



BUND • Waldhornstr. 25 • 76131 Karlsruhe

Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 21)
Markgrafenstr. 46
76247 Karlsruhe

Per E-Mail:
Stabstellemannheim-karlsruhe@rpk.bwl.de

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland (BUND)**

Landesverband
Baden-Württemberg e. V.

Regionalverband
Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom
RPK 21-2437-8, 28.05.2026

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Telefon, Name

Datum
30.07.2026

Raumverträglichkeitsprüfung Bahnprojekt Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe

Gemeinsame Stellungnahme der nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Verbände:

BUND – Landesverband Baden-Württemberg e. V.

- Erarbeitet durch: Regionalverbände Mittlerer Oberrhein & Rhein-Neckar-Odenwald
- Unterstützt durch: BUND Karlsruhe & BUND Hockenheim Rheinebene

LNV – Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V.

- Erarbeitet durch: Arbeitskreise Karlsruhe, Rastatt/Baden-Baden & Rhein-Neckar

NABU – Landesverband Baden-Württemberg e. V.

- Erarbeitet durch: Bezirksverbände Mittlerer Oberrhein & Rhein-Neckar-Odenwald
- Unterstützt durch: NABU Stiftung Nationales Naturerbe, Ortsgruppen Hambrücken, Schwetzingen & Mannheim

Mit weiteren Beiträgen von:

- AGNUS Bruchsal
- Umweltforum Mannheim Agenda 21 e. V. (Hinweis: Siehe separate Stellungnahme vom 22.07.2026)

**BUND Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe
T 0721/3585-82, F -87
bund.mittlerer-oberrhein@bund.net

**LNV
Baden-Württemberg e.V.**
Arbeitskreis Karlsruhe
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal
T 07240/4403, F 07240/926471
rahn@justmail.de

**NABU Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Kreisverband Karlsruhe
Kronenstraße 9
76131 Karlsruhe
T 0721/36060
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im oben genannten Verfahren Stellung beziehen zu können.

In der Anlage übersenden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme der beteiligten Vereinigungen zur Raumverträglichkeit der Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe.

Für Rückfragen oder einen weiterführenden Austausch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Klatt

vom NABU Bezirk Mittlerer Oberrhein

Dr. Klaus-Helimar Rahn

vom LNV Arbeitskreis Karlsruhe

Dr. Kathleen Lemanski

vom BUND Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald

Armin Gabler & Henrik Buckleo

vom BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Stellungnahme

1. Grundsätzliche Position

Die Verfasser dieser Stellungnahme akzeptieren die Weiterverfolgung der vorgelegten Vorzugsvariante R 4. Die Verlagerung von Transportgütern unterschiedlicher Art von der Straße auf die Schiene ist aufseiten der Verbände ein wesentlicher Grundsatz der Verkehrsgestaltung. Nicht zuletzt wegen der deutlich geringeren Belastung des Klimas durch die Reduktion von verkehrsbedingten Treibhausgasen ist die Förderung des Gütertransports durch die Bahn ein sinnvoller Weg.

Allerdings fordern die Natur- und Umweltverbände, dass die parallel verlaufenden Straßenkapazitäten zeitgleich zurückgebaut werden, da die freiwerdenden Straßenkapazitäten ansonsten vom motorisierten Individual- und zusätzlichen Güterverkehr genutzt werden und die Belastung des Klimas steigt statt sinkt. Die perspektivische Verbreiterung der BAB A 5 von sechs auf acht Spuren zwischen Walldorf und Karlsruhe und der Ausbau insbesondere der großen Tank- und Rastanlagen um bis zu 250 % (!) widersprechen dem Klimaschutz und Flächenverbrauch erheblich.

Vor diesem Hintergrund ist die Akzeptanz der Variante R 4 durch die Verbände zu verstehen, allerdings nur unter der Bedingung des Verzichts auf diese geplanten Straßen- und Rastanlagenausbauten und mit der Forderung des Rückbaus von Straßenkapazitäten. Obwohl sie in Bezug auf den Naturschutz schlechter verträglich ist als die Variante R 5, ist sie über alle untersuchten Parameter hinweg diejenige mit den größten Realisierungsaussichten. Eine möglichst zügige Realisierung der neuen Güterverkehrsstrecke muss aus Sicht der Verbände aus den oben genannten Gründen ein prioritäres Ziel sein.

Auch der im Vergleich zum Straßenbau deutlich geringere Eingriff in Natur und Landschaft durch den verminderten Flächenverbrauch ist ein Argument für die Verlagerung auf die Schiene. Gleichwohl wird die 69,5 km lange ABS/NBS zwischen Mannheim und Karlsruhe nach jetzigem Planungsstand in hohem Maße bisher unverbaute Landschaft beanspruchen. Das wird allein für den Bereich des Arten- und Biotopschutzes einen sehr großen Ausgleichsbedarf generieren und sehr hohe und ggf. teilweise unlösbare Konflikte mit bestehenden Schutzgebieten (NSG und FFH) auslösen. Daran ändert auch die grundsätzlich unterstützte sehr hohe Bündelungsquote mit der existierenden Infrastruktur von 97 % der Streckenlänge nichts. An dieser Stelle muss betont werden, dass aus Sicht der Verbände die Vorzugsvariante R 4 als Kompromiss verstanden wird, gewissermaßen als das „geringste Übel“ hinsichtlich des Landschaftsverbrauchs und

damit der Eingriffe in Natur und Landschaft. Eine darüber hinausgehende (Zer-)Störung bisher un bebauter Landschaft ist nicht akzeptabel. Demgegenüber ist im anschließenden Planfeststellungsverfahren unbedingt daran zu arbeiten, die letztliche Trasse zu optimieren, um den Flächenverbrauch insbesondere im Bereich der Grünstrukturen auf ein Minimum zu reduzieren. Jede Änderung dieser Variante, die zu Lasten der Natur geht, lehnen wir strikt ab.

Die Optimierung der Antragsvariante für das Genehmigungsverfahren betrifft über den bloßen Flächenverbrauch hinaus die Eingriffsdimension in besonders geschützte Lebensräume und in die Lebensstätten von Tieren und Pflanzen. Hier wird neben dem nationalen Naturschutzrecht auch das übergeordnete europäische Recht berührt. Die dort sicher notwendig werdenden Ausnahmeverfahren sind auf der Ebene der Raumordnung noch nicht detailliert zu prognostizieren. Gleichwohl ist bereits heute absehbar, dass ein erheblicher Kompensationsbedarf zu erwarten ist (s. oben). Dieser Kompensationsbedarf ist zwingend über reale, flächenbezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im selben Naturraum zu erbringen. Ausgleichszahlungen werden als unzureichend abgelehnt. Es gilt, die Eingriffe in diese Gebiete (Natura 2000) auf keinen Fall über den jetzigen Planungsstand hinaus nach Anzahl und Größe zu erweitern. Dasselbe trifft auf betroffene Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und Waldschutzgebiete zu.

Im übermäßig stark zersiedelten Rheingraben sind verbleibende Rückzugsräume für die Natur mittlerweile ein knappes Gut geworden. Gerade regionale Grünzüge dienen nicht nur dem Naturschutz, sondern auch der Klimaanpassung, der Landwirtschaft und der Naherholung.

Die Offenhaltung der wertvollen Freiräume ist eine zentrale Aufgabe der Regionalplanung. Deshalb ist die Rücksichtnahme auf Regionale Grünzüge und Grünzäsuren ein wesentliches Planungskriterium. Die Variante R 4 kommt auf der Ebene der Raumordnung nicht ohne Eingriffe in diese Freiräume aus. Auch hier fordern die Verbände für das Planfeststellungsverfahren eine finale Trassenwahl mit größtmöglicher Freiraumschonung.

2. Zur Einordnung des Verfahrens

Wie in den Planungsunterlagen vielfach betont wird, lässt die Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung keine detaillierte Bilanzierung von Eingriffsdimensionen zu. Ebenso muss offenbleiben, wie genau die fällig werdenden Ausgleichsmaßnahmen und die Kohärenzsicherung bei Natura 2000-Gebieten aussehen werden.

Hierzu führt die Planungsträgerin aus:

„Auf der nachfolgenden Planungsebene müssen die voranstehend getroffenen Prognosen bezüglich der Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten durch die Antragsvariante durch

vertiefende Untersuchungen anhand des konkreten Trassenverlaufs und Flächeninanspruchnahmen überprüft werden. Dabei sind auch Prüfungen zu naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorzunehmen, die nicht Gegenstand der RVP sind. Eine Entscheidung über die naturschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens kann erst auf Planfeststellungsebene durch Beantragungen von Ausnahmegenehmigungen bzw. Befreiungen getroffen bzw. erreicht werden. Auf Raumordnungsebene kann allenfalls eine Abschätzung getroffen werden, ob die Ausnahmevoraussetzungen voraussichtlich gegeben sind, um Genehmigungsrisiken/-hindernisse in der weiteren Planung auszuschließen“.

Somit ist auch diese Stellungnahme der Verbände als vorläufig einzuordnen. Grundlage sind die textlichen und kartographischen Ausführungen auf raumordnerischer, d. h. mit vielen Unschärfen behafteter Ebene. Konkrete Aussagen der Verbände zur Verträglichkeit der Vorzugsvariante mit den entsprechenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen können erst auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Entsprechendes gilt für die notwendig werdenden Ausnahmeverfahren nach § 34 und § 45 BNatSchG mit den zugehörigen Kohärenzsicherungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen.

Die Akzeptanz der Vorzugsvariante R 4 ist die Anerkennung eines plausiblen Vergleichs der acht ernsthaft in Betracht kommenden Planungsvarianten über den gesamten Streckenverlauf und über die unterschiedlichen Prüfungsthemen hinweg. Die Ebene lässt noch keine detaillierte Beschäftigung mit Fragen der Eingriffsvermeidung und -minderung zu. Daraus folgend ist ebenso eine Beurteilung der gesetzlich vorgeschriebenen Kompensation nicht zu leisten. Mit diesen Aspekten werden sich die Verbände im Laufe des Planfeststellungsverfahrens intensiv beschäftigen.

3. Problematische Streckenabschnitte

Bereits jetzt sind problematische Eingriffe in geschützte Natur absehbar, die im Folgenden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – aufgeführt werden. Auch hier wird die abschließende Einschätzung erst möglich sein, wenn die konkrete Trasse mit sämtlichen, unvermeidbar nötigen Eingriffen feststeht und gegebenenfalls eine Ergänzung der Konfliktanalyse erfolgt.

Die Akzeptanz der Verbände bezüglich der raumordnerischen Vorzugsvariante R 4 versteht sich rein auf Basis des jetzigen Planungsstandes „auf großer Flughöhe“. Da konkrete Detailplanungen noch ausstehen, behalten sich die Verbände ihre finale Positionierung – insbesondere mit Blick auf die absehbaren Ausnahmeverfahren nach §§ 34, 45 BNatSchG – ausdrücklich vor.

Bereich Mannheim

Es wird angeregt, den gesamten Raum Mannheim vollständig in die laufende Raumverträglichkeitsprüfung einzubeziehen. Auch wenn argumentiert wird, dass eine mögliche Tunnellösung oder ein Bestandsausbau inklusive Vermeidungsmaßnahmen raum- und umweltverträglich umsetzbar wären und dies im Planfeststellungsverfahren geprüft werden kann, halten wir eine frühzeitige Gesamtprüfung für sachdienlicher.

Die Region Mannheim verzeichnet bereits heute eine außergewöhnlich hohe Schienenlärm-betroffenheit und steht unter hohen planerischen Flächenkonkurrenz. Eine frühzeitige, integrierte Prüfung ist daher unverzichtbar, um die Faktoren in dem ohnehin stark beanspruchten urbanen Raum von Anfang an zu minimieren.

Zudem der Hinweis, dass auf Basis der Erfahrungen anderer Anträge auf Waldumwandlung in Mannheim keine geeigneten Flächen in der Region bzw. im Naturraum 3. Ordnung zur Verfügung stehen.

FFH-Gebiet DE 6617-341 „Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen“ (darin speziell: NSG und LSG Hirschacker & Dossenwald und LSG Unterer Dossenwald)

Dieses FFH-Gebiet zeichnet sich unter anderem durch Vorkommen des FFH-Lebensraumtyps (LRT) 2330 (Binnendünen mit Magerrasen) und durch Lebensstätten der streng geschützten Käferarten Heldbock und Hirschkäfer aus. In den Unterlagen werden folgende Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs angeführt: *„Die Neuentwicklung von Flächen des Lebensraumtyps 2330 umfasst Maßnahmen zur Entwicklung/ Restaurierung lückiger, bodensaurer Sandrasen, mit Freistellung durch Entbuschung, Entfernung von Humusschichten zur Freilegung von Sand, Nährstoffentzug sowie die Bekämpfung invasiver Arten. Hierfür kann auch eine kleinflächige Entwaldung erforderlich sein, für die sich geringwertige Kiefernbestände anbieten. Zur Pflege der Sandmagerrasen eignet sich eine extensive jährliche Beweidung“*. Diese Schilderung scheint auch aufgrund gewonnener Erfahrungen in den Sandrasen bei Schwetzingen plausibel und gibt Anlass zu der Annahme, dass Eingriffe in diesen LRT zu kompensieren sind. Entsprechendes gilt für die Lebensstätten der altholzbewohnenden Käferarten. Diese Einschätzung ist jedoch ausdrücklich als vorläufig einzustufen und wird im anschließenden Planfeststellungsverfahren weiter präzisiert

Durch die Vorzugsvariante R4 wird der Dossenwald im FFH-Gebiet „Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen“ tangiert, wo die Trasse oberirdisch mit Tunneleinmündung für den südlich anschließenden Tunnel in Richtung Schwetzingen geführt werden soll. Die oberirdisch geführte Trassenbreite soll 12 m betragen plus Einschnitts- und Dammböschungen.

Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) sind Eingriffe in Wälder in Verdichtungsräumen sowie in Wälder mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen – was beides auf den Dossenwald zutrifft – auf das Unvermeidbare zu beschränken. Aus diesem Grund bitten wir zur Reduzierung der Eingriffe im Dossenwald / FFH-Gebiets „Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen“ zu prüfen, inwieweit eine Tunnelführung im Dossenwald (ähnlich wie beim Pfingstbergtunnel) von Süden kommend in maximal naturschonender Bauweise fortgesetzt werden kann. In der Prüfung sind auch die potentiellen Baustellenflächen und deren irreversiblen Eingriffe ins Gebiet zu betrachten.

Damit könnten die beschriebenen Konflikte mit dem Vorranggebiet für Naturschutz sowie die erwarteten erheblichen Eingriffe in das FFH-Gebiet durch echte Minderungsmaßnahmen vor Ort reduziert werden, anstatt sie lediglich über Ausnahmeverfahren nach § 34 BNatSchG zu ermöglichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass in diesem Streckenabschnitt ein Gebiet betroffen ist, das als Nationales Naturerbe der NABU-Stiftung Nationales Naturerbe übertragen wurde. Das Gebiet ist von herausragender Bedeutung. Die Nordostecke des Naturerbe-Gebiets ragt in den Korridor der Vorzugsvariante R 4. Daher das Votum, in diesem Bereich den Korridor schmaler vorzusehen, so dass die Naturerbefläche und das NSG, der Schonwald & die geschützten Waldbiotope westlich der Friedrichsfelder Landstraße ausgespart bleiben.

LSG Schwetzingen Schloßgarten und Umgebung

Wegen der in diesem Bereich vorgesehenen Untertunnelung werden zwar keine gravierenden Naturschutzauswirkungen erwartet, doch können begleitende technische Einrichtungen wie Rettungsschächte und die Belüftungszentrale zur Beanspruchung von Natur und Landschaft führen. Hierzu würden sich die Verbände im Planfeststellungsverfahren äußern.

NSG und LSG Hockenheimer Rheinbogen (darin speziell ehemaliges Landesgartenschau-gelände)

Die geplante Trassenführung wird im Bereich des ehemaligen Landesgartenschau Geländes von 1991 in Hockenheim, zwischen dem Bahnhofsumfeld und der bestehenden Bahntrasse, vom nördlichen bis zum südlichen Ortseingang Flächen beanspruchen. Mit dem Vorhaben gehen Eingriffe in Gehölzbestände und den Stadtbaumbestand sowie Beeinträchtigungen der daran gebundenen Tierwelt einher. Darüber hinaus sind nachteilige Auswirkungen auf eine für das lokale Klima bedeutsame Frischluftschneise zu erwarten. Zur Vermeidung, Minimierung und

Kompensation der hierdurch verursachten Auswirkungen sind geeignete Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Ferner kommt dem Areal eine hohe Bedeutung für die wohnortnahe Erholung der Bevölkerung der Stadt Hockenheim sowie der angrenzenden Kommunen zu.

Vogelschutzgebiet DE 6717-401 „Wagbachniederung“ / FFH-Gebiet DE 6717-341 „Lußhardt zwischen Reilingen und Karlsdorf“ / NSG 2.064 „Wagbachniederung“

Dieses mehrfach geschützte Gebiet wird von der Trasse R 4 in unterschiedlicher Weise betroffen: Sie verläuft unmittelbar am Ostrand des Vogelschutzgebiets. Das FFH-Gebiet wird an zwei Stellen von der Trasse durchschnitten. Aufgrund der außerordentlichen Vogelvorkommen sowie der Vorkommen von Bechsteinfledermäusen und des Grauen Langohrs bedarf es einer Trassenoptimierung zur maximalen Schonung der Schutzgebietsflächen und der Lebensstätten streng geschützter Arten. Eine Trassenverschiebung nach Westen in das Vogelschutzgebiet hinein lehnen die Verbände strikt ab, da unter diesen Umständen eine tragfähige Eingriffskompensation nicht realistisch ist. Auch die Deutsche Bahn wies in der Besprechung vom 10. Dezember 2025 darauf hin, dass eine westliche Variante durch die Wagbachniederung nach EU-Recht keine Genehmigungsgrundlage besitzt, da zumutbare Alternativen ohne Eingriffe in das Vogelschutzgebiet existieren.

Zu beachten ist weiterhin, dass bei der Bauausführung die Beeinträchtigung insbesondere der Vogelwelt durch die Bautätigkeit so gering als möglich gehalten werden kann (ökologische Baubegleitung). Dies wäre im Voraus schon mitzubetrachten.

FFH-Gebiet DE 6717-341 „Lußhardt zwischen Reilingen und Karlsdorf“

Dieses FFH-Gebiet wird geprägt vom LRT 6160 (Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald) mit Vorkommen des LRT 2330 (Binnendünen mit Magerrasen). Als Lebensstätten streng geschützter Arten werden Vorkommen der Bechstein-Fledermaus, des Großen Mausohrs und des Hirschkäfers genannt. Der Eingriff in die Lebensstätten der Fledermäuse wirkt nicht nur über den Flächenverlust, sondern auch über die Beeinflussung der tradierten Flugbahnen (Zerstörung bisheriger Flugkorridore). Entsprechend aufwändige Kompensationsmaßnahmen sind zu erwarten.

Bei Hambrücken wären die Konflikte mit dem Naturschutz bei einem Trassenverlauf nördlich der bestehenden Bahnstrecke deutlich geringer als bei deren Anlage südlich der Bestandsstrecke. Um Konflikte mit dem Vogel- und Naturschutzgebiet „Saalbachniederung bei Hambrücken“ und den angrenzenden Schonwaldbereichen zu vermeiden, fordern die genannten Naturschutzverbände eine finale Trassenführung im Norden der Bestandsstrecke.

Zu den im Haupttext auf Seite 260 erwähnten möglichen Ausgleichsmaßnahmen in der Saalbachniederung ist zu bemerken, dass eine dort genannte Neuaufforstung aus unserer Sicht nicht realisierbar ist, da insbesondere der Übergangsbereich vom Wald auf Offenland ein naturschutzfachlich wertvolles Gebiet darstellt (siehe Gutachten für die Ausweisung der Saalbachniederung als Naturschutzgebiet, Regierungspräsidium Karlsruhe).

Bei den durchgeführten „FFH-Vorprüfungen“ „Lußhardt zwischen Reilingen und Karlsdorf“ („VOP_VSG_Saalbachniederung_bei_Hambrücken.pdf“ Seite 7 und „FFH_VP_Lußhardt_zwischen_Reilingen_und_Karlsdorf.pdf“ 13) wurde bisher nur ein Teil der wertgebenden Arten erfasst. Unter nachfolgendem Dropbox-Link sind weitere uns bekannte Arten (kein Anspruch auf Vollständigkeit) hinterlegt.

(Dropbox-Link: <https://www.dropbox.com/scl/fo/8tf5gphfgv5e7emo5kynn/AM-hKz0QkMoOhR70fTfrX7p4?rlkey=svkbqqmcknj0dww9govlii3k2&dl=0>)

Für den Streckenabschnitt südlich von Hambrücken entlang der 4080 wurde seitens der Naturschutzverbände auch schon eine Tieferlegung zur Querung der 4080 als sinnvolle und wohl auch kostenmäßig prüfbare Option vorgeschlagen. Dies würde auch die Möglichkeit von „Grünbrücken“ verbessern.

In diesem Bereich wäre auch eine „flächenoptimierte“ (möglichst nahe den ICE-Gleisen geführt) Gleisführung zu befürworten (Verwendung des aktuellen Bereiches für den Fahrradweg und Erdwall).

Diese Punkte würden von uns im Planfeststellungsverfahren nochmals betrachtet werden.

NSG „Gewann Frankreich – Wiesental“

In dieses Naturschutzgebiet wird nach Stand der Dinge randlich eingegriffen werden. Der Bau von Verkehrsanlagen ist in diesem Schutzgebiet grundsätzlich verboten. Bei einer möglichen Befreiung von der Schutzgebietsverordnung ist darauf zu achten, dass Eingriffe ausgleichbar sind. Davon geht die Planungsträgerin derzeit aus. Die Verbände werden auch diese Annahme im Rahmen der Planfeststellung überprüfen und eine entsprechende Stellungnahme abgeben.

Die Sandrasen westlich des Ortsteils Wiesental, die teilweise als NSG "Gewann Frankreich-Wiesental" geschützt sind und teilweise als FFH-Gebiet, werden durch die vorliegende Planung in großem Umfang beeinträchtigt und ihre Fläche weiter verkleinert. Das ist unabhängig davon, ob eine Trassenführung entlang der bestehenden alten Bahnlinie verfolgt wird oder eine Alternative entlang der Schnellbahn geplant wird (wie von der Stadt Waghäusel gefordert).

Das bestehende flächenhafte Naturdenkmal am Haltepunkt Wiesental (zum Schutz der Steppe-
penwolfsmilch ausgewiesen) würde vollständig verschwinden.

Die Sandrasen des „Frankreich“ sind europaweit bedeutende Lebensräume und zählen zu den
größtflächigsten Sandrasengebiete in Nordbaden (wenn nicht des ganzen Landes Baden-Würt-
temberg) und sind einer der wichtigsten Naturräume in der nordbadischen Rheinebene. Ihre Flä-
che wurde durch den Bau der Schnellbahn in den 1980er und 1990er Jahren sowie durch den
Bau der B-36-Ortsumgehung erheblich verkleinert, was aber durch Extensivierung und Auswei-
sung weiterer Schutzflächen kompensiert wurde.

Die Stadt Waghäusel hat in Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden im Jahre 2025 beim
Regierungspräsidium Karlsruhe beantragt, die bisher nur unter FFH-Schutz stehenden Flächen-
teile als Erweiterung des Naturschutzgebiets „Frankreich“ auszuweisen. Das Regierungspräsi-
dium hat dem bereits positiv geantwortet und wird diesen Antrag mit Priorität weiterverfolgen.

Ein oberirdischer Bau der Güterbahntrasse im Bereich westlich des Ortsteils Wiesental würde
die Fläche der Sandrasen erheblich und großflächig verkleinern und ihre Funktion weiter gefähr-
den. Dies würde ein europaweit bedeutendes Schutzgebiet massiv beeinträchtigen. Ein funktio-
naler Ausgleich scheint lokal wegen fehlender Flächen nicht möglich.

Die Naturschutzverbände fordern daher nachdrücklich eine Untertunnelung zwischen Waghäu-
sel und dem Kreuzungsbereich der Trassen südlich des Ortsteils Wiesental.

Hilfsweise wäre bei einem tatsächlichen oberirdischen Bau entlang der alten Bahntrasse ein
sehr großflächiger Ausgleich (mindestens 80 Hektar) vor Ort im Bereich südlich des Orts Wag-
häusel bis zum bestehenden FFH-Gebiet, sowie südlich des Ortsteils Wiesental im Bereich öst-
lich der alten Bahntrasse notwendig, womit die Fläche des bestehenden FFH- und NSG-Gebiets
erweitert würde.

FFH-Gebiet DE 6917-311 „Kinzig-Murg-Rinne und Kraichgau bei Bruchsal, Retentionsraum Oberfüllbruch“

Im gesamten Bereich zwischen der Ortslage Karlsdorf und Höhe Weingarten würden durch die
geplante Trasse wertvolle Feuchtwälder der Kinzig-Murg-Rinne flächenmäßig betroffen, weiter
zerschnitten und ohne Möglichkeit von lokalem Ausgleich zerstört. Dies ist besonders proble-
matisch im Bereich zwischen Untergrombach und Büchenau, wo auch noch die notwendigen
Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche Fläche erfordern würden.

Sehr große und potenziell unlösbare Konflikte bestehen insbesondere auch im äußerst wertvol-
len Feuchtwaldgebiet „Dolach“ östlich von Staffort.

Zu fordern ist nicht nur funktioneller, großflächiger Ausgleich in direkter Nachbarschaft, sondern ein Heranrücken der Trasse direkt an die A 5 unter Streichung eines möglichen Korridors für einen möglichen achtstreifigen Ausbau der Trasse, der von den Verbänden nachdrücklich abgelehnt wird.

Konflikte bestehen außerdem mit dem Wasserschutzgebiet der westlichen Büchenauer Hardt südlich von Karlsdorf, wodurch die Wasserversorgung sowohl von Bruchsal als auch von Karlsdorf potenziell gefährdet wird.

Der Lebensraumtyp (LRT) 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) lässt sich nach Angaben der Planungsträgerin durch Neuentwicklung auf nadelholzdominierten Flächen sowie durch die Aufwertung bestehender Buchenwald-Standorte (Nutzungsverzicht, Fremdbaumartenentnahme) erfolgversprechend anlegen, sodass Kohärenzmaßnahmen machbar erscheinen. Darauf wird im Planfeststellungsverfahren detailliert einzugehen sein. Demgegenüber steht jedoch, dass die konkreten Auswirkungen der Eingriffe in dieses Gebiet sowohl im FFH-Gutachten zur geplanten Sanierung des Retentionsraums Oberfüllbruch als auch in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) noch unzureichend gelöst sind. Völlig offen bleibt bei der Vorzugsvariante insbesondere die künftige Funktion des Retentionsraums, welcher angesichts der klimawandelbedingten Zunahme von Starkregenereignissen zwingend erforderlich ist.

Segmentvergleich Stichgleis Graben-Neudorf – Anbindung am „Grasigen Schlag“

Das geplante Stichgleis führt durch ein geschütztes FFH-Gebiet. Um die ökologischen Auswirkungen zu minimieren und rechtliche Vorgaben einzuhalten, bitten wir hier dringlichst um die Durchführung eines fundierten Segmentvergleichs mit einer alternativen Anbindung am „Grasigen Schlag“.

Das Fehlen einer solchen Variantenprüfung im aktuellen Planungsstand stellt aus unserer Sicht einen erheblichen Abwägungsmangel dar. Eine detaillierte Gegenüberstellung der beiden Trassenführungen ist zwingend erforderlich, um eine rechtssichere Abwägung der betroffenen Schutzgüter zu gewährleisten.

LSG „Elfmorgenbruch“ bei Karlsruhe

Hinsichtlich der Planungen im Bereich Elfmorgenbruch weisen wir darauf hin, dass es sich hierbei um ein hochsensibles Feuchtgebiet – einen Bruchwald – handelt. Das Gebiet beherbergt zahlreiche Arten, die auf die hydrologischen Verhältnisse angepasst sind (siehe auch Stellungnahme der Naturschutzbeauftragten vom 16.06.2026).

Die Planung sieht in diesem Bereich vor, die Güterbahntrasse in Trogbauweise sowie mit einem Brückenbauwerk zur Querung der Pfinz zu realisieren. Bei dieser Bauweise besteht neben der Flächeninanspruchnahme die Gefahr einer (Teil-)Entwässerung der Fläche, was mit erheblichen, klimaschädlichen CO₂-Freisetzungen sowie mit Störungen des Wasserhaushalts verbunden ist. Wir halten es für notwendig, dass in diesem Gebiet jegliche negative Beeinträchtigung der hydrologischen Verhältnisse im weiteren Verfahren ausgeschlossen wird, damit sich der bestehende Wasserhaushalt nicht verschlechtert.

Weiterhin ist zu fordern, dass die Trasse auch hier möglichst nahe an der Autobahn A 5 realisiert wird. Ein Mindestabstand von 40 m, wie er grundsätzlich neben Autobahnen gefordert wird, halten wir für absolut überbemessen. Aufgrund der Bedeutung des LSG Elfmorgenbruch dürfen in diesem Gebiet keine Flächen in Anspruch genommen werden, welche nicht absolut notwendig für den Bau der Güterbahntrasse sind. Die Flächeninanspruchnahme wird für die Verbände in der kommenden Planfeststellung eine sehr hohe Bedeutung haben und wir fordern hier eine frühzeitige und transparente Abstimmung mit allen Beteiligten.

Die Eingriffe in diesen bedeutenden Erholungsraum wurden auch bereits durch die Naturschutzbeauftragten Dr. Torsten Bittner und Dr. Robert Trusch kommentiert (16.06.2026): *„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“*. In dieser Position wird letztlich eingefordert, die Trasse auf voller Länge in einem Tunnelbauwerk zu führen. Dieser Stellungnahme, die durch zahlreiche Vorkommen bedrohter und geschützter Arten untermauert wird, schließen sich die Verbände unter Vorbehalt an und fordern die Prüfung eines Tunnels in maximal naturschonender Bauweise. Auch Baustellenflächen sind hierbei weitestgehend zu vermeiden. Jahrelange große Baustellen führen in sensiblen Gebieten wie hier zu nicht reversiblen Verlusten.

Langenbruchweg (südl. Hauptbahnhof): inkl. ggf. LSG Oberwald-Rißnert

Um Eingriffe in die angrenzenden Flächen am Langenbruchweg zu minimieren, sollten für den Ausbau möglichst die bestehenden Gleise der Güterumgebungsbahn Karlsruhe am Güterbahnhof genutzt werden. Der bestehende und gut frequentierte Radweg ist eine wichtige Radachse zwischen Durlach und Karlsruhe und muss in seiner lokalen Funktion bestehen bleiben.

Mastweidenweg am Kleingartenverein Mastweide

Auf Höhe der Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach, also unmittelbar beim Mastweidenweg, soll laut Plan die Trasse der Variante R4 von der Autobahn nach Westen abknicken, um an den Karlsruher Güterbahnhof angebunden zu werden. Am Mastweidenweg existiert jedoch eine vitale Population des Kammmolchs (Anhang II und IV der FFH-Richtlinie) sowie bedeutende Bestände von Berg- und Teichmolchen. Der Bau von Tunnelportalen, Schienentrassen und die damit einhergehende Flächenversiegelung im direkten Umfeld des Laichgewässers gefährden das Überleben dieser Populationen existenziell. Ein funktionaler Ausgleich ist aufgrund der lokalen Standorttreue der Amphibien fachlich nicht darstellbar.

Biotopverbund im Offenland

Der Erläuterungsbericht bilanziert 31 ha Flächenverlust für Kernräume des Biotopverbunds und 80 ha Flächenverlust für die Suchräume. Hier wird ein effizienter Ausgleich für die Sicherung von tragfähigen Verbundräumen notwendig werden. Die Verbände bauen darauf, dass im Genehmigungsverfahren funktionsfähige Verbundstrukturen gefunden und rechtlich gesichert werden. Das wird jedenfalls ein zentrales Ziel der Naturschutzverbände sein.

Landschaftszerschneidung und Querungsbauwerke, Verbreiterung der BAB A 5 auf acht Spuren

Zweifellos ist der hohe Anteil eines mit anderen Infrastrukturen gebündelten Trassenverlaufs ein großer Vorteil der Variante R 4, weil neue Landschaftszerschneidungen dadurch minimiert werden können. Sie ist im weiteren Verfahren konsequent beizubehalten und darf nicht durch spätere Trassenoptimierungen zulasten bislang unzerschnittener Landschaftsräume aufgegeben werden. Dem Vorteil dieser Variante steht jedoch gegenüber, dass die Bündelung mehrerer Verkehrswege die Überquerbarkeit der Trasse für die Tierwelt drastisch erschwert und den Raum faktisch abriegeln könnte.

Im Zusammenhang mit der perspektivischen Verbreiterung der BAB A 5 von sechs auf acht Spuren zwischen Walldorf und Karlsruhe und dem Ausbau insbesondere der großen Tank- und Rastanlagen um bis zu 250 % (!) ist allerdings stellenweise eine Unüberwindbarkeit von gebündelten Infrastrukturen zu erwarten.

Deshalb haben die Verbände erhebliche Zweifel an der Raumverträglichkeit der Summe beider Vorhaben (NBS/ABS-Strecke und Verbreiterung der A 5) und regen an, zugunsten der NBS/ABS-Strecke auf die Autobahnverbreiterung zu verzichten.

Auf jeden Fall ist zu fordern, dass auf der NBS/ABS-Strecke von insgesamt 69,5 km Länge an mehreren Stellen Wildtier-Querungshilfen gebaut werden, um zumindest punktuell die Landschaftszerschneidung aufzuheben. Hierzu werden die folgenden Stellen in den Planungsunterlagen genannt:

- Bündelungsabschnitt mit der Strecke 4020 südlich Alteichwald
- Bündelungsabschnitt mit der Strecke 4020 südlich Neulußheim
- Bündelungsabschnitt mit der Strecke 4080 bei Hambrücken
- Bündelungsabschnitt mit der A 5 zwischen Staffort und Waldbrücke
- Bündelungsabschnitt mit der A 5 südlich Weingarten (Gießbach/Weidgraben)

An (mindestens) diesen Punkten sind nach Auffassung der Verbände großdimensionierte und exklusiv für die Passage von Wildtieren konzipierte Querungsbauwerke vorzusehen.

4. Zusammenfassung

Die unterzeichnenden Naturschutzverbände tragen die Vorzugsvariante R 4 im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung unter der Bedingung des Rückbaus statt Ausbaus von Straßenkapazitäten mit. Sie begründen dies mit dem Grundsatz, möglichst viele Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, und zwar mit einer Variante, die sich durch große Realisierungschancen und ein vergleichsweise überschaubares Konfliktpotenzial auszeichnet.

Die Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung erlaubt noch keine detaillierten Angaben zum notwendigen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung. Ebenso wenig ist heute bereits abzusehen, welche Eingriffe im Detail Ausnahmeverfahren nach § 34 und § 45 BNatSchG erfordern werden.

Absehbar ist allerdings, dass solche Verfahren und somit Kohärenzmaßnahmen notwendig werden. Ob und in welchem Umfang diese gelingen können, werden die Verbände aus ihrer Perspektive im Planfeststellungsverfahren einschätzen.

Die grundsätzliche Zustimmung zur Variante R 4 ist somit an die Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung gebunden. Die letztliche Antragsvariante im Planfeststellungsverfahren kann zu ablehnender Haltung der Verbände in Detailfragen führen.

Das gilt auch mit Blick auf die zur Eingriffskompensation vorgesehenen Maßnahmen und die Kohärenzsicherung im Rahmen von Natura 2000.

Problematische Streckenabschnitte mit Eingriffen in Schutzgebiete (NSG, LSG, Natura 2000, Waldschutzgebiete), in besonders geschützte Biotope und in die Korridore des Biotopverbundes werden einzeln benannt. Schließlich wird die Forderung nach Querungsbauwerken an diesen neuralgischen Punkten erhoben.