötzingen/Hagsfeld bis zur Anbindung der beiden Trassen südlich von Rüppurr (Trasse 4000) und südlich von Oberreut (Trasse 4020) reichen.

Die Bürgervereine der betroffenen Stadtteile können bei der Vorzugsvariante R4 nicht akzeptieren, dass zwei zusätzliche Gleise in einer Überbündelung zusammen mit einer zukünftig auf acht Fahrstreifen zu erweiternden BAB A5 durch den Osten zwischen Karlsruhe-Ost und Durlach gelegt werden und damit die Wohnbevölkerung tags und nachts den



Von der DB geplanter Tunnel im Osten,
Quelle: DB

europäischen Güterverkehr vor der Haustüre erdulden müsste, Gewerbegebiete betroffen wären sowie Naturreservate vernichtet würden. Die Bürgervereine fordern daher weiterhin die Untertunnelung wie oben aufgeführt.

Für die Variante R4 hat die AKB mit den Bürgervereinen die Betroffenheiten nicht nur für die Trasse bis zum Gbf zusammengestellt, sondern auch darüber hinaus für die Bestandstrassen mit Zusatzverkehr im Süden. Betroffen wären an der Trasse 4020 Bulach und Oberreut, an der Trasse 4000 Weiherfeld-Dammerstock und Rüppurr sowie Beiertheim an beiden. Dort erzeugt der zunehmende Güterverkehr, aber auch der zunehmende Personenverkehr zusätzliche Belastungen (Stichwort: Deutschland-Takt 2030).

Die Betroffenheit erhöht sich dadurch, dass wegen des geplanten Ausbaus der BAB A5 auf 8 Spuren die Autobahn GmbH grundsätzlich ca. 30 m Abstand verlangt, in kritischen Fällen zwar weniger, aber nur wenn auf der anderen Seite (in unserem Fall östlich der A5) ausreichend Platz wäre, die Erweiterung vorzunehmen. Da die Bahn selbst für die Trogbauweise ca. 15 m Breite beansprucht, ist man schnell bei einer Schneise von knapp 50 m. Im Waldbereich kommt noch der Sicherheitsabstand zu den Bäumen hinzu. Zu berücksichtigen ist auch die Breite für die temporäre Baustellenlogistik.

Die derzeitige Vorgehensweise der DB, eine Vorzugsvariante nur bis zum Gbf ohne Planung des weiteren südlichen Verlaufs im Stadtgebiet beim Regierungspräsidium einzureichen, lehnen wir ab und fordern, zeitnah und rechtzeitig den südlichen Bereich mitzuplanen. Karlsruhe darf keine Planungen akzeptieren, die mit dem Erreichen des Gbf aufhören.

Es sei auch an dieser Stelle nochmals vermerkt, dass die AKB und die Bürgervereine ohne Einschränkung den Ausbau der Gütertrasse Ma – Ka – Rastatt unterstützen. Die Bürgervereine der betroffenen Stadtteile sind aber der Meinung, dass für das gesamte Karlsruher Stadtgebiet umfassend gedacht werden muss. Es handelt sich hier um ein Jahrhundert-Werk nach dem Motto: „Die Bahn macht sich fit für die nächsten 100 Jahre.“

Die AKB forderte daher zeitnah im Namen der Bürgervereine der betroffenen Stadtteile in einer Stellungnahme an den Gemeinderat und die Verwaltung im Dezember

einen Einspruch gegen die Einreichung der Vorzugsvariante R4 beim Regierungspräsidium, bevor nicht die Weiterführung nach Süden belastbar geplant ist und mit eingereicht wird,

unabhängig davon letztendlich aber die Untertunnelung des Karlsruher Stadtgebiets, wie vom Gemeinderat im Juli 2022 beschlossen.

Da auch andere Gemeinden im Planungsbereich ihre Bedenken und Einwände bzgl. der Vorzugsvariante R4 im Regionalverband zum Ausdruck brachten, was zur Vergabe zusätzlicher Gutachten führte, unterstützen wir die Stadtverwaltung, auch die nicht bearbeitete Planungsschnittstelle zwischen NBS/ABS Ma – Ka und NBS/ABS Basel – Ka in diesen Gutachten bearbeiten zu lassen.

Die AKB im Namen der Bürgervereine Hagsfeld, Rintheim, Durlach, Untermühl- und Dornwaldsiedlung, Südstadt, Weiherfeld-Dammerstock, Rüppurr, Bulach, Beiertheim und Oberreut.

Die konkreten Betroffenheiten im Raum Karlsruhe in den einzelnen Stadtteilen können Sie in Artikeln im gelben Innenteil der einzelnen Bürgerhefte nachlesen.

Ihr AKB-Vorsitzender
Dr. Helmut Rempp