

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

---

Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

14. Sitzung

Virtuell, via MS Teams

**13. November 2024**

---

## 14. Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

|                 |  |
|-----------------|--|
| Ort:            | Virtuell via MS Teams  |
| Dauer:          | 14.00 Uhr – 16.30 Uhr  |
| Moderation:     | Ralf Eggert, ifok  |
| Co-Moderation:  | Kristina Goldacker, ifok   |
| Dokumentation:  | Marvin Riedl, ifok   |
| Referent:innen: | Dr. Clarissa Freundorfer, Konzernbevollmächtigte für Baden-Württemberg,<br>Deutsche Bahn AG<br><br>Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB InfraGO<br>AG<br><br>Dr. Jesper Steuernagel, Infrastruktur- und Bundesverkehrswege-<br>planung, Leiter Knoten und Projekte, DB InfraGO AG<br><br>Ulrich Bausch, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH<br><br>Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG |

### Tagesordnung

|       |  |
|-------|--|
| TOP 1 | Begrüßung  |
| TOP 2 | Rückblick und Aktuelles  |
| TOP 3 | Blick in die Planungswerkstatt <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aktueller Stand der Untersuchungen im Raum Mannheim</li><li>▪ Durchfahrung Güterbahnhof Karlsruhe</li></ul> |
| TOP 4 | Stellungnahmen und Rückfragen  |

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> abrufbar.

### Anlagen zum Protokoll

|          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | <a href="#">Rahmenpräsentation zur 14. Sitzung des Dialogforums</a> |
| Anlage 2 | <a href="#">Presseinformation des Dialogforums zur 14. Sitzung</a>  |

## **TOP 1 Begrüßung**

### **Begrüßung durch DB**

Dr. Clarissa Freundorfer, Konzernbevollmächtigte der DB AG für Baden-Württemberg, begrüßt alle Anwesenden zur 14. Sitzung des Dialogforums Mannheim–Karlsruhe. Frau Dr. Freundorfer stellt sich dem Dialogforum in ihrer Rolle kurz vor und betont ihre Vorfreude auf ihre erste Sitzung im Projekt. Sie bittet das Fehlen von Herrn Dr. Vornhusen (Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland) zu entschuldigen.

Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB InfraGO, begrüßt alle Anwesenden und betont, dass das Projekt weiterhin auf die Zugzahlenprognose für das Jahr 2040 wartet, wovon die weiteren Planungsschritte abhängig sind. Das Projekt befindet sich derzeit weiterhin im Variantenvergleich und alle bekannten Varianten werden fortlaufend untersucht und verglichen. Die Anzahl der untersuchten Varianten hat sich seit der letzten Zusammenkunft des Dialogforums nicht geändert. Nach Vorliegen der Zugzahlenprognose 2040 DT kann aus den bestehenden Varianten durch weitere Untersuchungsarbeiten und Planungsschritte die Antragsvariante ermittelt werden.

### **Begrüßung durch die Moderation, Mitgliedsanfragen und Tagesordnung**

Der Moderator, Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden. Er stellt die Tagesordnung für die Sitzung vor, gegen die er keine Einwände feststellt.

Ralf Eggert stellt Herrn Philipp Langefeld als Nachfolger von Herrn Markus Demmler als Leiter Infrastrukturprojekte Südwest bei der DB InfraGO vor. Herr Ulrich Bausch stellt sich als Nachfolger von Herrn Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure, als neuer technischer Planer des Projekts Mannheim–Karlsruhe vor.

Herr Eggert stellt eine Mitgliedsanfrage für das Dialogforum vor. Die Bürgerinitiative „Lachwald-erhalten“ hat um Aufnahme in das Dialogforum gebeten (Anlage 1, Seite 7). Nach Rückfrage an das Dialogforum stellt Herr Eggert während der Sitzung keine Einwände gegenüber der Aufnahme des neuen Mitglieds fest.

## **TOP 2 Rückblick und Aktuelles**

### **Verabschiedung des Protokolls**

Zum Protokollentwurf der 12. Sitzung des Dialogforums wurden zwei Änderungswünsche eingereicht (Anlage 1, Seiten 5-6). Gegen diese Anmerkungen liegen keine Einwände vor. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Einwände der Mitglieder des Dialogforums. Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

## **Rückblick**

Herr Dr. Geweke erläutert die Aktivitäten rund um das Projekt in den vergangenen Monaten (Anlage 1, Seite 8). Unter anderem berichtet er von der Exkursion des Dialogforums zu Schallschutzwänden bei Rastatt (Anlage 1, Seite 10). Zudem stellt Herr Dr. Geweke einige Änderungen auf der Website des Projekts vor. Die interaktive Karte zum Projekt kann ab sofort auch auf externen Websites eingebunden werden (Anlage 1, Seite 9).

Dr. Jesper Steuernagel, Infrastruktur- und Bundesverkehrswegeplanung, Leiter Knoten und Projekte, DB InfraGO AG, erläutert die Herangehensweise zur Verkehrsprognose 2040 (Anlage 1, Seite 11). Die bislang erarbeitete sogenannte „Basisprognose 2040“ basiert auf der empirisch ermittelten Bevölkerungsprognose 2040 und der Wirtschafts-/Verkehrsentwicklungsprognose 2040. Sie ist Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ). Im Wesentlichen wird der Bedarfsplan des Bundes in der Bedarfsplanüberprüfung bestätigt.

Zurzeit erfolgt zudem die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt () auf Grundlage der „Basisprognose 2040“, die im kommenden Jahr abgeschlossen werden soll. Mit den Zugzahlen 2040 DT ist daher erst im 2. Halbjahr 2025 zu rechnen. Da in der Fortschreibung des DTs auch zukünftige Nahverkehrsprogramme der Aufgabenträger berücksichtigt werden, die nicht Bestandteil der „Basisprognose 2040“ sind, ist damit zu rechnen, dass die Zugzahlen 2040 DT gegenüber den Zugzahlen der „Basisprognose 2040“ auf einzelnen Strecken zu veränderten Verkehren führen (Anlage 1, Folie 12).

Herr Dr. Geweke präsentiert die nächsten Schritte im Projekt (Anlage 1, Seite 13). Demnach ist für die Auswahl der Antragsvariante das Vorliegen der Zugzahlen 2040 DT die Voraussetzung. Dies wird voraussichtlich im Laufe des 2. Halbjahres 2025 der Fall sein (s.o.). Im Frühjahr 2025 soll das nächste Dialogforum stattfinden.

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

*Im Punkt 6.5.2 der Verkehrsprognose sind die Transportleistungen 2040 auf 2019 bezogen dargestellt. Gibt es vergleichbare Zahlen für 2030 mit dem Bezug auf 2010, um zu sehen, wie sich die Prognose 2040 zu 2030 verhält?*

Die entscheidende Frage ist, wie sich die Zugzahlen 2040 DT gegenüber den derzeit für die Planungen zugrunde zu legenden Zugzahlen 2030 DT ändert.

*Werden in der Bedarfsplanüberprüfung auch noch nicht abgeschlossene Bauvorhaben als fertiggestellt betrachtet und auf Basis dieser Annahmen Bedarfe überprüft? Gelten die Nachbarprojekte Karlsruhe–Basel und Frankfurt–Mannheim als umgesetzt?*

Ja, in der Bedarfsplanüberprüfung werden sämtliche Bedarfsplanvorhaben des vordringlichen Bedarfs als umgesetzt unterstellt. Anhand der Verkehrsprognose 2040 wird dann überprüft, ob der Bedarfsplan Schiene angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich ist.

*Wurde bei der Bundesnetzagentur für die Strecke Mannheim–Karlsruhe eine Überlastungsanzeige gestellt?*

Für die Strecke 4020 wurde keine Überlastungsanzeige nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) gestellt.

*Wie lange wird es nach Vorliegen der Zugzahlenprognose 2040 Deutschlandtakt dauern, bis hieraus abgeleitet eine Antragsvariante festgelegt werden kann?*

Das hängt von den genauen Zahlen der Prognose ab. Je stärker diese von der Prognose 2030 DT abweichen, desto langwieriger und umfangreicher wird der daraus resultierende Variantenvergleich, da das Planungsteam in diesem Fall weitere Untersuchungen durchführen muss. Bisher basieren viele Planungen auf der Zugzahlenprognose 2030 DT als Richtwert.

*Findet eine Zwischenbetrachtung der Zugzahlen 2030 und 2040 statt?*

Nein, aus Zeitgründen wird hierauf verzichtet.

*Welche Auswirkungen hat die Prognose für den Güterbahnhof (Gbf) Karlsruhe?*

Der Güterbahnhof Karlsruhe und das derzeit geplante Vorgehen wird im weiteren Verlauf der heutigen Sitzung erörtert.

## **TOP 3 Blick in die Planungswerkstatt**

### **Rückblick**

Herr Dr. Geweke betont, dass es keine Veränderungen bei den Linienvarianten im Variantenvergleich gibt (Anlage 1, Seiten 15-16).

### **Aktueller Stand der Untersuchungen im Raum Mannheim**

Hiernach erläutert Herr Dr. Geweke den Planungsstand zu den beiden Tunnelvarianten M2 und M3 im Mannheimer Stadtgebiet. Da beide Varianten vergleichbare Randbedingungen aufweisen, wurde zunächst die Variante M3 vertiefend untersucht (Anlage 1, Seite 18).

Weiterhin stellt Herr Dr. Geweke detailliert die Situation um den Rangierbahnhof Mannheim unter Berücksichtigung der Planungsprämissen für die Variante M2/M3 vor. Für Variante M2 ist festzuhalten, dass eine Vollenbindung des Rangierbahnhofs in Mannheim nicht möglich ist (Anlage 1, Seite 19).

Im Anschluss übernimmt Herr Bausch die Präsentation zu aktuellen Planungen und den Herausforderungen bei einer theoretischen Umsetzung der Tunnelvariante M3 im Mannheimer Stadtgebiet (Anlage 1, Seiten 20-31).

Zudem skizziert Herr Dr. Geweke das weitere Vorgehen für die Varianten M2 und M3 im Planungsprozess, wonach eine vertiefende Untersuchung für Variante M2 ebenso erforderlich ist, um beide Tunnelvarianten abschließend im Vergleich beurteilen zu können (Anlage 1, Seite 32).

**Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Zu Schaubild, Anlage 1, Seite 29: Wo wäre hier noch Platz für eine Anbindung des Hauptbahnhofs in Mannheim?*

Nach derzeitigem Planungsauftrag ist eine Anbindung des Hauptbahnhofs kein Bestandteil des Projekts. Es gibt ein anderes Bedarfsplanvorhaben im Knoten Mannheim (Achsverschwenkung Mannheim Hauptbahnhof), dessen Planung durch Neuverteilung der Gleise die Engpässe im Mannheimer Bahnhof auflösen soll.

*Der zu bauende Bahntunnel ist dann ein reiner Güterzugtunnel?*

Grundsätzlich ist der Tunnel für Mischverkehr (Güter- & Personenverkehr) konzipiert.

**Durchfahrung Güterbahnhof Karlsruhe**

Herr Dr. Geweke stellt die aktuellen Linienvarianten vor, die den Karlsruher Güterbahnhof anbinden (Anlage 1, Seite 34). Zudem präsentiert Herr Dr. Geweke Auszüge aus der technischen Machbarkeitsuntersuchung zur Auflösung der Engpässe im Bereich des Karlsruher Güterbahnhofs. Als Vorschlag zur Auflösung der vorhandenen Engpässe bieten sich demnach ein Überwerfungsbauwerk sowie zwei zusätzliche Gleise an (Anlage 1, Seite 35).

Hiernach übernimmt Herr Bausch die Präsentation der trassierungstechnisch machbaren Optionen zur Engpassauflösung (Anlage 1, Seiten 36-37).

**Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Wurde auch der westliche Bereich des Engpasses ausführlich betrachtet (Schaubild, Anlage 1, Seite 36, nicht im Bildausschnitt) und wird dort an vorhandene Gleise angeknüpft?*

Ja, dieser Bereich wurde betrachtet. Im entsprechenden Bereich werden vsl. neue Gleise verlegt, so dass dann insgesamt vier Gleise durch den Güterbahnhof führen.

Die durchgeführte eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) ergibt, dass die Engpässe so aufgelöst werden können. Die EBWU für diesen Bereich wurde mit den vorliegenden Daten durchgeführt. Für die Variantenentscheidung werden die Zugzahlen 2040 DT zugrunde gelegt.

*Sind die Kapazitäten durch die neuen Gleise im Güterbahnhof aus Ihrer Sicht ausreichend, um die kapazitiven Engpässe aufzulösen?*

Ja, durch diese Gleise können die vorhandenen Engpässe aufgelöst werden.

*Wie gehen die Einfädung in den Güterbahnhof mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und geplanten S-Bahnlinien zusammen? Findet hier eine Abstimmung zwischen den relevanten Akteuren statt?*

Es gibt erste Entwürfe zu möglichen Umsetzungsoptionen. Nach derzeitigem Stand gibt es keine Abhängigkeiten mit dem Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Verantwortlich sind hier die Stadt Karlsruhe, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) sowie die Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft (KASIG).

## **TOP 4 Stellungnahmen und Rückfragen**

### **Schreiben und Stellungnahmen, die seit dem 12. Dialogforum eingegangen sind**

Herr Stolzenburg und Herr Dr. Geweke stellen einige der eingegangenen Schreiben vor (Anlage 1, Seiten 39-53). Diese und die weiteren Antworten sind in der Anlage auf der Website zu finden. Weitere Rückfragen an das Projektteam können im Rahmen der persönlichen Sprechstunden geklärt werden (Anlage 1, Seite 54).

### **Abstimmung der Pressebotschaften**

Die Teilnehmenden stimmen Botschaften für eine gemeinsame Presseinformation des Dialogforums ab (Anlage 2).

Herr Eggert verweist zudem darauf, dass die eingegangenen Fragen mit den jeweiligen Antworten wie gewohnt im [Themenkatalog](#) auf der Website zu finden sind.

### **Verabschiedung**

Herr Eggert und Herr Dr. Geweke bedanken sich bei den Teilnehmenden für die guten Diskussionen und die wichtigen Beiträge. Herr Dr. Geweke verweist nochmals auf das nächste Dialogforum im Frühjahr 2025 und die Möglichkeit zur Vereinbarung einer Sprechstunde mit dem Projektteam.