

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(120. Sitzung am 26. Juni 2025)**

**TOP 2: Sachstand und Beschlussfassung zum Ausbau Knoten Mannheim – Heidelberg
(Grundsatzbeschluss: keine Inbetriebnahme Frankfurt-Mannheim ohne unmittelbare Anbindung an Hbf und Rangierbahnhof)**

I. Projektstand Knoten Mannheim-Heidelberg

Die Planungen zu den drei Teilprojekten „Achsverschwenkung Ostkopf Mannheim Hbf“, „Mehrgleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd“ und „Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld“ schreiten weiter voran. Intensiv wird momentan im Rahmen der Grundlagenermittlung seitens DB InfraGO an der Bestandsmodellierung für die drei Teilprojekte gearbeitet. Für die kommunal finanzierte Teilmaßnahme „Mehrgleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd“ befindet sich das Modell aktuell in der nochmaligen Überarbeitung. Eine Fertigstellung ist bis Ende des 2. Quartals vorgesehen.

In Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 1) wurde zwischenzeitlich der Antrag zum Scoping & Formblatt 2 (Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung) für die drei Teilmaßnahmen eingereicht. Die Festlegung des notwendigen Kartierbedarfs soll bis Ende des 2. Quartals 2025 erfolgen.

Für alle drei Teilmaßnahmen laufen aktuell die Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der ingenieurtechnischen Planungsleistungen der Lph. 2 (Vorplanung). Für die Teilmaßnahme „Mehrgleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Süd“ erfolgte die Angebotsöffnung Ende April. Im Rahmen eines Verhandlungsfahrens soll die Vergabe der Planungsleistungen bis Anfang des 3. Quartals 2025 erfolgen und im Anschluss daran die Vorplanung aufgenommen werden. Aufgrund des derzeitigen Projektstands ist mit einem Abschluss der Vorplanung im 1. Halbjahr 2028 zu rechnen. Nach Auskunft von DB InfraGO liegen die abgegebenen Bieterangebote alle im dafür prognostizierten Kostenrahmen.

II. Gesamtbetrachtung des „Gesamtknotens Mannheim“

Offensichtlich wird die Komplexität des „Gesamtknotens Mannheim“ im Zusammenspiel der Maßnahmen des Knotens Mannheim-Heidelberg mit den beiden Neubauprojekten nach Frankfurt und Karlsruhe mit seinen vielen Verzweigungen von der Politik und den Verantwortlichen bei der DB InfraGO unterschätzt bzw. nicht richtig verstanden. Hinzu kommt, dass die Kapazitäten auch durch Entwicklungen im Rangierbahnhof Mannheim beeinflusst werden. Dennoch ist zu befürchten, dass DB Cargo als Hauptnutzer des Rangierbahnhofs kaum in die Planungen eingebunden ist. Darüber hinaus wird inzwischen auch der Erneuerungsbedarf im Stellwerksbereich durch die geplante Einführung von ETCS bis Mitte der 30er Jahre deutlich. Auch hier bestehen enge Abhängigkeiten zu den zahlreichen Einzelplanungen.

Besonders deutlich wird dies bei der NBS Frankfurt-Mannheim. Diese endet derzeit auf dem Waldhof. Der weitere Verlauf bis zum Hauptbahnhof bzw. Rangierbahnhof ist bewusst ausgespart worden, obwohl hier bereits heute massive Trassenengpässe bestehen, die verhindern, dass das Land ein dem Bedarf der Metropolregion entsprechendes SPNV-Angebot bestellen kann. Es ist

daher darauf hinzuwirken, dass eine Inbetriebnahme nicht ohne unmittelbare Anbindung an den Hauptbahnhof bzw. Rangierbahnhof Mannheim erfolgt.

Aus Sicht des VRN ist es daher dringend geboten bei der Politik, insbesondere bei der neuen Hausspitze des Bundesministeriums und bei der künftigen Bahnspitze die Lobbyarbeit für eine gesamthafte Betrachtung und gemeinsame Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen im „Großknoten Mannheim“ zu intensivieren.

Beschlussvorschlag 120.2/2025

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Grundsatzbeschluss:

Die infrastrukturelle Weiterentwicklung des „Gesamtknotens Mannheim“ ist von zentraler verkehrlicher Bedeutung für die Metropolregion Rhein-Neckar sowie den Schienenverkehr in Südwestdeutschland insgesamt. Die aktuell von der DB InfraGO verfolgte stark segmentierte Planung der Maßnahmen wird der Komplexität der Herausforderung nicht gerecht. Nur eine koordinierte, integrative Planung und Umsetzung aller betroffenen Teilprojekte kann den Anforderungen an eine leistungsstarke Infrastruktur gerecht werden. Jede weitere Belastung des Knotens ist zu vermeiden. Deshalb darf die Neubautrasse Frankfurt-Mannheim nicht auf dem Waldhof enden, sondern muss von Anfang an die Anbindung des Hauptbahnhofes mit umfassen.