

Verband Region Rhein-Neckar | Postfach 10 26 36 | 68026 Mannheim

An die Mitglieder
des Gemeinsamen Ausschusses
des Verbandes Region Rhein-Neckar und
des Verbandes Region Karlsruhe

nachrichtlich an:

die Obersten und Oberen Raumordnungs- und Landesplanungsbehörden
- Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg, Abt. 1
Stuttgart
Abt. Landesplanung, Stuttgart
- Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz, Abt. 7
Landesplanung, Mainz
- das Regierungspräsidium Karlsruhe
- die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
- der Grenzüberschreitender Zweckverband - EURODISTRICT REGIO PAMINA

Unser Zeichen
027 03

Bearbeiter
Frau Faust

Telefon-Durchwahl
-209

Datum
01.04.2026

**10. Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar und
des Verbandes Region Karlsruhe**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Einvernehmen mit den Vorsitzenden des Verbandes Region Karlsruhe, Herrn Landrat
Dr. Christoph Schnaudigel sowie des Verbandes Region Rhein-Neckar, Herrn Landrat
Stefan Dallinger, laden wir Sie hiermit recht herzlich ein zu der 10. gemeinsamen Sitzung
am

**Freitag, den 17.04.2026, 14:00 Uhr,
in 76351 Linkenheim-Hochstetten, Rathausstr. 1, Bürgerhaus
Linkenheim-Hochstetten, Großer Saal**

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Neuregelungen im Bauplanungsrecht zur Beschleunigung und Vereinfachung
bestimmter Bauvorhaben ("Bauturbo")
Vorlage: O-GEMA/2026/001
2. Neu-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe
Verfahren und weiteres Vorgehen im Hinblick auf das Infrastruktur-Zukunftsgesetz
Vorlage: O-GEMA/2026/002

3. Smart Region Rhein-Neckar: Vorstellung der Info- und Serviceplattform
„Was geht Rhein-Neckar“
hier: Sachstandsbericht, Herr Patrick Schütz, Gesamtprojektleiter (und ggf. Robert Montoto, Teilprojektleiter)
Vorlage: O-GEMA/2026/003

4. Sonstiges / Mitteilungen

Mit freundlichen Grüßen



Ralph Schlusche
Verbandsdirektor des Verbandes
Region Rhein-Neckar



Dr. Matthias Proske
Verbandsdirektor des Verbandes
Region Karlsruhe

Anlage/n:
Sitzungsunterlagen

Über die S-Bahnlinie S1/S11 – Haltestelle „Rathaus“ – ist das Bürgerhaus optimal an den ÖPNV angebunden. Aber auch im Individualverkehr ist das Bürgerhaus sehr gut zu erreichen, es stehen rund 100 Pkw-Stellplätze im nahen Umfeld zur Verfügung. Selbstverständlich ist ein barrierefreier Zugang zu allen Räumlichkeiten möglich.



Niederschrift über die 9. Sitzung des gemeinsamen Ausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN) und des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein (RVMO) am 21. April 2023 in Annweiler

Anwesende: siehe Anwesenheitsliste

Sitzungsbeginn: 14:00

Herr Dallinger begrüßt die Mitglieder des gemeinsamen Ausschusses und eröffnet die Sitzung.

Bürgermeister Christian Burkart begrüßt die Anwesenden im Namen der Verbandsgemeinde Annweiler. Er stellt die Stadt als zweitälteste Stadt der Pfalz vor - nach Speyer - und lädt alle Anwesenden ein, Annweiler bei nächster Gelegenheit einmal zu besuchen.

Tagesordnungspunkt 1 Projekt Neu-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe
(Vortrag Dr. Stefan Geweke, Projektleiter DB Netz AG)

Herr Geweke trägt folgende Kernelemente zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe vor (s. anliegende Folien):

- Oktober 2021: Entwicklung von Linienkorridoren
- September 2022: Reduzierung von 50 auf 20 durchgängige Linienvarianten
- anschließend technische Trassierung vertieft untersucht und optimiert
- neue Variante Schwetzingen/Hirschacker aufgenommen
- wesentliches Ziel des Projektes: Engpässe im Schienennetz auflösen, Prognose 2030 Deutschlandtakt als Grundlage für die Bewertung
- Verwendung der neuen Zugzahlenprognose 2040 Ende 2023/Anfang 2024
- Bestandstrecken in Mannheim mit Zugzahlen 2030 ausreichend; Prämisse: Zweigleisigkeit der östlichen Riedbahn ist wieder hergestellt
- 2 Szenarien in Mannheim im weiteren Planungsprozess: mit (Tunnel) und ohne zwei neue Gleise in Mannheim
- 40 % der Güterzüge müssen im Mannheim Rbf. behandelt werden, deshalb können viele Varianten nicht weiterverfolgt werden
- Kritische Engpässe sind im südlichen Bereich zwischen Graben-Neudorf – Karlsruhe
- Konsequenz: durchgängige linkrheinische Varianten L 4 und LR 2 werden nicht weiterverfolgt
- Im Endergebnis werden 2 Optionen weiterverfolgt:
 - 1) 13 Linienvarianten mit zwei neuen Gleisen in Mannheim
 - 2) 6 Linienvarianten ohne zwei neue Gleise in Mannheim
- Einleitung Raumordnungsverfahren im Frühjahr 2024 geplant

Herr Weigt merkt an, dass nur 10 bis 20 ernsthaft in Betracht kommende Linienvarianten weiterzuverfolgen sind. Die Nachvollziehbarkeit der Verkehre muss seitens der Bahn noch

vorgelegt werden. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung muss rechtssicher und nachvollziehbar dargestellt werden.

Herr Quast ergänzt, dass eine einheitliche Position der Region erfolgen sollte. Zwei neue Gleise in Mannheim sind aufgrund zukünftiger Zugzahlen notwendig, sonst ist ein Konsens nicht erreichbar. Im weiteren Verfahren müssen Details geklärt und die Berücksichtigung der Stellungnahme des Verbandes erfolgen, die auch eine hohe Übereinstimmung in vielen Punkten mit der Bahn zeigt. Der Konsens ist bisher nicht gelungen.

Herr Weisbrod merkt an, dass erst die Ergebnisse der Bahn abzuwarten sind, bevor die beiden Verbände sich positionieren.

Frau Petzold-Schick möchte, dass der Untersuchungsraum so groß bleibt, damit ein rechtssicheres Verfahren möglich bleibt. Lärmschutz muss als wichtiges Kriterium bezüglich der Betroffenheit berücksichtigt werden.

Herr Schnell versteht nicht, dass die 60 % der Güterverkehre nicht linksrheinisch fahren können (Transit). Die 40 % in den Rangierbahnhof Mannheim sind zu hinterfragen. Er fragt, ob die Idee der Schweiz, linkrheinisch zu fahren, realistisch ist.

Herr Geweke antwortet, dass dann zwei Projekte, je zwei neue Gleise links- und rechtsrheinisch notwendig wären. Die Einzelwagenverkehre des Rangierbahnhof Mannheim sind für die Verkehrswende notwendig. Verkehre über Frankreich sind Spekulation.

Herr Schnaudigel verspricht eine enge Abstimmung der beiden Regionen untereinander bezüglich der anstehenden weiteren Trassenplanungen.

Beschluss:

Der gemeinsame Ausschuss nimmt den Sachstand zur Neu-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe (NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe) zur Kenntnis. Er beauftragt die Verbandsverwaltungen die Interessen beider Regionen im Rahmen gegenseitiger Abstimmungen in den weiteren Planungs- und Abstimmungsprozess einzubringen, insbesondere im Hinblick auf die bis Ende des Jahres zu erwartende Vorzugsvariante.

Tagesordnungspunkt 2 Teilregionalpläne zum Ausbau der erneuerbaren Energien (Solar- und Windenergie)
hier: Aktueller Planungsstand in den Regionen Rhein-Neckar und Mittlerer Oberrhein

Frau Schelkman stellt sich und Herrn Engel als Nachfolger von Herrn Finger kurz vor. Sie erklärt kurz die Besonderheiten des Einheitlichen Regionalplans und bedauert, dass nach dem relativ neuen Teilregionalplan Windenergie aus dem Jahr 2021 bereits ein neuer Plan aufgestellt werden müsse. Beim Verband werden gerade die Flächenvorschläge aus der Unterrichtung sowie die Bestandsflächen auf ihre Kompatibilität mit den Kriterienkatalogen geprüft. Ferner werde sowohl für den Teilregionalplan Solar als auch für den Teilregionalplan Wind je eine Ausschlusskulisse erarbeitet, anhand derer die Flächenkulissen erarbeitet werden. Diese Flächenkulissen werden im Anschluss mithilfe von Einzelfallprüfungen und Flächenbündelungen zu Vorrang- und Vorbehaltsgebieten verdichtet, die nach der Sommerpause im Rahmen von Informationsveranstaltungen auf Landkreisebene vorgestellt werden. Ende des Jahres werde der Verbandsversammlung der Entwurfsbeschluss vorgelegt. Grundsätzlich ließe sich vor allem in Bezug auf die Windenergie ein klarer Eigenplanungsauftrag für den Verband Region Rhein-Neckar erkennen, da die bestehende Flächenkulisse zu klein für die Erreichung der Bundesziele sei. Ferner werde die Planung dahingehend erschwert, dass auf rheinland-pfälzischer Seite erhebliche Datenlücken vorlägen, deren Schließung derzeit angefragt werde.

Herr Dr. Proske begrüßt die Mitglieder des Ausschusses und gibt einen kurzen Überblick über die Planung der Erneuerbaren Energien im Regionalplan der Region Mittlerer Oberrhein. Die Kriterienkataloge seien bereits beschlossen worden und es werden derzeit Suchraumkarten erstellt, die im Zuge der Planung weiter plausibilisiert werden. Am 26.07. werde die Flächenkulisse für Windenergieanlagen veröffentlicht. Diese werde zunächst deutlich mehr als 1,8% der Regionsfläche betragen, da im Rahmen der Abwägung mit einer Verkleinerung der Kulisse zu rechnen sei. Ferner werde eine regional möglichst gerechte Verteilung der Flächen vorgesehen. Der Auerhuhn-Schutz spiele vor allem im Schwarzwald eine große Rolle. Die Hinweis-karten zu den Auerhuhn-Vorkommen lägen noch immer nicht vor, obwohl diese für den Februar angekündigt waren. Zum Thema „PV-Freiflächenanlagen auf Baggerseen“ erarbeite der Regionalverband Mittlerer Oberrhein derzeit ein Positionierungspapier, welches am 26.07. voraussichtlich beschlossen werde. Ein weiterer wichtiger Punkt sei der Konflikt zwischen PV-Freiflächenanlage und der Landwirtschaft. Um diesem zur Klärung zu verhelfen sei eine verbindliche Positionierung der Landesregierung wünschenswert.

Beschluss

Der gemeinsame Ausschuss nimmt den Planungsstand der Teilregionalpläne zum Ausbau der erneuerbaren Energien (Solar- und Windenergie) in beiden Regionen zur Kenntnis. Er beauftragt die Verbandsverwaltungen, die Interessen beider Regionen insbesondere im Hinblick auf großräumige Wirkungen des Gesamtprojektes – Regionale Planungsoffensive – im weiteren Planungsprozess eng auf- und untereinander abzustimmen.

Tagesordnungspunkt 3 Verschiedenes / Mitteilungen

Herr Schlusche berichtet zunächst über die BUGA 2023 in Mannheim. Bei dem Gelände handelt es sich um Konversionsfläche und zwar die frühere amerikanische Spinelli-Kaserne. Als Planungsverband war der Verband schon vor 10 Jahren beteiligt an der Überplanung dieser Fläche. Diese wurde dann als regionaler Grünzug ausgewiesen, der die Funktion einer Frisch- und Kaltluftschneise für die Stadt Mannheim erfüllt. Ein weiterer Punkt ist eine Seilbahn, die die zwei Areale der BUGA- den Luisenpark und das Spinelli-Gelände – miteinander verbindet. Der Verband betreibt hier über die Zeit der BUGA einen futuristischen Holz-Pavillon, der zusammen mit zahlreichen Akteuren bespielt wird.

Herr Dr. Baumgärtner stellt die interregionale Kooperation zum Denkfest vor. Das Denkfest 2023 wurde erstmals gemeinsam vom Kulturbüro der Metropolregion Rhein-Neckar und der Geschäftsstelle KulturRegion Karlsruhe beim Regionalverband Mittlerer Oberrhein konzipiert. Themen seien Nachhaltigkeit und Transformation, unter der Fragestellung: Was bedeutet das für den Kunst- und Kulturbereich und wie kann er zur Umsetzung beitragen? Ein Ziel des Denkfestes könnte ein interregionales Netzwerk von Kulturakteuren sein, die sich dem Thema Nachhaltigkeit intensiver widmen. Das Denkfest werde am 28.6./29.6.2023 im Rahmen der BUGA in Mannheim stattfinden.

Frau Schelkmann informiert über das Modellprojekt der Raumordnung (MORO) mit dem Titel „regionale Steuerung der Siedlungs- und Freiraumentwicklung – Wege zu einer neuen und interkommunalen Raumstrategie“. Ziel des MORO sei es, flächensparende Siedlungskonzepte zu entwickeln bei möglichst naher Abstimmung mit den Kommunen. Der Ansatz hierfür ist eine Beratung der Kommunen und eine Flächensensibilisierung bei allen Beteiligten herbeizuführen.

Dr. Schnaudigel schließt sodann die Sitzung und verweist noch auf den anschließenden gemeinsamen Imbiss, bei welchem noch ein reger Gedankenaustausch möglich sein soll.

Sitzungsende: 15:40 Uhr



.....
Ralph Schlusche
Verbandsdirektor
Verband Region Rhein-Neckar



.....
Dr. Matthias Proske
Verbandsdirektor des
Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein



.....
Michael Thome
Geschäftsstellenleiter
Verband Region Rhein-Neckar



.....
Anja Gräter
Verwaltungsleiterin
Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Vorlage GEMA

Vorlage: O-GEMA/2026/002

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 1: Neuregelungen im Bauplanungsrecht zur Beschleunigung und Vereinfachung bestimmter Bauvorhaben ("Bauturbo")

I. Sachdarstellung

Seit 30.10.2025 ist der sog. „Bauturbo“ in Kraft.

Er umfasst folgende Regelungen:

- § 246e BauGB:

Abweichungen von (allen) Vorschriften des Bauplanungsrechts (inkl. Rechtsverordnungen) für:

1. Errichtung Wohnzwecken dienender Gebäude,
2. Erweiterung, Änderung oder Erneuerung von bestehenden Gebäuden zugunsten neuen Wohnraums oder Wiedernutzbarmachung vorhandenen Wohnraums,
3. Nutzungsänderung zu Wohnzwecken, wenn
 - + Zustimmung der Gemeinde,
 - + Würdigung nachbarlicher Belange und
 - + mit öffentlichen Belangen vereinbar.

Abs. 3: Bei Vorhaben im Außenbereich ist ein räumlicher Zusammenhang zum Siedlungsrand erforderlich (maximal 100m Abstand) (meint Gebiete mit qualifiziertem oder vorhabenbezogenem Bebauungsplan (§ 30 Abs. 1 und 2 Baugebiete) oder Gebiete nach § 34 BauGB).

Abs. 5: Neben Wohnbauvorhaben sind diesen Gebieten dienende Anlagen für kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke sowie Läden zur Deckung des täglichen Bedarfs der Bewohner zulässig.

- § 31 Abs. 3 BauGB (Ausnahmen und Befreiungen):

Befreiung von den Anforderungen eines Bebauungsplans im Einzelfall zugunsten des Wohnungsbaus, wenn die Zustimmung der Gemeinde erfolgt ist, die Würdigung nachbarlicher Belange vorgenommen ist und das Vorhaben mit öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- § 34 Abs. 3b BauGB:

Abweichung vom Erfordernis des Einfügens im Einzelfall zugunsten der Errichtung von Wohngebäuden, wenn die Zustimmung der Gemeinde erfolgt ist, die Würdigung nachbarlicher Belange vorgenommen ist und das Vorhaben mit öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Neben den Regelungen im Baugesetzbuch sind mit dem „Baturbo“ Anpassungen zum Lärmschutz und zum Umwandlungsschutz (Vermeidung der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen) zur Sicherung des Wohnungsbestands vorgenommen worden.

Im Folgenden sind die Chancen und Risiken des Instruments sowie die daraus folgenden Empfehlungen genannt:

Chancen	Risiken	Empfehlungen
<p>Abweichung vom Bauplanungsrecht:</p> <p>Gemeinden können deutlich einfacher von bestehenden Bebauungsplänen abweichen Auch komplizierte Änderungs- und Aufhebungsverfahren für bestehende Bebauungspläne können entfallen.</p> <p>Z.B. geeignet für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachverdichtung weniger dichter, großzügiger Wohngebiete der 1960er und -70er Jahre (z.B. Aufstockungen, Anbauten, zusätzliche Wohngebäude(-teile), - Qualifizierung monofunktionaler Einfamilienhausgebiete mit ergänzenden Wohnangeboten (kleinere und mittlere Wohnungen zur Unterstützung des Generationenwechsels; Zusatzangebote für die alternde Bevölkerung wie betreutes Wohnen, Wohngruppen u.ä.). 	<p>Grundsätzlich sind diese Regelungen nicht auf Wohn- oder Mischgebiete beschränkt und könnten z.B. auch in Gewerbegebieten angewendet werden. Hier drohen Nutzungskonflikte sowie auch die drohende Funktionslosigkeit (und damit Unwirksamkeit) bestehender Bebauungspläne.</p> <p>Die Baturbo-Regelungen enthalten keine Vorgaben zu sozialem und bezahlbarem Wohnraum, (Wohn-)dichten oder Klimaschutz und Klimaanpassung. Genauso können Bauprojekte entstehen, die nicht ins Stadtbild passen oder Belichtung, Belüftung und Freiflächenqualität angrenzender Grundstücke beeinträchtigen.</p> <p>Anwendung zugunsten weniger dichter Wohnformen wie Einfamilienhäuser schafft keine Abhilfe zur Wohnraumknappheit oder Versorgung mit unterschiedlichen Wohnformangeboten.</p> <p>Befürchtet wird auch Bodenspekulation durch gewinnbringenden Weiterverkauf großzügig bebaubarer „Baturbo-Flächen“ ohne gemeindliche Auflagen.</p> <p>Zu beachten ist auch der Gleichbehandlungsgrundsatz: „Durchgerutschte“, in Art, Umfang oder Lage unerwünschte Vorhaben können zu Präzedenzfällen werden.</p>	<p>Gemeinden sollten die städtebauliche Ordnung im Blick haben und ihre Zustimmung zu Baturbo-Vorhaben nach dem gemeindlichen Planungswillen und langfristigen Nutzungsabsichten bemessen.</p> <p>Geeignete Formen/ Instrumente können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - (informelles) städtebauliches Konzept oder Rahmenplanungen zur Wohnraumschaffung, - ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 176a BauGB, - Einzelfestlegungen wie Quoten (z.B. zu sozialem und bezahlbarem Wohnen), Mindestvorgaben (z.B. zu ökologischen Standards oder Grün- und Erholungsflächen, Beschränkung auf die Innenentwicklung u.v.m. <p>Empfohlen wird, Bürgerinnen und Bürger an solchen Verfahren zu beteiligen (Legitimation, Akzeptanz).</p> <p>Die Verbände empfehlen, in den Konzepten oder Überlegungen zu Kriterien und Zielen insbesondere der Innenentwicklung (Nachverdichtung, Baulücken, Konversionen), Vorrang zu geben und dabei auch Grün- und Erholungsflächen sowie die soziale/kulturelle Infrastruktur mitzudenken (Stichwort 3-fache</p>

		<p>Innenentwicklung).</p> <p>Genauso sollten (Vergabe-)Kriterien zu sozialen und ökologischen Aspekten berücksichtigt werden, z.B. sozialer und bezahlbarer Wohnraum, Miet-/ Eigentumsanteile, Geschosswohnungsbau u.ä.</p> <p>Für größere Vorhaben/ Flächen empfiehlt sich das Instrument der Konzeptvergabe (Informationen und Mustervordrucke findet man z.B. hier).</p>
<p>Beschleunigung für Genehmigungen:</p> <p>Bauanträge können direkt auf Basis des neuen § 246e BauGB genehmigt werden. Das vorgeschaltete (formelle) Planverfahren kann entfallen.</p>	<p>V.a. kleinere Kommunen könnten aus personeller Sicht nicht oder nicht schnell genug in der Lage sein, Bauturbo-Anträge hinsichtlich gemeindlichem Willen oder langfristiger Eignung zu prüfen und ggf. abzulehnen.</p> <p>Eine pauschale Ablehnung des Bauturbos verschenkt auch die eröffneten Chancen und Potenziale, insbesondere der Innenentwicklung.</p>	<p>Es empfiehlt sich, sehr kurzfristig Kriterien und Ziele zu formulieren, welche Art, Umfang oder Lage von Wohnungsbauvorhaben die Gemeinde grundsätzlich ermöglichen (oder ausschließen) möchte.</p>
<p>Erhalt der Planungshoheit:</p> <p>Die Gemeinde behält die Kontrolle durch Zustimmungsvorbehalt. Allerdings: dreimonatige Frist, sonst automatisch genehmigt (Genehmigungsfiktion).</p>	s.o.	s.o.
<p>Soziale/ Versorgungs-Infrastruktur wurde mitgedacht:</p> <p>Die Sonderregelungen umfassen neben Wohnraum auch notwendige soziale, gesundheitliche und kulturelle Einrichtungen sowie der Versorgung der Bewohner dienende Läden. So wird, gerade bei größeren Vorhaben, eine integrierte Quartiersentwicklung ermöglicht.</p>	<p>Die Erleichterungen können für eigentlich bebauungsplanpflichtige Einrichtungen herangezogen werden, deren sonstige Genehmigungsanforderungen dann eben nicht mehr über ein Bebauungsplanverfahren geprüft werden (Abwägung unterschiedlicher Belange, Nutzungskonflikte, verkehrliche oder Umweltauswirkungen etc.).</p> <p>Andererseits sollten sie explizit mitgedacht werden und die Begleitplanung von Schulen, Kitas etc. muss mit der schnelleren Umsetzung der Wohnbauvorhaben Schritt halten.</p>	<p>Eine Abwägung der Belange sollte, auch ohne formelles Verfahren, durchgeführt werden. Andererseits können hier explizit infrastrukturelle, gemeinwohlorientierte Vorhaben gefördert werden, die den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung dienen (medizinische Versorgung, Betreuung von Kindern oder SeniorInnen, Begegnungsorte u.v.m.).</p>

Es ist vorgesehen, dass Herr Ministerialrat Martin Rist vom Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg in der Sitzung die Neuerungen des „Baturbo“ erläutern wird.

- Die Verbandsdirektoren -

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 Rheinstrecke 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 Durchführung, 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 -

Vorlage GEMA

Vorlage: O-GEMA/2026/004

Aktenzeichen: 027 03

Verfasser: Schütz, Patrick

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

**TOP 3: Smart Region Rhein-Neckar: Vorstellung der Info- und Serviceplattform „Was geht Rhein-Neckar,“
hier: Sachstandsbericht, Herr Patrick Schütz, Gesamtprojektleiter**

I. Beschlussvorschlag

Der Gemeinsame Ausschuss der Verbände Region Rhein-Neckar und Region Karlsruhe nehmen den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

Das Projekt „Digitaler Kulturerlebnisraum“ verfolgt das Ziel eine regionale Dateninfrastruktur zu den Angeboten aus Kultur und Tourismus aufzubauen und die dort zusammengeführten Informationen auf einer regionalen Info- und Serviceplattform auszuspielen. Dadurch wird eine einheitliche und offene Datengrundlage geschaffen und die Datenpflege für Veranstaltende und Kommunen wird optimiert und vereinfacht. Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher der Metropolregion Rhein-Neckar erhalten mit der Info- und Serviceplattform eine zeitgemäße Übersicht zum regionalen Gesamtangebot der Freizeitgestaltung in Kultur und Tourismus. Die Plattform mit dem Namen „Was geht Rhein-Neckar“ umfasst eine redaktionelle Kuratierung und Themensetzung. Die Veröffentlichung der Info- und Serviceplattform erfolgt im Mai/Juni 2026.

Die Projektumsetzung erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der „Smart Region-Strategie: Smarte und nachhaltige Metropolregion Rhein-Neckar“ der Verbandsversammlung vom 20. Juli 2022 (VO-VV/2022/033). Der „Digitale Kulturerlebnisraum“ ist eines von acht Teilprojekten im Rahmen der Smart Region-Strategie Rhein-Neckar.

III. Einordnung des Sachverhalts in die weiteren Maßnahmen der Regionalentwicklung

Notwendigkeit der regionalen Skalierung. Bundesländerübergreifende Zusammenführung von Veranstaltungsdaten. Effizienzsteigerung bei der Datenpflege und Optimierung der Datenqualität rund um Veranstaltungsdaten bei Veranstaltenden und Kommunen.

VI. Finanzierung

Die Projektumsetzung ist bis September 2027 über Fördermittel des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) im Förderprojekt „Smarter, nachhaltiger Tourismus Rhein-Neckar“ gesichert. Das Förderprojekt „Smarter, nachhaltiger Tourismus Rhein-Neckar“ wird mit 65 Prozent durch das BMWSB gefördert.

gez. Ralph Schlusche