

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim – Karlsruhe

15. Sitzung / Teil 2

Technisches Rathaus Mannheim

**2. Dezember 2025**

---

## 15. Dialogforum / Teil 2 des Bahnprojekts Mannheim – Karlsruhe

Ort: Technisches Rathaus Mannheim, Glücksteinallee 11, 68163 Mannheim

Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr

Moderation: Ralf Eggert, ifok

Dokumentation: Kristina Goldacker, ifok

Referenten:

- Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, DB InfraGO AG
- Ulrich Bausch, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH
- Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
- Matthias John-Tschoeppe, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH
- Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB InfraGO AG

### Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Erläuterung Methodisches Vorgehen und Ergebnisse Variantenvergleich
TOP 3	Methodik Schallschutz in Vorbereitung auf die Thementische
TOP 4	Darstellung Kapazitäten und Verkehrsmengen im Korridor
TOP 5	Auswirkungen auf die Regionen Rhein-Neckar und Karlsruhe
TOP 6	Thementische

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter [www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops](http://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops) abrufbar.

### Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Präsentation zur 15. Sitzung / Teil 2](#)

## TOP 1 Begrüßung

### Eröffnung durch die Moderation

Ralf Eggert von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden und betont die Bedeutung der heutigen Sitzung, insbesondere die Vorstellung der Details zur Vorzugsvariante für den Raum südlich von Mannheim. Er verweist auf die Möglichkeit, Fragen im Rahmen der Veranstaltung und an den Thementischen zu stellen.

### Begrüßung durch Projektleiter Dr. Stefan Geweke

Dr Stefan Geweke, Projektleiter des Vorhabens, DB InfraGO AG, begrüßt alle Anwesenden. Herr Dr. Geweke bedankt sich für die Bereitstellung der Räumlichkeiten bei der Stadt Mannheim. Er hebt die Vorstellung der Vorzugsvariante als wichtigen Meilenstein im Projekt hervor und stellt heraus, dass die Variante R4 nach Abwägung aller Zielsysteme am besten abschneidet, aber nicht frei von Betroffenheiten ist. Das gemeinsame Ziel besteht darin, im weiteren Planungsprozess die Betroffenheiten zu minimieren. Die letzte Woche vorgestellte Auswahl der Vorzugsvariante ermöglicht nun eine fokussierte und eine vertiefte Betrachtung entlang der R4. Herr Dr. Geweke ermutigt zum offenen Austausch und Fragen stellen in der Sitzung und an den Thementischen.

### Begrüßung durch die Moderation und Tagesordnung

Herr Eggert weist darauf hin, dass für diese Sitzung keine Presseinformation vorgesehen ist. Dagegen gibt es keine Einwände.

Herr Eggert stellt die Tagesordnung für die Sitzung vor, gegen die er keine Einwände feststellt.

In den kommenden Tagen finden zudem noch weitere Termine zur Vertiefung der Informationen und Fragemöglichkeiten rund um die Vorzugsvariante statt. Diese sind:

- Öffentlicher Infoabend: Donnerstag, 4. Dezember 2025 von 18.00–20.00 Uhr (online)
- Mögliche Sprechstundentermine: Mittwoch, 10. Dezember 2025, 14.00–17.30 Uhr (online)

## TOP 2 Erläuterung Methodisches Vorgehen und Ergebnisse Variantenvergleich

Herr Stolzenburg stellt die Steckbriefe der Linienvarianten und das Papier zum methodischen Vorgehen vor (Anlage 1, Seiten 4-5). Gemeinsam wird in das [Dokument zur Methodik](#) geblickt. Am Beispiel Wasser (Grund- und Trinkwasserschutz) erläutert Herr Stolzenburg das Vorgehen und geht direkt auf Rückfragen ein.

### Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

#### *Was ist ein Wasserschutzwald?*

In der Waldfunktionskarte sind vielen Waldflächen besondere Schutzfunktionen zugeordnet (z. B. Klimaschutzwald, Bodenschutzwald etc.). Ein Wasserschutzwald (nur in Baden-Württemberg ausgewiesen) hat hinsichtlich des Grund- und/oder Hochwasserschutzes eine besondere Funktion.

*Wann werden die Untersuchungen zu Artenschutz und Natura 2000 vorgestellt?*

Die artenschutzrechtliche Ersteinschätzung sowie die detaillierten Untersuchungen zu Natura 2000 werden im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) als gesonderte Dokumente erstellt. Im Papier zu Methodik und Ergebnissen wurden zusammenfassende Ergebnisse dargestellt. Die vollständigen Unterlagen werden spätestens mit Einreichen der Unterlagen zur RVP vsl. im April 2026 zur Verfügung gestellt.

*Gibt es zum geplanten Behördentermin im Januar neue und öffentlich einsehbare Unterlagen?*

Aktuell sind keine neuen Unterlagen für den Termin vorgesehen. An den Thementischen des heutigen Termins stehen Karten und weitere Unterlagen zur Verfügung.

*Wird Mannheim in der Präsentation oder an den Thementischen behandelt?*

Es geht im heutigen Dialogforum vor allem um die Vorzugsvariante R4, die in Mannheim-Alteichwald beginnt. Eine Entscheidung der Variante zur Durchfahrung von Mannheim kann erst nach Vorliegen der Zugzahlenprognose 2040 D-Takt getroffen werden.

*Wo bzw. wie werden vorab eingereichte Fragen beantwortet?*

Wenn möglich wurden die Antworten in die Präsentation an thematisch passenden Stellen ergänzt, offen gebliebene Fragen können an den Thementischen gestellt werden.

**TOP 3 Methodik Schallschutz in Vorbereitung auf die Thementische**

Matthias John-Tschoeppe, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, erläutert die gesetzlichen Grundlagen und Grenzwerte für den Schallschutz sowie das Vorgehen zur Ermittlung der Betroffenheiten für den Variantenvergleich (Anlage 1, Seiten 7-9).

**Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum***Was bedeuten die Zahlen in der Tabelle auf Seite 9?*

Die Zahlen zeigen die betroffenen Wohneinheiten ohne Schallschutz, d. h. ohne Schallschutzmaßnahmen wäre diese Anzahl an Wohneinheiten bei der jeweiligen Variante betroffen.

Mit Schallschutzmaßnahmen relativiert sich der Unterschied, da nach der 16. BImSchV alle Immissionsgrenzwerte eingehalten werden müssen. Somit wären alle Varianten mit Schallschutz gleich zu bewerten.

*Weist die Variante R4 mehr Betroffenheiten auf?*

In der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist Schallschutz vorgesehen. Mit Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen werden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten. Bei höheren Betroffenheiten ohne Schallschutz sind ggf. mehr Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

*Wurde der bestehende Schallschutz in die Bewertung einbezogen? Kann dargestellt werden, wie der bestehende Schallschutz eingeflossen ist?*

Ja, existierender Schallschutz an Bestandsstrecken ist eingeflossen und kann an den Thementischen angeschaut werden. Da mit der geplanten Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe auf den Bestandsstrecken kaum noch Güterverkehr fahren wird, ist dort mit deutlich weniger Lärm zu rechnen.

*Können entlang der Strecke für einzelne Ortsteile spezifische Daten zu Betroffenheiten bereitgestellt werden?*

Ja, die Daten liegen gemeindescharf vor und können am Thementisch eingesehen werden.

*Wenn nach Einführung des Schallschutzes alle Betroffenheiten auf null reduziert werden, warum werden die Zahlen zu Betroffenheiten dennoch ermittelt?*

Die Zahlen dienen als Kriterium, um den Aufwand zur Einhaltung der Grenzwerte zu bestimmen. Eine grobe Abschätzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen liegt vor und ist in die Kosten eingeflossen. Die Angaben werden im Zuge der weiteren Planungen konkretisiert.

*Werden Schallschutzmaßnahmen vor der eigentlichen Baumaßnahme umgesetzt? Wie wird bei zusätzlichem Schall durch neue Gleise sichergestellt, dass bestehende Schallschutzwände wie in Hockenheim ergänzt werden können?*

Die Schallschutzmaßnahmen müssen vor der Inbetriebnahme einer neuen Strecke umgesetzt werden. Bei dem Schallschutz, der bis zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart in Hockenheim umgesetzt wurde, handelt es sich um einen Sonderfall. Hierzu liegt ein Gerichtsurteil vor, dass zusätzlicher Schallschutz in Hockenheim zu erstellen ist. Sobald das beklagte Eisenbahn-Bundesamt der Bahn aufträgt, den erweiterten Schallschutz umzusetzen, wird sich die Bahn darum kümmern. Der zusätzliche Schallschutz sollte dann idealerweise aufwärtskompatibel zur NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe sein.

Hockenheim wird zu einem späteren Zeitpunkt der Präsentation noch behandelt.

*Wie ist das Verhältnis zwischen der Anzahl der betroffenen Wohneinheiten und der betroffenen Personen?*

Pro Wohneinheit kann im Durchschnitt mit etwa 2,1 bis 2,2 Personen gerechnet werden.

*Welche Maßnahmen und Rechtsgrundlagen bestehen für den Schallschutz? Welche aktiven und passiven Maßnahmen sind vorgesehen?*

Es gibt aktiven Schallschutz wie Schallschutzwände, deren Höhe und Standort im Rahmen der Planfeststellung festgelegt werden. In der Vorplanung folgen weitere Untersuchungen. Tunnel und Trog werden nur bei oberirdisch nicht überwindbaren Hindernissen vorgesehen, nicht aber als Schallschutzmaßnahme. Reichen aktive Maßnahmen nicht aus, werden passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster eingesetzt.

*Wie wurde die Gewichtung des Schutzguts Mensch/ menschliche Gesundheit im Vergleich zu anderen Schutzgütern wie z. B. Wasser vorgenommen?*

Alle Schutzgüter wurden gleich gewichtet. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt kein Schutzgut über andere. Daher wurde eine gleichgewichtige Berücksichtigung aller Schutzgüter angewendet. Wasserschutzzonen, Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete sind gesetzlich geschützt und daher ebenso gewichtet wie das Schutzgut Mensch. Die Kriterien zur menschlichen Gesundheit und zum Wohnumfeld fließen mit maßgeblichem Gewicht als Leitkriterien ein.

*Wurde eine Nutzwertanalyse durchgeführt? Wie erfolgt die Bewertung der Kriterien bei Natura 2000 und anderen Rechtsnormen? Welche Hierarchie liegt der Bewertung zugrunde?*

Nein, es handelt sich nicht um eine klassische Nutzwertanalyse. Die Bewertung erfolgt möglichst gut nachvollziehbar mit möglichst wenigen Gewichtungen und Aggregationen und war von Anfang an so vorgesehen. Die Hierarchie der Rechtsnormen wird beachtet: EU-Recht steht über Bundes- und Landesrecht. Natura 2000 und Artenschutz werden gesondert betrachtet und fließen in die Gesamtbewertung ein. Es gibt keine Variante ohne Betroffenheiten. Bei Natura 2000 sind in mehreren Fällen erhebliche Betroffenheiten festgestellt worden. Für die Variante R4 ist die Betroffenheit vertretbar.

*Wie viele Betroffenheiten gibt es insgesamt und wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen?*

Für alle Varianten müssen die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden. Am Ende steht bei allen Varianten eine Null bei den Betroffenheiten über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Daher geht es insbesondere um den Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen.

*Wie werden Tunnel in den Tabellen zur Bewertung der Schallbetroffenheit berücksichtigt?*

Die Linienvarianten sind so hinterlegt, wie sie aktuell geplant sind. Bei einem Tunnel ergibt sich daher ein Wert von Null für Schallbetroffenheit.

*Warum sind Tunnel oder Einhausungen als Schallschutzmaßnahme ausgeschlossen?*

Tunnel werden nur bei oberirdisch nicht überwindbaren Hindernissen vorgesehen wie im Bergland oder bei mehreren hintereinander folgenden Kreuzungen mit anderen Infrastrukturen oder Flüssen. Als aktive Schallschutzmaßnahme sind grundsätzlich Schallschutzwände vorgesehen, danach passive Maßnahmen. Einhausungen gelten als unverhältnismäßig und sind nicht als Standardmaßnahme vorgesehen. Die Planung entspricht erst einmal grundsätzlich den gesetzlichen Vorgaben. Übergesetzliche Maßnahmen können nach der Vorplanung vom Bundestag beschlossen werden.

*Gibt es Mindest- oder Maximalvorgaben für Schallschutzmaßnahmen?*

Es gibt keine festen Mindest- oder Maximalvorgaben. Die Grenzwerte müssen eingehalten werden, wobei verschiedene Faktoren wie Abstand, örtliche Verhältnisse, Lage und Höhe berücksichtigt werden. Schallschutz muss im Planfeststellungsverfahren festgelegt und bis zur Inbetriebnahme umgesetzt sein.

*Wie wirkt sich das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz auf die Umsetzung des Schallschutzes aus?*  
Dazu können aktuell keine gesicherten Aussagen getroffen werden. In der Planung müssen stets die aktuell gültigen gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt werden.

*Wie breit sind die Trassenkorridore in der aktuellen Planungsphase und wie wirkt sich dies auf die Bewertung der Betroffenheiten aus?*

In dieser frühen Planungsphase wird eine grundsätzlich machbare Linie zugrunde gelegt, die in der weiteren Planung aber innerhalb des ausgewählten Korridors noch variabel ist. Dabei wird meist von einem Korridor von bis zu etwa 1000 Metern Breite gesprochen. Bei weiteren Untersuchungen (z. B. des Baugrunds) können sich noch Änderungen für den genauen Linienvverlauf ergeben. Der Verlauf orientiert sich aber am festgelegten Korridor.

*Je mehr Abweichung es von der aktuell geplanten Linie gibt, desto weniger kann von einer Bündelung mit bestehender Infrastruktur profitiert werden.*

Das ist korrekt. Ziel ist es daher, die Bündelung möglichst eng an den bestehenden Strecken beizubehalten.

#### **TOP 4 Darstellung Kapazitäten und Verkehrsmengen im Korridor**

Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB InfraGO AG, zeigt die grafische Darstellung der Tabelle mit Kapazitäten aus dem Dialogforum (Anlage 1, Seiten 10-11).

#### **TOP 5 Auswirkungen auf die Regionen Rhein-Neckar und Karlsruhe**

Dr. Geweke erläutert die Situation für die einzelnen Gemeinden entlang der Strecke (Anlage 1, Seiten 12-26).

#### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Wie wird sichergestellt, dass sich die Probleme der DB und Hockenheim nicht auf Neuulßheim übertragen? Bitte Alternativen für die Puffergleise auf dem Gelände der Stadt Hockenheim prüfen.*

Die Planungen befinden sich in einer frühen Phase mit technischer Machbarkeitsprüfung. Die Lage der Puffergleise ist noch nicht entschieden. Der gerade skizzierte Ansatz ist technisch machbar, muss aber nicht die einzige Möglichkeit bleiben.

*Wie geht es mit dem Schallschutz für die Bestandsstrecke in Hockenheim weiter?*

Sobald der Auftrag des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vorliegt, wird sich die DB bei der Stadt Hockenheim melden; voraussichtlich ist ein Planfeststellungsverfahren für die erweiterten Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

*Wie soll den Bürger:innen erklärt werden, dass aufgrund von Natura 2000 die Strecke durch Gärten mit sehr hohen Schallschutzwänden geführt werden muss und nicht entlang der Schnellfahrstrecke [westlich von Waghäusel]? Warum ist bisher kein Tunnel oder Trog vorgesehen?*

Eine Bündelung mit der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart, die nordwestlich von Waghäusel durch die Waghbachniederungen führt, ist vsl. nicht genehmigungsfähig, da hier EU-rechtlich geschützte FFH-Gebiete durchquert würden. Die DB setzt die gesetzlichen Vorgaben um, die auf EU- und Bundesebene gemacht werden. Ein Tunnel bzw. Trog ist standardmäßig nicht als Schallschutzmaßnahme vorgesehen. Die weiteren Schritte können in engem Austausch erfolgen; ggf. sind beim Schallschutz Verbesserungen im Vergleich zur aktuellen Situation möglich.

*Wie wird Wirtschaftlichkeit im Verhältnis der Varianten R4 und R5 gewichtet?*

Die Wirtschaftlichkeit wird im Variantenvergleich als ein wichtiges Kriterium betrachtet und entsprechend bewertet. Für dieses Kriterium schneidet die Variante R4 besser ab als die R5. Schließlich geht es bei der Auswahl der Vorzugsvariante um die Gesamtabwägung über alle Zielsysteme. Hierbei ist die ausgewählte Vorzugsvariante R4 als einzige Variante in allen drei Zielsystemen Raumordnung, Umwelt und Verkehr/ Wirtschaftlichkeit vorzugswürdig bzw. bedingt vorzugswürdig. Alle anderen Varianten – auch die Variante R5 – ist in mindestens einem der Zielsysteme weder vorzugswürdig noch bedingt vorzugswürdig.

*Warum wurde in der 12. Sitzung des Dialogforums auf Seite 25 eine Troglösung bei Hambrücken vorgestellt und nun davon abgewichen?*

In der 12. Sitzung des Dialogforums im November 2024 wurde eine Änderung der Variante R4 mit einer Trog- und Tunnellösung im Bereich Hambrücken vorgestellt. Hintergrund war die Erkenntnis, dass die Güterverkehre von und nach Stuttgart bei der bis dahin vorliegenden Trassierung der Variante R4 nicht mit optimaler Betriebsqualität simuliert werden konnten. Daher wurde die bei den Varianten R5, R6 und LR6 bereits geplante Anbindung an die Strecke Graben-Neudorf – Bruchsal - Stuttgart über den sogenannten „Grasigen Schlag“ auch für die R4 als mögliche verkehrliche Lösung untersucht. Aufgrund der dafür notwendigen Unterquerung der Bundesautobahn A5 musste die bislang vorgesehene oberirdische Planung bei Hambrücken aufgrund dann zu großer Streckenneigung in eine unterirdische Lösung überführt werden.

Im Zuge weiterer Untersuchungen bei allen acht Linienvarianten im Jahr 2025 konnte für die R4 eine alternative Führung der Güterzüge von und nach Stuttgart über Graben-Neudorf identifiziert werden. Dazu ist ein Kreuzungsbauwerk bei Wiesental erforderlich. Ferner ist der „Grasige Schlag“ aktuell als Grünzäsur ausgewiesen, die nach Fortschreibung der Regionalpläne nicht zerschnitten werden darf. Eine Ausnahme wäre nur in Bündelung mit bestehender Infrastruktur möglich. Außerdem ist die aktuelle Lösung für die Variante R4 mit der Anbindung von und nach Stuttgart über Graben-Neudorf rund 300 Mio. Euro günstiger als die Lösung mit längerem Tunnel über den „Grasigen Schlag“. Daher wurde für die Variante R4 letztlich die Lösung mit Anbindung über Graben-Neudorf weiterverfolgt.

*Wie werden Querungen der Schnellfahrstrecke und anderer Infrastrukturen von Wiesental bis Hambrücken technisch umgesetzt?*

Grundsätzlich sind zum Queren anderer Infrastrukturen Brückenbauwerke in Form von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung wird dann im Rahmen kleinräumiger Variantenvergleiche in den nächsten Planungsschritten genauer untersucht und entschieden.

*Wie können Höhenunterschiede von Tunnel/ Unterführung zu Brücke/ Überführung bei geringer Neigung überwunden werden und wie lang sind die Rampen?*

Die Rampen überwinden etwa 10 Meter Höhe auf 1500 Metern Strecke. Grundsätzlich ist eine oberirdische Trassierung vorgesehen.

*Wie wird mit den zahlreichen Brücken im Bereich Wiesental bis Hambrücken umgegangen? Wie soll der Fußballplatz weiter genutzt werden?*

Straßenquerungen sind im gesamten Streckenverlauf vorhanden und wurden bereits daraufhin untersucht, ob Bauwerke angepasst werden müssen. Dies ist, falls erforderlich, in der groben Kostenschätzung enthalten. Aus Sicht der DB ist weiterhin ausreichend Platz für den weiteren Bestand des Fußballplatzes vorhanden; im Rahmen der Vorplanung wird dies nochmals genauer betrachtet.

*Besteht ein Zusammenhang zwischen der Abzweigung Graben-Neudorf und dem „Grasigen Schlag“?*

Ja, die Anbindung der Güterverkehre von und nach Stuttgart kann bei der Variante R4 entweder über Graben-Neudorf oder über den „Grasigen Schlag“ umgesetzt werden. Letztlich wurde die Lösung über Graben-Neudorf weiterverfolgt, weil hierdurch die Grünstreifen auf dem „Grasigen Schlag“ nicht zerschnitten wird und es sich dabei auch um die wirtschaftlichere Variante handelt.

*Wo endet der Schallschutz in Graben-Neudorf?*

Grundsätzlich ist Schallschutz bei Änderungen der Strecke vorgesehen. Aktuell ist das Ende am nördlichen Ortseingang geplant, ggf. sind Weichenverbindungen nötig.

*Der Tunnel in Karlsdorf-Neuthard sollte weiter nach Süden gelegt werden und nicht am Ortsende enden.*

*Wie tief ist der Tunnel geplant?*

Die tiefste Stelle des Tunnels liegt ca. 10 Meter unter dem Saalbachkanal. Die Länge des Tunnels wird im weiteren Planungsverlauf nochmals detailliert betrachtet. Generell ist ein Tunnel nur zu planen, wenn dies technisch notwendig ist. Die aktuell vorgesehene Lage kann am Thementisch angeschaut werden.

*Gibt es die Möglichkeit, eine Troglösung zu überbauen?*

Normalerweise ist dies nicht vorgesehen.

*Werden bei einer Tiefe von 10 Metern Erschütterungen bemerkt?*

Bei einer Tiefe von 10 Metern ist nicht davon auszugehen. Mögliche Erschütterungen werden grundsätzlich untersucht und technische Lösungen zur Dämpfung im späteren Planungsverlauf betrachtet.

*Wie lang ist der Tunnel bei Karlsdorf und in welcher Bauweise wird er erstellt?*

Der Tunnel ist derzeit etwa 2200 Meter lang, das Trogbauwerk Nord ca. 730 Meter und das Trogbauwerk Süd ca. 840 Meter. Offene Bauweise wird gewählt, wenn dies möglich ist. Bei einer Unterquerung von vorhandenen Gebäuden erfolgt der Bau in bergmännischer Bauweise. Im Variantenvergleich wurden für alle Varianten die gleichen Annahmen zugrunde gelegt. Weitere Betrachtungen erfolgen in späteren Planungsphasen.

*Warum wird ein Tunnel in Karlsdorf geplant, aber nicht in Waghäusel?*

In Karlsdorf müssen viele Infrastrukturen wie z. B. der Autobahnanschluss, die Bahnstrecke Graben-Neudorf – Bruchsal und der Saalbach sowie der Saalbachkanal sowie zwei Straßen gequert werden. Daraus resultiert die Notwendigkeit für ein längeres Tunnelbauwerk.

*Wie ist die Situation in Karlsdorf bezüglich der bestehenden Schallschutzwand an der Autobahn A5?*

Die R4 verläuft dort in Tieflage, während die Autobahn auf einem Damm verläuft. Daher sind keine Konflikte mit der Schallschutzwand zu erwarten.

*Ist es möglich, die Strecke bei Karlsdorf auf der anderen Seite der Autobahn zu führen?*

Grundsätzlich ist dies möglich, aber eher unwahrscheinlich, da im aktuellen Prozess der Raumverträglichkeitsprüfung die westliche Seite für die Trasse als besser bewertet wird.

*Gibt es einen Querschnitt des Baggersees und des Schallschutzwalls der Autobahn gegenüber Büchenau?*

Die Trassierung kann am Thementisch betrachtet werden.

*Mit welchen Abschnitten der Teil-Inbetriebnahme würde begonnen werden? Wird das Planfeststellungsverfahren in mehrere Teile aufgeteilt?*

Zum aktuellen Zeitpunkt sind dazu noch keine Aussagen möglich. Die R4 bietet grundsätzlich das Potenzial für eine Teil-Inbetriebnahme. Aufgrund der Größe des Vorhabens wird es sehr wahrscheinlich mehrere Planfeststellungsabschnitte geben.

*Welche Trassierungsparameter gelten (Geschwindigkeitsvorgaben, Mindestradien, maximale Neigung, Tunnelgestaltung)?*

Das Ziel bleibt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h, bei Bedarf (z. B. Trassierung im Bestand) kann davon abgewichen werden. Die Mindestgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Grundsätzlich sind Neigungen von maximal 8 Promille vorgesehen. Tunnel werden als eingleisige Röhren geplant.

## **TOP 6 Thementische**

Nach Abschluss der Fragen der Teilnehmenden erläutert Herr Dr. Geweke das weitere Vorgehen zur Einleitung der Raumverträglichkeitsprüfung (Anlage 1, Seite 29).

## **Verabschiedung**

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden für die heutige Teilnahme und die wichtigen Beiträge sowie die offenen Diskussionen. Er wünscht allen Anwesenden gute Gespräche an den Thementischen.

Der Austausch an den Thementischen wird nicht im Protokoll dokumentiert.

Herr Dr. Geweke bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme und lädt zum Austausch an den Thementischen und bei weiteren Gelegenheiten ein.