

Vorlage GEMA

Vorlage: O-GEMA/2026/003

Aktenzeichen: 027 03

Verfasser: Wirth, Michael

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
17.04.2026	Gemeinsamer Ausschuss des Verband Region Rhein-Neckar und des Verband Region Karlsruhe	Entscheidung	öffentlich

TOP 2: Neu-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim - Karlsruhe Verfahren und weiteres Vorgehen im Hinblick auf das Infrastruktur-Zukunftsgesetz

I. Sachdarstellung

Die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe bildet den Lückenschluss zwischen den bereits laufenden Planungen und Maßnahmen im Norden von Mannheim (Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim), der Prüfung einer Durchfahrung des Stadtgebietes Mannheims und südlich Karlsruhe (Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel) und soll die dringend notwendigen Kapazitätserhöhungen auf der Rheintalstrecke als eine der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindungen ermöglichen. Die DB InfraGO hat im November 2025 die Vorzugsvariante für die anstehende Raumverträglichkeitsprüfung im Dialogforum vorgestellt. Die detaillierte Trasse ist unter folgenden Link abrufbar (<https://www.mannheim-karlsruhe.de/>).

II. Sachverhalt

Sachstand Region Rhein-Neckar

Die ausgewählte Vorzugsvariante deckt sich im Bereich der Metropolregion Rhein-Neckar mit dem zuvor mit den Bürgermeistern abgestimmten Vorschlag einer regionalen Trassenführung. Die konkrete Ausgestaltung der Vorzugsvariante bedarf aber in vielen Einzelpunkten, insbesondere zur Lärmschutzproblematik, noch einer intensiven Nachbesserung. Hierfür hat der Verband Region Rhein-Neckar einen Forderungskatalog mit Verbesserungsvorschlägen erarbeitet, der bereits an die Bahn weitergeleitet wurde. Zudem fand in Berlin am 26. Januar ein Treffen im Bundesverkehrsministerium mit Staatssekretär Schnoor statt. In diesem Gespräch wurden die Forderungen der Region vorgestellt. Am Folgetag den 27. Januar fand ein Abgeordneten-Frühstück in der hessischen Landesvertretung in Berlin mit zirka 20 Bundestagsabgeordneten, insbesondere auch aus dem Verkehrsausschuss des Bundestages, statt. Ein Problem stellt momentan die fehlende Finanzierung für neue Vorhaben im Schienenbereich dar. Hier ist zum Beispiel der mehrgleisige Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg zu nennen, wo vorbereitende Arbeiten aufgrund fehlender Finanzierung nicht durchgeführt werden können und dies zu erheblichen Verzögerungen führen würde. Die Abgeordneten haben zugesagt, sich in den anstehenden Beratungen für die Projekte einzusetzen.

Bezüglich der Entscheidung der Durchfahrung, insbesondere für die Prüfung eines Tunnels für Mannheim, ist die Zugzahlenprognose 2040 D-Takt notwendig. Deshalb beginnt die Planung der DB zur Vorzugsvariante erst südlich von Mannheim. Die Bahn hat angekündigt die Identifizierung der Vorzugsvariante für den Raum Mannheim auf Basis der Zugzahlen 2040 im zweiten Halbjahr 2026 durchzuführen. Entscheidend für die Region ist, dass es nur mit einer Untertunnelung des Stadtgebietes von Mannheim eine Zustimmung zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe im Sinne einer integrativen Gesamtlösung für den Schienenkorridor Rhein-Neckar geben kann.

Sachstand Region Karlsruhe

Der Prozess wurde in der Region grundsätzlich gut aufgenommen. Auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2030 konnte für den Teilraum südlich Mannheim Klarheit geschaffen werden, ohne den Auswahlprozess für den Bereich südlich von Mannheim weiter zu verzögern. Das wird von der Region Karlsruhe sehr begrüßt. Gleichzeitig sind für die Region Karlsruhe weiterhin Fragen offen. So sollte über ein entsprechendes Betriebskonzept verbindlich abgesichert werden, wie die Verkehre in Richtung Karlsruhe und Stuttgart künftig geführt werden. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bestimmte Schienenwege im Korridor nach § 57 Eisenbahnregulierungsgesetz als besondere Schienenwege mit entsprechendem Vorrang ausgewiesen werden können.

Um die Methodik, das Methodikpapier und die daraus abgeleitete Trassenbewertung genauer nachvollziehen zu können, hat der Planungsausschuss des Verbands Region Karlsruhe am 11.02.2026 beschlossen, zwei ergänzende Gutachten in Auftrag zu geben. Das erste Gutachten nimmt die Bewertungsmatrizen und die Kriterienbewertung der DB InfraGO in den Blick. Das zweite Gutachten soll die naturschutzrechtliche Einschätzung vertieft prüfen, wonach eine weitergehende Bündelung mit der bestehenden Schnellfahrstrecke im Bereich Waghäusel und eine Trassenführung südlich der Bestandsstrecke bei Hambrücken nicht möglich sein soll.

Die Region steht weiterhin hinter dem Projekt und seiner verkehrlichen Bedeutung. Unabhängig vom Grad der jeweiligen Betroffenheit besteht weiterhin ein enger Schulterschluss der Kommunen.

Ausblick zur Raumverträglichkeitsprüfung

Für den weiteren Fortgang des Verfahrens ergeben sich derzeit unterschiedliche Szenarien aufgrund aktueller gesetzgeberischer Entwicklungen. Die DB InfraGO hatte im November 2025 angekündigt, Mitte April 2026 die Raumverträglichkeitsprüfung für die Vorzugsvariante nach § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) beim zuständigen Regierungspräsidium Karlsruhe durch Vorlage der dafür erforderlichen Verfahrensunterlagen einzuleiten. Über Umfang und Inhalt eines solchen Verfahrens hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe bereits in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses am 27.11.2020 berichtet. Für das Verfahren hat die DB InfraGO Antragsunterlagen vorbereitet, die im März 2026 seitens des Regierungspräsidiums den beiden Verbänden zur Vorprüfung zugeleitet wurden. Nach Eingang der finalen Antragsunterlagen der DB InfraGO beim Regierungspräsidium würden diese für mindestens einen Monat veröffentlicht und die betroffenen Träger öffentlicher Belange, Behörden, Kommunen sowie die Öffentlichkeit beteiligt. Die Raumverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG innerhalb von sechs Monaten nach Vorliegen der vollständigen Verfahrensunterlagen abzuschließen.

Aktuell liegt ein Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ vor. Dieser sieht unter anderem vor, die Regelungen zur Raumverträglichkeitsprüfung in § 15 ROG neu zu fassen. So soll für Schienenwege des Bundes grundsätzlich auf die Durchführung der Raumverträglichkeitsprüfung verzichtet werden, es sei denn, die höhere Raumordnungsbehörde widerspricht im Benehmen mit der für das Projekt zuständigen obersten Landesbehörde aufgrund der Erwartung, dass das Vorhaben zu erheblichen raumbedeutsamen Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen führen wird. Dieser Entfall der Raumverträglichkeitsprüfung soll der Verfahrensbeschleunigung dienen.

In Artikel 13, Ziffer 3 des Gesetzes, der die Änderung des Raumordnungsgesetzes beinhaltet, ist eine

Übergangsvorschrift vorgesehen, die die Durchführung der Raumverträglichkeitsprüfung dann noch vorsieht, wenn diese vor Inkrafttreten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes beantragt wurde. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Vorlage war weder absehbar, wann das Infrastruktur-Zukunftsgesetz in Kraft treten könnte, noch bekannt, ob die DB InfraGO die Raumverträglichkeitsprüfung noch vor Inkrafttreten des Gesetzes beantragen wird.

Auch für das Projekt Neu-/Ausbaustrecke Mannheim - Karlsruhe könnte sich durch den Wegfall der Raumverträglichkeitsprüfung eine Verkürzung des Planungsprozesses ergeben und früher in die Vorplanung eingestiegen werden. Als Konsequenz hieraus würden durch den Verzicht auf die Durchführung der Raumverträglichkeitsprüfung die Prüfung der Alternativen direkt im Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Die Entscheidung, ob die Raumverträglichkeitsprüfung noch durchgeführt werden soll, obliegt allein der DB InfraGO.

Der Gesetzentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes wurde am 26.02.2026 in erster Lesung im Deutschen Bundestag behandelt und danach in die Fachausschüsse zurückverwiesen. Die Verbände werden den weiteren Gesetzgebungsprozess aufmerksam verfolgen und in ihren Gremien über den Fortgang berichten.

Aktuelle Entwicklungen zur Finanzierung

Wesentlich entscheidender als die Frage, ob eine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird oder nicht, ist, ob ausreichend Mittel für die Planung und Umsetzung des Projekts zur Verfügung stehen werden. Bisher ist die Finanzierung nicht gesichert, obwohl die Bundesregierung über ein Sondervermögen in beträchtlicher Höhe für Infrastruktur verfügt.

Im Gegensatz zu vielen anderen Projekten in der Bundesrepublik Deutschland stehen die vom Projekt betroffenen Regionen vollständig hinter der NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe und befürworten die Realisierung.

Wie in verschiedenen Medien berichtet, könnte die Finanzierung für Neu- und Ausbaumaßnahmen v.a. auch daran scheitern, wenn das Sondervermögen des Bundes nicht für die eigentliche Zweckbestimmung verausgabt würde. Die Bundesregierung wird deshalb dazu aufgefordert, die Planung und Realisierung des Projekts auskömmlich zu finanzieren.

- Die Verbandsdirektoren -