

# Protokoll

---

## Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

### 12. Sitzung

Südwerk, Karlsruhe

**23. April 2024**

---

## 12. Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe

Ort:	Südwerk Karlsruhe
Dauer:	14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Kristina Goldacker, ifok
Referenten:	Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, DB AG Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB InfraGO AG Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG
Dokumentation:	Marvin Riedl, ifok

### Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Blick in die Planungswerkstatt <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten</li><li>▪ Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe</li><li>▪ Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit</li></ul>
TOP 4	Ausblick
TOP 5	Vertiefung in Gruppen

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	<a href="#">Rahmenpräsentation zur 12. Sitzung des Dialogforums</a>
Anlage 2	<a href="#">Presseinformation des Dialogforums zur 12. Sitzung</a>

## **TOP 1 Begrüßung**

### **Begrüßung durch DB**

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland, begrüßt alle Anwesenden zur 12. Sitzung des Dialogforums Mannheim–Karlsruhe.

Herr Dr. Vornhusen betont zu Beginn der Veranstaltung, dass die Finanzierung des Projekts nach aktuellem Stand gesichert ist. Trotz der kommunizierten Kürzungen des Bundeshaushalts, die auch die Zuwendungen an die DB für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur betreffen, sind keine finanziellen Einbußen für das Projekt Mannheim–Karlsruhe geplant. Dementsprechend wird das Projekt wie bisher weiter geplant und vorangetrieben.

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

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden. Er stellt die Tagesordnung für die Sitzung vor, gegen die er keine Einwände feststellt. Er erläutert, wie die Anwesenden die Folien der Sitzung auf ihrem eigenen Gerät live mitverfolgen können.

Herr Eggert stellt die neuen Mitgliedsanfragen für das Dialogforum vor. BUND-Kreisgruppe-Rhein-Pfalz-Kreis, VDV West und Pro-Bahn-Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz möchten Mitglieder des Dialogforums werden (Anlage 1, Seite 6). Nach Rückfrage an das Dialogforum stellt Herr Eggert keine Einwände gegenüber der Aufnahme der neuen Mitglieder fest.

## **TOP 2 Rückblick und Aktuelles**

### **Verabschiedung des Protokolls**

Zum Protokollentwurf der 11. Sitzung des Dialogforums liegen keine Änderungswünsche vor (Anlage 1, Seite 5). Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

### **Rückblick**

Herr Dr. Geweke erläutert die Aktivitäten im Projekt in den vergangenen Monaten (Anlage 1, Seite 7). Unter anderem wurden Aktualisierungen auf der interaktiven Karte auf der Website des Projekts gemäß den aktuellen Planungen vorgenommen (Anlage 1, Seite 8). Zudem stellt Herr Dr. Geweke den aktuellen Stand der Planungen für den Variantenvergleich vor (Anlage 1, Seite 9) und ordnet den Planungsstand des Projekts im gesamten durchzuführenden Planungsprozess ein. Das Projekt befindet sich demnach weiterhin im Variantenvergleich (Anlage 1, Seite 10).

## TOP 3 Blick in die Planungswerkstatt

### **Punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten**

Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, stellt die punktuelle technische Detaillierung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten vor. Dabei wird insbesondere auf die Betrachtung der Bereiche des Rangierbahnhofs Mannheim, des Abzweigs Ziehbrunnen, der Anbindung der Variante R4 an Strecke 4132 bei Forst sowie auf den Güterbahnhof Karlsruhe eingegangen (Anlage 1, Seiten 12-16).

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

*Die geplante Verbindungskurve bei Forst quert eine sehr attraktive Gewerbefläche, steht diese hierzu zur Verfügung?*

Nach derzeitigem Planungsstand wird bei den Varianten R4, R5 und R6 eine Querung an dieser Stelle geplant. Nach Kenntnis der Planer liegt in diesem Bereich keine verfestigte Planung für ein Gewerbegebiet vor. Sobald die Antragsvariante feststeht, wird der genaue Trassenverlauf geplant. Dies beinhaltet auch die Planung zur Querung kleinteiliger Bereiche, wie etwa einzelner Freiflächen. Bis dahin kann keine abschließende Auskunft zum Status der Verfügbarkeit einzelner Flächen gegeben werden.

*Rangierbahnhof Mannheim: Ist dies die Optimierung einer bisher bestehenden Linienvariante?*

Aus verkehrstechnischen und umweltfachlichen Gründen wurde die bestehende Trassierung durch den Rangierbahnhof detailliert. Daraus ergab sich, dass im Rbf Mannheim bei den rechtsrheinischen Varianten ein zusätzliches Umfahrgleis erforderlich ist.

*Anmerkung: Bitte QR-Code für Einwahl in digitalen Termin zur Einsicht in Folien künftig vorab zuschicken.*

*Eine Alternative für die Variante R4 könnte eine Anbindung über Graben-Neudorf in Richtung Stuttgart sein, so ließe sich der derzeit geplante Tunnel in diesem Bereich einsparen.*

Das ist korrekt. Allerdings wird in diesem Bereich eine höhenfreie, zweigleisige Trassierung angestrebt, weshalb dieser Verlauf nicht ohne Tunnel möglich ist.

*Hinweis: Das Gelände um den Güterbahnhof Karlsruhe ist zum Teil eine Radverbindung. Es wird darum gebeten, diese bei einem Ausbau gleichwertig zu ersetzen.*

Dies ist bekannt und wird bei den Planungen entsprechend berücksichtigt.

### **Kleinräumige Betrachtung von Anbindungen und Untervarianten in Karlsruhe**

Herr Dr. Geweke stellt die Hintergründe der kleinräumigen Betrachtungen im Raum Karlsruhe sowie die Ergebnisse des kleinräumigen Vergleichs nach technischen/wirtschaftlichen Kriterien vor (Anlage 1,

Seiten 18-21). Hiernach übernimmt Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, für die Ergebnisse des kleinräumigen Vergleichs Karlsruhe für die Zielsysteme Raumordnung und Umwelt (Anlage 1, Seiten 22-25). Nach Betrachtung der Ergebnisse aller drei Zielsysteme (Technik/Wirtschaftlichkeit<sup>1</sup>, Raumordnung und Umwelt) lässt sich zusammenfassen, dass die westliche Variante (K1) vorteilhafter ist als die östliche (K2) (Anlage 1, Seite 25). Daher wird erklärt, dass die K2 zurückgestellt und die K1 im Rahmen des Variantenvergleichs weiterverfolgt wird.

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

*Wann wird entschieden, welche Variante wirklich weiter untersucht wird?*

Die Entscheidung für eine finale Variante hängt von der Zugzahlenprognose 2040 ab. Auf Basis dieser Prognose wird die Antragsvariante festgelegt. Dies kann voraussichtlich Anfang 2025 erfolgen, ist aber abhängig von besagter Prognose, die aktuell durch die Gutachter des Bundes erstellt wird.

*Wie verlaufen die einzelnen Varianten genau?*

Die Varianten verlaufen teils oberirdisch, teils unterirdisch (Anlage 1, Seite 20). Eine Legende findet sich auf der entsprechenden Folie.

### **Technische und umweltfachliche Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit**

Herr Kern stellt die technische Bewertung eines alternativen Trassenvorschlags aus der Öffentlichkeit vor. Hierfür erläutert er nochmals den Verlauf des Vorschlags aus der Öffentlichkeit und geht auf lokale Besonderheiten ein (Anlage 1, Seiten 27-28). Danach präsentiert er die Ergebnisse der durchgeführten technischen Bewertung des Vorschlags (Anlage 1, Seiten 30-46). Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass ein „moderater Ausbau“ des Vorschlags aus der Öffentlichkeit nicht möglich ist, sondern umfangreiche Neubauabschnitte mit hohem Tunnelanteil erforderlich sind (Anlage 1, Seiten 45-46). In einem Teilabschnitt in Worms ist der Vorschlag nicht realisierbar.

Hiernach stellt Herr Stolzenburg die umweltfachliche Bewertung des Vorschlags aus der Öffentlichkeit vor (Anlage 1, Seiten 48-56). Hier lässt sich im Ergebnis feststellen, dass der Vorschlag aus der Öffentlichkeit zum Teil nicht genehmigungsfähig ist (Anlage 1, Seite 54). Insbesondere bestehen nicht auflösbare Konflikte mit mehreren Natura 2000-Gebieten, die ungebündelt durchschnitten werden müssten (Anlage 1, Seite 51) sowie mit Naturschutz- und Wasserschutzgebieten.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der technischen und umweltfachlichen Bewertung ist die Genehmigungsfähigkeit des Vorschlags zweifelhaft, da günstigere Alternativen existieren (Anlage 1, Seite 56).

---

<sup>1</sup> Eine EBWU ist für den Vergleichsbereich Karlsruhe nicht durchgeführt worden.

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

*Müssten in Graben-Neudorf Häuser für den Vorschlag abgerissen werden?*

Häuser müssten in Graben-Neudorf für die theoretische Umsetzung dieses Vorschlags nicht abgerissen werden.

*Müssen das Projekt Mannheim–Karlsruhe und das Projekt Frankfurt–Mannheim zusammen gedacht werden? Im dortigen Projekt wurde eine Verringerung der Belastungen durch den Güterverkehr für die Anwohnenden zugesichert.*

In der vorliegenden Bewertung wurde keine verkehrstechnische Bewertung durchgeführt. Diese Bewertung müsste in der zusammenhängenden Planung noch durchgeführt werden. Da der Vorschlag nicht weiterverfolgt wird, erübrigt sich dies allerdings.

*Werden einzelne Abschnitte des Vorschlags bei günstigem Verlauf für den weiteren Variantenvergleich weiter berücksichtigt?*

Möglichkeiten zur Kombination mit anderen Varianten sind nicht erkennbar. Da ausreichend alternative Varianten vorliegen, die planungstechnisch günstiger erscheinen, ist es unwahrscheinlich, dass Abschnitte des gezeigten Vorschlags aus der Öffentlichkeit für die weitere Planung berücksichtigt werden und Verwendung in Kombination mit anderen Varianten finden. Falls diese allerdings einen Vorteil gegenüber anderen Abschnitten aus weiteren Varianten aufweisen sollten, wird eine lokale Implementierung in Betracht gezogen.

*Neben dem präsentierten Vorschlag aus der Öffentlichkeit existieren weitere durch Bürgerinitiativen eingebrachte Vorschläge. Wann kommt vor diesem Hintergrund Rückmeldung zum eingebrachten Vorschlag der Bürgerinitiative Plankstadt?*

Der vorgestellte und detailliert geprüfte Vorschlag ist eine Weiterentwicklung des Vorschlags der Bürgerinitiative Plankstadt. Der angesprochene Vorschlag der Bürgerinitiative Plankstadt kann an verschiedenen Stellen kapazitative Engpässe nicht auflösen (siehe [9. Dialogforum im März 2023](#)), weshalb eine bessere Eignung des Vorschlags nicht gegeben ist und eine vertiefte Prüfung nicht sinnvoll erscheint.

*Danke für die ausführliche Prüfung des Vorschlags. Es könnten zusätzlich links-rechtsrheinische Linienvarianten mit Rheinquerung im Raum Philippsburg geprüft werden, die ggf. die Engpässe zwischen Graben-Neudorf/ Bruchsal und Karlsruhe auflösen könnten.*

*Zudem könnte eine zweite Rheinbrücke in Karlsruhe mit einer Anbindung über Karlsruhe-West untersucht werden.*

Die links-rechtsrheinischen Varianten LR4 (mit Rheinquerung im Raum Philippsburg) und LR6 werden bereits im Variantenvergleich geprüft. Eine Querung des Stadtgebiets von Karlsruhe ist durch die gegebene dichte Bebauung mit großen Eingriffen verbunden. Zum anderen bestehen mehrere Konflikte mit umweltfachlichen Aspekten, die nicht lösbar sind.

*Der Vorschlag aus der Öffentlichkeit sollte in der gleichen Systematik wie die bestehenden Varianten geprüft werden.*

Der Vorschlag aus der Öffentlichkeit orientiert sich nicht an den Planungsprämissen. Deshalb ist eine Einbindung in den Variantenvergleich nicht ohne Änderung der übergeordneten Planungsprämissen möglich. Ungeachtet dessen sind die dargestellten umweltfachlichen Konflikte des Vorschlags aus der Öffentlichkeit in ihrer Ausprägung so schwerwiegend zu bewerten, dass eine Genehmigung des Vorschlags nicht realistisch erscheint. Alternative Varianten weisen eine wesentlich bessere Eignung aus umweltfachlicher und technischer Machbarkeitsperspektive auf.

## **TOP 4 Ausblick**

Herr Dr. Geweke gibt einen Überblick über die nächsten Schritte im Projekt (Anlage 1, Seite 58). Die Veröffentlichung der Zugzahlenprognose verschiebt sich nach derzeitigem Kenntnisstand auf das erste Quartal 2025. Die nächsten Sitzungen des Dialogforums finden am 16. September (13. Sitzung), 13. November (14. Sitzung) und in Q1 2025 (15. Sitzung) statt. Für die 13. Sitzung im September wird derzeit eine Exkursion geplant. Weitere Informationen hierzu folgen.

Der 16. Workshop für das gesamte Dialogforum wird nach Rückfrage an das Dialogforum nicht stattfinden. Bei Bedarf werden Sprechstundentermine angeboten.

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

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

Thema Variantenvergleich und Antragsvariante:

*Werden die Inhalte und Bewertungen des Kriterienkatalogs zum Variantenvergleich veröffentlicht und wenn ja, wann?*

Eine umfassende Veröffentlichung dieser Inhalte ist nach aktuellem Stand erst nach Abschluss der laufenden Untersuchungen geplant. Eine Veröffentlichung wird voraussichtlich zur Verkündung der Ergebnisse des Variantenvergleichs folgen.

*Bitte die Ergebnisse der Zielsystemuntersuchungen vor Verkündung der Antragsvariante an das Dialogforum übermitteln, um die Möglichkeit zu bieten, dass das Dialogforum zu diesen Ergebnissen Stellung beziehen kann.*

Zur Verkündung der Antragsvariante werden voraussichtlich ein Dialogforum mit Workshops sowie Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit und für Behördenvertreter der durch das Vorhaben

betroffenen Behörden, die nicht Mitglieder des Dialogforums sind, stattfinden. Dementsprechend werden sich Möglichkeiten zur Konsultation und Diskussion der Ergebnisse des Variantenvergleichs bieten.

*Bitte die Unterlagen zu den Ergebnissen des Variantenvergleichs vor Durchführung des angesprochenen Dialogforums zur Verkündung der Antragsvariante an die Mitglieder des Dialogforums versenden. Unterlagen zu Sitzungen des Dialogforums werden weiterhin gemeinsam in der jeweiligen Sitzung besprochen und nicht vorab versendet. Es wird aber eine frühzeitige Bekanntgabe der Agenda zur Übersicht über die Inhalte der Sitzung folgen.*

*Bitte um Information je nach Region mit angepassten Informationen zu Variantenverläufen in den einzelnen Bereichen, damit auf Bedürfnisse der Anwohnenden eingegangen werden kann. Insbesondere für betroffene Kommunen und ihre Bürgermeister:innen.*

Thema Zugzahlenprognose 2040:

*Bitte um Veröffentlichung der Ergebnisse des Variantenvergleichs unabhängig von Bekanntgabe der Zugzahlenprognose.*

Nach aktuellem Stand muss die Zugzahlenprognose 2040 in den Variantenvergleich einfließen.

*Warum dauert die Veröffentlichung der Zugzahlenprognose so lange? Wer erstellt die Prognosen?*

Der Bund agiert hier unabhängig von der Bahn. Deshalb kann keine Aussage zu den Gründen der Verzögerung gegeben werden. Ebenso verhält es sich mit den beauftragten Firmen, die diese Untersuchung durchführen. Hier ist der Bund Auftraggeber und die Bahn hat keine Einsicht in diese Informationen.

*Die Zugzahlen sollten abgewartet werden, da einzelne Kommunen sehr stark von der Prognose und den Folgen für das Projekt beeinflusst werden. Die Ergebnisse der Schalluntersuchungen sollten für betroffene Kommunen detailliert vorgestellt werden, ebenso die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen.*

Es wird zu beiden Themen umfassende Informationsangebote geben, in denen die Ergebnisse dieser Untersuchungen dezidiert präsentiert werden. Bereits heute liegen vertiefende Informationen zum Schallschutz auf der Website des Projekts unter [www.mannheim-karlsruhe.de/schallschutz](http://www.mannheim-karlsruhe.de/schallschutz) und in den [Unterlagen des 2. Workshops zum Dialogforum im Mai 2021](#) vor.

*Wie wahrscheinlich ist es, dass die Zugzahlen im ersten Quartal 2025 vorliegen?*

Es kann keine Garantie für ein Vorliegen in Q1 2025 ausgesprochen werden, da hier der Bund als verantwortliche Institution fungiert. Die Mitglieder des Dialogforums werden fortlaufend hierzu informiert.



### Sonstige Themen:

*Thema Generalsanierung der Hochleistungskorridore: Warum werden der Rheintal-Korridor und vorliegendes Projekt nicht zusammen geplant?*

Die Generalsanierungen werden übergeordnet zusammen geplant. Die Reihenfolge der Sanierung hängt dabei wesentlich von den noch vorhandenen Ausweichkapazitäten während der Bauarbeiten ab.

*Thema Übergang von informeller Beteiligung zur formellen Beteiligung mit Vorliegen der Antragsvariante: Sind Änderungen an den Unterlagen nach Beginn der formellen Beteiligung noch möglich?*

Nach Bekanntgabe der Antragsvariante wird ausreichend Zeit für Rückmeldungen aus dem Dialogforum, seitens der Behörden sowie der Öffentlichkeit vorhanden sein, bevor der Planungsprozess weiter voranschreitet. Somit sind auch Änderungen an den Unterlagen zur Antragsvariante noch möglich.

### **Abstimmung der Presseinformation**

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

### **Verabschiedung**

Herr Dr. Geweke bedankt sich bei den Teilnehmenden für die guten Diskussionen und die wichtigen Beiträge. Er betont, dass die Veranstaltung im Rahmen des informellen Verfahrens stattfindet und das Projektteam sein Bestes gebe, alle Beteiligten mitzunehmen. Zudem verweist Herr Dr. Geweke auf die Website des Projekts und den Newsletter zur Übermittlung weiterer Informationen.

Herr Dr. Geweke wünscht den Anwesenden gute Gespräche an den Thementischen.

Herr Eggert verabschiedet die Teilnehmenden und schließt den Plenumsteil der Sitzung. Er verweist auf die Thementische für individuelle Fragen und Hinweise.

### **TOP 5 Vertiefung in Gruppen**

An den folgenden Thementischen können die Mitglieder des Dialogforums individuelle Fragen stellen:

- Technik (Blick in smarttrass)
- Schutzgüter Raumordnung und Umwelt
- Der Weg zur Antragsvariante