

Protokollentwurf –
noch nicht vom Dialogforum freigegeben

Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim – Karlsruhe

15. Sitzung / Teil 1

Südwerk Karlsruhe

24. November 2025

15. Dialogforum des Bahnprojekts Mannheim – Karlsruhe

Ort: Südwerk Karlsruhe, Henriette-Obermüller-Straße 10, 76137 Karlsruhe

Dauer: 14.00 Uhr – 16.30 Uhr

Moderation: Ralf Eggert, ifok

Co-Moderation: Kristina Goldacker, ifok

Dokumentation: Marvin Riedl, ifok

Referenten:

- Gerd Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, DB InfraGO AG
- Staatssekretär Andy Becht, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
- Ministerialdirektor Berthold Frieß, Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- Prof. Dr. Matthias Proske, Direktor des Verbands Region Karlsruhe
- Ralph Schlusche, Direktor des Verbands Region Rhein-Neckar
- 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
- Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB InfraGO AG

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Anpassung von Linienvarianten
TOP 3	Variantenvergleich und Vorstellung Vorzugsvariante
TOP 4	Nächste Schritte

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

Anlagen zum Protokoll

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

Anlage 2 [Gemeinsame Presseinformation des Dialogforums](#)

TOP 1 Begrüßung

Eröffnung durch die Moderation

Ralf Eggert von der ifok GmbH begrüßt als Moderator des Dialogforums alle Teilnehmenden und betont die Bedeutung der heutigen Sitzung. Thema der heutigen Sitzung ist die Vorstellung der Vorzugsvariante für den Raum südlich von Mannheim auf Basis der Zugzahlen 2030 und unter Berücksichtigung der bekannten Planungsprämissen.

Begrüßung durch Gerd Bolte, Leiter Bauprojekte DB InfraGO AG

Gerd Bolte von der DB InfraGO AG begrüßt alle Anwesenden zur 15. Sitzung des Dialogforums Mannheim – Karlsruhe. Herr Bolte betont die Wichtigkeit der heute vorzustellenden Vorzugsvariante und dass damit eine nachhaltige Lösung für die gesamte Region und den dortigen Schienenverkehr gefunden werden konnte.

Begrüßung durch Staatssekretär Andy Becht, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Staatssekretär Andy Becht begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich für die Möglichkeit der Teilnahme. Herr Becht betont die transparente Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt und unterstreicht den Wert einer resilienten Infrastruktur in der heutigen Zeit und den zentralen Beitrag, den ein Vorhaben wie Mannheim – Karlsruhe dazu leistet.

Begrüßung durch Ministerialdirektor Berthold Frieß Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Ministerialdirektor Berthold Frieß begrüßt ebenso alle Anwesenden. Herr Frieß hebt hervor, dass der Schienenverkehr zentral für eine nachhaltige Mobilität in Deutschland ist und die heute vorzustellende Vorzugsvariante ein wichtiger Beitrag hierzu ist. Ebenso richtet Herr Frieß seinen Dank an die DB für die umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt und bittet, dies auch künftig so beizubehalten.

Begrüßung durch Ralph Schlusche, Direktor des Verbands Region Rhein-Neckar

Ralph Schlusche begrüßt alle Anwesenden und hebt hervor, dass er sich als Stakeholder in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorhaben stets gut eingebunden gefühlt hat und mit großem Interesse der Präsentation der Vorzugsvariante entgegenblickt. Wichtig ist aus Sicht von Herrn Schlusche, weiterhin im Dialog mit den Menschen der Region zu bleiben und einen bestmöglichen Schallschutz entlang der neuen Trasse sicherzustellen.

Begrüßung durch Prof. Dr. Matthias Proske, Direktor des Verbands Region Karlsruhe

Prof. Dr. Matthias Proske begrüßt ebenso alle Anwesenden und schließt sich seinen Vorrednern an. Er unterstreicht erneut die Bedeutung des Ausbaus der Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Schiene und die Wichtigkeit des vorliegenden Projekts hierfür. Weiterhin bittet Herr Prof. Dr. Proske, die Öffentlichkeitsbeteiligung so umfangreich wie bisher fortzuführen und fordert bestmöglichen Schallschutz für betroffene Kommunen.

Begrüßung durch Projektleiter Dr. Stefan Geweke

Dr Stefan Geweke, Projektleiter des Vorhabens, von der DB InfraGO AG begrüßt alle Anwesenden. Herr Dr. Geweke erinnert an die erste Sitzung des Dialogforums vor fast genau fünf Jahren und bedankt sich für das fortwährende Engagement und die stete Bereitschaft zur konstruktiven Diskussion aller Anwesenden. Fokus der heutigen Sitzung des Dialogforums wird die Verkündung der Vorzugsvariante für den Bereich südlich von Mannheim bis Karlsruhe sein. Daneben erklärt Herr Dr. Geweke, dass allen Teilnehmenden heute transparent dargelegt werden soll, wie die Auswahl der Vorzugsvariante durchgeführt wurde.

Begrüßung durch die Moderation, Mitgliedsanfragen und Tagesordnung

Herr Eggert stellt die Tagesordnung für die Sitzung vor. Dagegen gibt es keine Einwände. Neben der Verkündung der Vorzugsvariante wird heute ausführlich erläutert, wie die Vorzugsvariante ausgewählt wurde.

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

- 15. Dialogforum (Teil 2): Dienstag, 2. Dezember 2025, 14.00–17.30 Uhr (in Mannheim)
- Öffentlicher Infoabend: Donnerstag, 4. Dezember 2025 von 18 bis 20 Uhr (online)
- Mögliche Sprechstundentermine: Mittwoch, 10. Dezember 2025, 14.00–17.30 Uhr (online)

In der heutigen Sitzung wird es zeitbedingt nur sehr begrenzt Möglichkeiten für Rückfragen geben. Für Fragen und Diskussionen zu den vorzustellenden Inhalten bietet die DB deshalb die obenstehenden Termine an.

Verabschiedung des Protokolls

Zum Protokollentwurf der 14. Sitzung des Dialogforums wurden keine Änderungswünsche eingereicht. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Einwände der Mitglieder des Dialogforums. Damit ist das Protokoll verabschiedet und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Neue Mitgliedsanfrage

Herr Eggert stellt eine neue Mitgliedsanfrage für das Dialogforum vor. Der Kreisverband Karlsruhe der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. erbittet Aufnahme in das Dialogforum. Nach Rückfrage an das Dialogforum stellt Herr Eggert während der Sitzung keine Einwände gegenüber der Aufnahme des neuen Mitglieds fest.

TOP 2 Anpassung von Linienvarianten

Nach Abschluss der Begrüßung übergibt Herr Eggert das Wort an Herrn Dr. Geweke zur Vorstellung der Vorzugsvariante und der Erläuterung zu Anpassungen an einzelnen Linienvarianten.

Herr Dr. Geweke stellt kurz die beim Variantenvergleich berücksichtigten Varianten vor (Anlage 1, Seite 5). Zudem erläutert Herr Dr. Geweke, dass durch die Besonderheit für den Raum Mannheim der Variantenvergleich mit zwei Optionen durchgeführt wurde (Anlage 1, Seite 6). Ferner merkt Herr Dr.

Geweke an, dass das künftige Planfeststellungsverfahren vsl. auf der Zugzahlenprognose 2040 basieren wird. Dennoch ist die jetzige Auswahl einer Vorzugsvariante auf Basis der Zugzahlenprognose 2030 laut Herrn Dr. Geweke analytisch robust und zugleich rechtssicher (Anlage 1, Seite 7). Herr Dr. Geweke stellt die Linienvariante R4 als Vorzugsvariante vor, um den Anwesenden bereits zu Beginn der Sitzung das Ergebnis des Variantenentscheids mitzuteilen. Herr Dr. Geweke erläutert, dass die Linienvariante R4 über alle Zielsysteme hinweg am besten abgeschnitten hat und damit die Grundlage der weiteren Planung bildet (Anlage 1, Seite 8). Wie die Auswahl der Vorzugsvariante erfolgte, wird im weiteren Verlauf der Sitzung ausführlich erörtert.

Ulrich Bausch, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, stellt zwei Anpassungen der Linienvarianten R6 im Bereich Ziehbrunnen/Alteichwald und der R4 im Bereich Wiesental mit Entfall der Anbindungskurve über den „Grasigen Schlag“ vor (Anlage 1, Seiten 10-12).

TOP 3 Variantenvergleich und Vorstellung Vorzugsvariante

Herr Eggert übergibt für diesen Tagesordnungspunkt an Herrn Dr. Geweke. Eingangs stellt Herr Dr. Geweke nochmals die Methodik, Planungsprämissen und die im Variantenvergleich zu berücksichtigenden Zielsysteme vor (Anlage 1, Seiten 14-15). Beim vorliegenden Vergleich handelt es sich um einen „Relativ-Vergleich“. Dies bedeutet, dass eine Variante im Vergleich zu anderen vorliegenden Varianten besser abschneidet. Eine bessere Bewertung einer Variante bedeutet aber nicht, dass sie keine Betroffenen mehr erzeugt. Es gibt nur weniger Betroffenen als bei einer oder mehreren anderen Varianten. Herr Stolzenburg, Umweltplanungsbüro Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG, stellt die Ergebnisse für die Zielsysteme Raumordnung und Umwelt vor. Er erläutert die Methodik zur Bewertung der einzelnen Varianten im Variantenvergleich und wie daraus die Vorzugsvariante je Zielsystem ermittelt werden konnte (Anlage 1, Seiten 16-29).

Zudem merkt Herr Stolzenburg an, dass die Bewertung einer Variante in einem Zielsystem mit „++“ nicht bedeutet, dass es in diesem Zielsystem durch diese Variante keine Betroffenen gibt. Vielmehr bedeutet ein „++“ in diesem Kontext, dass die jeweilige Variante im Vergleich zu den anderen vorliegenden Varianten weniger Eingriffe verursacht und daher besser abschneidet als eine oder mehrere andere Varianten (Relativ-Vergleich).

Herr Dr. Geweke erläutert das Zielsystem „Verkehr/Wirtschaftlichkeit“ und betont, dass in diesem Zielsystem insbesondere die Kapazitätsuntersuchung und durch die neue Strecke aufzulösende Kapazitätsengpässe eine große Rolle spielen (Anlage 1, Seite 30).

Tobias Bückle, Leiter Infrastrukturentwicklung Region Südwest, DB InfraGO, erläutert das Vorgehen für die Kapazitätsuntersuchung und die aufzulösenden Engpässe im Korridor Mannheim – Karlsruhe (Anlage 1, Seiten 31-32). Demnach sind die beiden rheinquerenden Varianten nicht in der Lage, die kapazitiven Engpässe südlich von Mannheim aufzulösen. Die sechs rechtsrheinischen Varianten können dagegen die Engpässe südlich von Mannheim auflösen (Anlage 1, Seiten 33-34).

Herr Bückle erläutert, inwieweit sich die rechtsrheinischen Varianten untereinander kapazitativ unterscheiden und welche Teil-Inbetriebnahmen der neu zu errichtenden Streckenabschnitte bereits frühzeitig eine Entlastung des bestehenden Netzes bewirken könnten (Anlage 1, Seiten 35-38).

Zur Erläuterung des Aspekts Wirtschaftlichkeit erläutert Herr Dr. Geweke, dass Linienvariante R3 die kostengünstigste Variante ist. Die Vorzugsvariante R4 ist die drittgünstigste Variante. Gesamthaft schneiden in diesem Zielsystem die Varianten R2, R3 und R4 am besten ab (Anlage 1, Seiten 39-40).

Herr Dr. Geweke präsentiert eine Übersicht der Ergebnisse aller drei Zielsysteme. Aus dieser Übersicht wird erkennbar, dass Variante R4 insgesamt am besten abschneidet (Anlage 1, Seiten 41-42). Als einzige Variante ist sie in allen drei Zielsystemen (bedingt) vorzugswürdig. Alle anderen Varianten sind in mindestens einem Zielsystem weder vorzugswürdig noch bedingt vorzugswürdig. Weitere Vorteile der Variante R4 sind ihr hoher Bündelungsanteil und die Möglichkeit, den größten kapazitiven Engpass zwischen Wiesental und Karlsruhe vorzeitig aufzulösen.

Die Variante R4 wird damit als Antragsvariante in die Raumverträglichkeitsprüfung eingebracht.

Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

Mit welchen Kosten wird für Linienvariante 3 kalkuliert?

Für alle Varianten wurden nach gleicher Methodik und gleichen Kostenansätzen grobe Gesamtkosten ermittelt. In einem Relativ-Vergleich wurden die Mehrkosten einer Variante gegenüber der kostengünstigsten Variante ermittelt und bewertet. Da sich die Planung noch in einer sehr frühen Phase der technischen Machbarkeitsuntersuchung befindet, kann in diesem frühen Stadium der Planung noch keine seriöse Auskunft zu absoluten Zahlen bzw. den konkreten Kosten einer Variante gegeben werden. Erst zum Abschluss der Vorplanung wird es eine erste Kostenschätzung für die Umsetzung der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe geben.

Warum erfolgt die Bündelung mit der Bestandsstrecke entlang des Stadtgebiets von Waghäusel an bestehender Wohnbebauung vorbei? Besser geeignet wäre hier eine Bündelung mit der bestehenden Schnellfahrstrecke mit weiterem Abstand zum Wohngebiet zum Schutz der Anwohnenden. Es entsteht hier der Eindruck, dass das Schutzgut Natur und Umwelt dem Schutzgut Mensch übergeordnet wird.

Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart (Strecke 4080) führt durch die EU-rechtlich geschützte Waghbachniederung (Natura 2000-Gebiet). Bei einer Bündelung mit der Strecke 4080 würde die neue Strecke das Natura 2000-Gebiet durchqueren. Dies wäre sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig, weil es eine Alternative gibt, die das Natura 2000-Gebiet nicht neu durchschneidet. Deshalb bündelt die NBS/ABS an dieser Stelle mit der Strecke 4020, die außerhalb des Vogelschutzgebietes verläuft, sich allerdings näher am Stadtgebiet von Waghäusel befindet. Im Verlauf der weiteren Planung wird ein bestmöglicher Schallschutz für die Gemeinde untersucht, um die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten.

Wäre ein Tunnel bis nach Karlsdorf möglich, um angrenzende Waldgebiete zu schützen? Werden diese Waldgebiete durch Ausgleichmaßnahmen ersetzt, falls die Trasse durch bestehenden Wald führt?

Wir befinden uns aktuell in einer sehr frühen Planungsphase. Die Vorzugsvariante verläuft derzeit noch in einem etwa 1000 Meter breiten Korridor, in dem die weitere Feintrassierung stattfindet. Die exakte Lage eines Tunnels wird im weiteren Planungsverlauf weiter untersucht. Durch das Projekt beanspruchte Waldflächen müssen kompensiert werden.

Auf der auf Gemarkung von Graben-Neudorf befindet sich in Ihren Darstellungen ein weiteres Gleis. Wo führt dieses Gleis entlang?

Dieses Gleis verläuft von der Abzweigung Molzau bei Wiesental bis zur nördlichen Einbindung in Graben-Neudorf. Die Strecke wäre dort dann viergleisig, um Kapazitätsengpässe aufzulösen. Im Bereich Wiesental erfolgt eine Verknüpfung der Bestandsstrecke 4020 mit der parallel liegenden Neubaustrecke.

Wird im Ostbereich von Karlsruhe eine Bahnverbindung nach Ettlingen geplant?

Im Bereich des Güterbahnhofs Karlsruhe wird ein Überwerfungsbauwerk zur höhenfreien Verteilung der Züge auf die Strecken Richtung Süden über Ettlingen und Durmersheim geplant. Die Planungen hierfür wurden im letzten Dialogforum vorgestellt.

Sind die Planungen auf Basis der Zugzahlenprognose 2030 robust? Was passiert mit der Vorzugsvariante, wenn die Zugzahlenprognose 2040 veröffentlicht wird? Bleibt es dann sicher bei Variante R4?

Mit Blick auf die bestehenden und geplanten Kapazitäten gehen wir davon aus, dass die Kapazitäten der Strecke südlich von Mannheim auch für die Zugzahlenprognosen 2040 D-Takt ausreichend sind. Für den Raum Mannheim gestaltet sich dies anders. Hier muss auf das Vorliegen der Zugzahlenprognosen 2040 D-Takt gewartet werden, um eine Entscheidung über die Vorzugsvariante in diesem Bereich treffen zu können.

Werden die Güterverkehrsstrecken auch an den Hauptbahnhof Mannheim und Karlsruhe angebunden?

Eine Anbindung der NBS/ABS an die Hauptbahnhöfe in Mannheim und Karlsruhe ist derzeit nicht geplant. Allerdings können die bestehenden Strecken 4020 (über Graben-Neudorf und Hockenheim) sowie 4000 (über Bruchsal und Heidelberg) vom Schienengüterverkehr entlastet werden.

Warum gibt es keinen Abzweig im Bereich „Grasiger Schlag“? Fahren tagsüber künftig damit keine Güterzüge mehr über die Bestandsstrecke 4020?

Das Dialogforum hat darauf hingewiesen, dass die Fläche „Grasiger Schlag“ als mögliches, künftiges Gewerbegrundstück vorgesehen ist. Darüber hinaus ist die Fläche „Grasiger Schlag“ als Grünzäsur ausgewiesen. Vor diesem Hintergrund wurde als Ersatz ein Verknüpfungsbauwerk bei Wiesental geprüft.

Tagsüber fahren dann über die Bestandsstrecke 4020 (außer im Bereich Wiesental – Graben-Neudorf) vsl. keine Güterzüge mehr, sondern über die zu bauende Neubaustrecke. Nachts werden die Züge vsl. ebenso über die Neubaustrecke fahren.

Ist die genaue Lage des geplanten Tunnels bei Schwetzingen bekannt?

In diesem frühen Stadium der Planungen kann keine Aussage zur genauen Lage eines geplanten Tunnels gemacht werden. Die genaue Trassierung findet in der Vorplanung statt. Derzeitige Visualisierungen sind immer als 1000 Meter breiter Korridor zu verstehen, in dem die weitere Trassierung der Strecke geplant wird.

Der Tunnel bei Schwetzingen sollte weiter nördlich geplant werden, um nicht unter der dortigen Wohnbebauung zu verlaufen.

Vielen Dank für diesen Hinweis. Dies wird geprüft und nach Möglichkeit in der weiteren Planung berücksichtigt.

Bitte die Tabelle zu Kapazitätsbewertungen (Anlage 1, Seite 25) grafisch aufbereiten, um eine bessere Verständlichkeit herzustellen (Vorbild Bahnprojekt Frankfurt – Mannheim).

Vielen Dank für den Hinweis. Eine grafische Aufbereitung erfolgt im Nachgang der Sitzung und wird im nächsten Dialogforum am 2. Dezember vorgestellt.

Frage zum Bereich um Karlsdorf: Ab wo ist die Bahntrasse dort wieder oberirdisch?

Am südlichen Rand von Karlsdorf wird die Strecke vsl. wieder in Troglage oberirdisch geführt.

Mit einer Untertunnelung der Nordstadt von Schwetzingen ist die Kommune Schwetzingen nicht einverstanden. Bitte dies unbedingt vermeiden und den Tunnel unterhalb des angrenzenden Gewerbegebiets verlaufen lassen.

Die Möglichkeit hierzu wird geprüft.

Ist bei der Variante M3 eine Anbindung an den Mannheimer Hauptbahnhof vorgesehen?

Es gibt für eine Anbindung einer Tunnellösung im Rahmen der NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe an den Mannheimer Hauptbahnhof auf Basis der aktuell gültigen Zugzahlenprognose keinen verkehrlichen Bedarf. Stattdessen gibt es ein anderes Bahnprojekt (Knoten Mannheim) zur Erhöhung der Kapazitäten innerhalb des Mannheimer Hauptbahnhofs.

Die Option zur späteren Anbindung von Tunneln im Bereich des Mannheimer Bahnhofs, die in diesem Projekt ggf. gebaut werden, sollte unbedingt mitgeplant werden, um eine nachträgliche Anbindung im Bedarfsfall zu ermöglichen.

Die Möglichkeit hierzu wird geprüft.

TOP 4 Nächste Schritte

Nach Abschluss der Fragen der Teilnehmenden erläutert Herr Dr. Geweke das weitere Vorgehen zur Einleitung der Raumverträglichkeitsprüfung (Anlage 1, Seite 44).

Hiernach verweist Herr Dr. Geweke nochmals auf alle weiteren Termine zur Vertiefung der heute präsentierten Inhalte (Anlage 1, Seite 45).

- 15. Dialogforum / Teil 2: Dienstag, 2. Dezember 2025, 14–17.30 Uhr (in Mannheim)
- Öffentlicher Infoabend: 4. Dezember 2025, 18–20 Uhr (online)
- Sprechstunde: Mittwoch, 10. Dezember 2025, 14–17.30 Uhr (online)

Im Jahresverlauf 2026 wird mit einem Vorliegen der Zugzahlenprognose 2040 D-Takt gerechnet. Auf Basis dieser kann dann auch für den Raum Mannheim die Vorzugsvariante ermittelt werden. Sobald dies möglich ist, wird eine Sitzung des Dialogforums zur Bekanntgabe der Vorzugsvariante in diesem Bereich stattfinden. Die Mitglieder werden hierzu rechtzeitig informiert und eingeladen.

Abstimmung der Pressebotschaften

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

Verabschiedung

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden für die heutige Teilnahme und die wichtigen Beiträge. Herr Bolte bedankt sich ebenso im Namen der DB bei allen Anwesenden für die Teilnahme und lädt alle Teilnehmenden ein, sich weiterhin so vertrauensvoll und engagiert in das Projekt einzubringen. Hiernach schließt Herr Eggert die 15. Sitzung.