

Kleine Anfrage

des Abg. Jan-Peter Röderer SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die am 24. November 2025 vorgestellte Vorzugsvariante „R4“ der Deutschen Bahn AG für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe?
2. Wie soll diese Variante an den Bahnknoten Mannheim angeschlossen werden?
3. Wie soll diese Variante an den Bahnknoten Karlsruhe angeschlossen werden?
4. Wie bewertet sie die beiden Anbindungen an die Bahnknoten (Frage 2 und 3)?
5. Wie ist, nach ihrer Kenntnis, das Echo der Raumschaft auf die Vorzugsvariante R4?
6. Wie ist der weitere Fortgang des Verfahrens?
7. Bis wann rechnet sie mit einer endgültigen Entscheidung über den genauen Trassenverlauf?
8. Ist sie bereit, nachdem jetzt eine ausschließlich rechtsrheinische Vorzugsvariante auf dem Tisch liegt, die grundsätzliche Bereitschaft zu erklären, sich wie beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel an den Mehrkosten eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus zwischen Mannheim und Karlsruhe ebenfalls mit 50 Prozent zu beteiligen?

3.2.2026

Röderer SPD

Eingegangen: 3.2.2026 / Ausgegeben: 5.3.2026

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier; ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der weitere Ausbau der Rheintalbahn ist ein wichtiger Beitrag, wenn es darum geht, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Deshalb ist es gut, dass der nächste Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Karlsruhe nun planerisch in Angriff genommen wird.

Wenn dieser Ausbau schnell umgesetzt werden soll, ist es unerlässlich, dass sich das Land Baden-Württemberg auch beim Ausbau zwischen Mannheim und Karlsruhe für eine menschen- und umweltgerechte Variante einsetzt. Das Land muss seine Bereitschaft bekunden, sich auch an diesem Streckenabschnitt, wie zwischen Karlsruhe und Basel, mit 50 Prozent des Ausbaus der über den sonst üblichen Standards liegt, finanziell zu beteiligen.

Antwort

Mit Schreiben vom 27. Februar 2026 Nr. VM3-0141.5-36/10/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet sie die am 24. November 2025 vorgestellte Vorzugsvariante „R4“ der Deutschen Bahn AG für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe?

Zu 1.:

Die DB InfraGO AG (DB) hat für das Projekt Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe ab 2021 ein Dialogforum mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsministerien Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, den betroffenen Landkreisen, Kommunen, Regionalverbänden sowie mit Bürgerinnen und Bürgern und Bürgerinitiativen eingerichtet. Dort wurden in einem transparenten Prozess verschiedene Varianten diskutiert und Anregungen aufgenommen. Die von der DB vorgestellte Vorzugsvariante „R4“ ist ein Ergebnis dieser Vorgehensweise.

Die Auswahl der Vorzugsvariante erfolgte durch die DB anhand der Zielsysteme Raumordnung, Umwelt und Verkehr/Wirtschaftlichkeit. Die Methodik hierfür wurde ebenfalls im Dialogforum diskutiert und mit den Fachbehörden abgestimmt. Im Vergleich der Varianten untereinander weist die R4 die geringsten Eingriffe in Siedlungsgebiete und Landschaft auf, erreicht die stärkste Bündelung mit bestehender Infrastruktur und löst die größten Engpässe auf. Daher ist die R4 diejenige Variante, die die vorgegebenen Projektziele am besten vereint. Das Ministerium für Verkehr hat keine Erkenntnisse, die dieser Bewertung der DB widersprechen.

2. Wie soll diese Variante an den Bahnknoten Mannheim angeschlossen werden?

Zu 2.:

Die Vorzugsvariante R4 beginnt bislang in Mannheim-Alteichwald und bezieht sich auf den Streckenabschnitt südlich von Mannheim. Für den Anschluss an den Bahnknoten Mannheim werden aktuell noch Alternativen untersucht, abhängig davon, inwieweit Bedarf an zwei zusätzlichen Gleisen im Tunnel durch das Stadtgebiet besteht oder die prognostizierte Anzahl von Zügen über das Bestandsnetz abgewickelt werden kann.

Eine rechtssichere Variantenauswahl für das Stadtgebiet Mannheim will die DB daher erst auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2040 Deutschlandtakt treffen. Diese wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 veröffentlicht.

Erst danach ist es der DB möglich, die Vorzugsvariante für den Anschluss an den Bahnknoten Mannheim festzulegen.

3. Wie soll diese Variante an den Bahnknoten Karlsruhe angeschlossen werden?

Zu 3.:

Im nördlichen Zulauf nach Karlsruhe führt die Variante R4 in Troglage entlang der A5 und untertunnelt die Autobahnanschlüsse Karlsruhe-Nord und Karlsruhe-Durlach, bevor die Trasse an den Güterbahnhof anbindet, vgl. Skizze Trassenverlauf R4 in Karlsruhe (*Anlage 1*). Im Güterbahnhof schließt die R4 an den Bestand an.

4. Wie bewertet sie die beiden Anbindungen an die Bahnknoten (Frage 2 und 3)?

Zu 4.:

Wegen der beschränkten Kapazitäten im Knoten Mannheim ist eine Festlegung der Vorzugsvariante für den ganzen Streckenverlauf von Mannheim-Waldhof bis Karlsruhe nur mit den Zugzahlen 2040 Deutschlandtakt möglich. Die Veröffentlichung der Zugzahlen 2040 Deutschlandtakt verzögert sich jedoch bis voraussichtlich Sommer 2026. Daher hat die DB für die Einbindung in den Knoten Mannheim die Entscheidung für eine Vorzugsvariante zurückgestellt.

Die Entscheidung der DB, die Strecke zu teilen und die Vorzugsvariante für die Trasse südlich von Mannheim bereits jetzt festzulegen, hält das Ministerium für Verkehr für richtig. Im Bahnknoten Karlsruhe schafft die R4 mit der Anbindung an den Güterbahnhof Karlsruhe gute verkehrliche Voraussetzungen und beeinträchtigt durch die Troglage die gesetzlich definierten Schutzgüter Mensch und Umwelt so wenig wie möglich.

5. Wie ist, nach ihrer Kenntnis, das Echo der Raumschaft auf die Vorzugsvariante R4?

Zu 5.:

Die Vorzugsvariante R4 wird von der Raumschaft insgesamt gut angenommen.

6. Wie ist der weitere Fortgang des Verfahrens?

Zu 6.:

Derzeit wird von der DB die Raumverträglichkeitsprüfung für die Vorzugsvariante vorbereitet. Die Unterlagen sollen voraussichtlich im April 2026 beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden. Nach Veröffentlichung der Zugzahlen 2040 Deutschlandtakt kann von der DB die Vorzugsvariante für den Raum Mannheim festgelegt werden. Die DB geht davon aus, im zweiten Halbjahr 2026 die Vorzugsvariante inklusive dem Raum Mannheim bekanntgeben zu können.

7. Bis wann rechnet sie mit einer endgültigen Entscheidung über den genauen Trassenverlauf?

Zu 7.:

Die nun veröffentlichte Vorzugsvariante verläuft in einem 1 000 Meter-Korridor. Die genaue Lage innerhalb dieses Korridors, die zur Planfeststellung beantragt werden soll, ergibt sich dann erst mit fortschreitender Detaillierung der Planung.

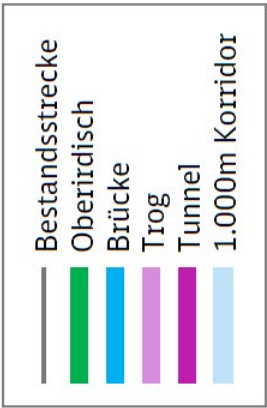
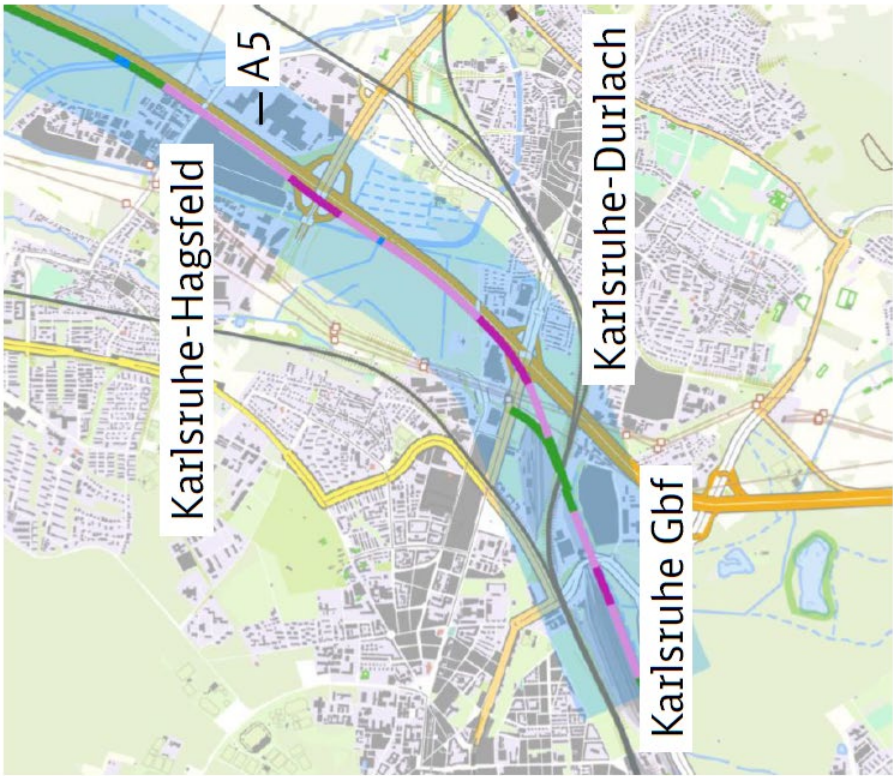
8. Ist sie bereit, nachdem jetzt eine ausschließlich rechtsrheinische Vorzugsvariante auf dem Tisch liegt, die grundsätzliche Bereitschaft zu erklären, sich wie beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel an den Mehrkosten eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus zwischen Mannheim und Karlsruhe ebenfalls mit 50 Prozent zu beteiligen?

Zu 8.:

Bei Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans, wie der Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe, unterrichtet das Bundesverkehrsministerium den Deutschen Bundestag nach Abschluss der Vorplanung über den aktuellen Projektstand. Dieser Bericht enthält eine Beschreibung der Planung, Zeit- und Kostenpläne sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Der Bericht an den Deutschen Bundestag enthält gegebenenfalls auch Forderungen, die über den gesetzlichen Anspruch hinausgehen, wenn sich solche aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben haben. Ob dies bei der Vorzugsvariante R4 Fall sein wird, ist zum derzeitigen Planungsstand nicht absehbar. Der Deutsche Bundestag wird anschließend in seiner Zuständigkeit für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes über die Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante sowie weitergehender Forderungen entscheiden.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1 Trassenverlauf R4 in Karlsruhe



Quelle: DB InfraGO, Präsentation 15. Dialogforum Mannheim – Karlsruhe / Teil 2, S. 25