

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Schienenknoten Mannheim – Heidelberg

Die Schienenstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg ist nach Auffassung der Fragesteller voll ausgelastet und stellt damit einen Engpass im Gesamtnetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) dar. In der Rhein-Neckar-Region ist deswegen nach Informationen der Fragesteller von der DB AG eine Reihe von Projekten geplant, um ein verbessertes Angebot im Schienenverkehr zu ermöglichen (vgl. mannheim-heidelberg.deutschebahn.com/). Mit verschiedenen Maßnahmen soll die Strecke umgebaut und angepasst werden, um mehr Kapazität auf den Schienen zu schaffen. Eine Auflösung dieses Engpasses ist nach Ansicht der Fragesteller für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region dringend erforderlich.

Im Bereich zwischen Mannheim Hauptbahnhof (Hbf.) und Heidelberg Hbf. sind konkret vier Schienenprojekte geplant (vgl. www.bvwp-projekte.de/schienen_2018/K-004-V01/K-004-V01.html und mannheim-heidelberg.deutschebahn.com/):

1. Mit der Achsverschwenkung Mannheim Hbf. und einer Optimierung der Gleisvorfelder soll eine Entzerrung von Fern- und Nahverkehr und damit eine Erhöhung der Kapazität erreicht werden.
2. Der dreigleisige Ausbau Mannheim Hbf. – Mannheim-Friedrichsfeld Süd soll zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den Nahverkehr schaffen.
3. Das Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld soll dafür sorgen, dass Güterzüge in den Mannheimer Rangierbahnhof (Rbf.) ein- und ausfahren können, ohne dabei den Personenverkehr zwischen Mannheim und Heidelberg zu beeinträchtigen.
4. Zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Heidelberg Hbf. soll der viergleisige Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf. einen zweigleisigen Engpass beseitigen und mit der Entflechtung von Verkehren in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung eine zusätzliche Kapazitätssteigerung ermöglichen.

Mit Blick auf diese vier Planungsprojekte erfolgt bei den Teilprojekten mit den Nummern 1, 2 und 3 eine gemeinsame Planung aufgrund gegenseitiger Abhängigkeiten. Die gemeinsame Planung befindet sich in einem noch sehr frühen Stadium. Der Rahmenterminplan sieht nach den Fragestellern vorliegenden Informationen eine Inbetriebnahme der drei Vorhaben erst bis April 2044 bzw. den Projektabschluss erst bis 2047 vor.

Die Finanzierung der vorgesehenen Schienenprojekte zwischen Mannheim Hbf. und Heidelberg Hbf. ist nach Auffassung der Fragesteller diffizil. Für die Teilprojekte mit den Nummern 1, 3 und 4 erfolgt eine Bedarfsplanfinanzierung durch den Bund. Die Finanzierung des Teilprojektes mit der Nummer 2 ist da-

gegen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geregelt; das heißt, dass neben dem Bund hier auch die Kommunen entlang der Strecke finanziell beteiligt sind. Diese differenzierte Zuordnung der Teilmaßnahmen zu unterschiedlichen Finanzierungsquellen gefährdet nach Ansicht der Fragesteller die Umsetzung des Projektes Knoten Mannheim-Heidelberg. Problematisch sind nach Auffassung der Fragesteller insbesondere die zu erwartende Höhe des kommunalen Finanzierungsanteils und die damit verbundenen zeitlichen Risiken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche bahnpolitische Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg bei, und welche Bedeutung hat der Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg für die Umsetzung des Deutschlandtakts?
2. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten vier konkreten Schienenprojekte (bitte einzeln auflisten)?
3. Welche Risiken in finanzieller und zeitlicher Hinsicht sieht die Bundesregierung für die Umsetzung des Gesamtprojektes angesichts des Umstandes, dass für den dreigleisigen Ausbau Mannheim Hbf. – Mannheim-Friedrichsfeld Süd im Gegensatz zu den anderen Teilprojekten der Gesamtmaßnahme keine Bedarfsplanfinanzierung erfolgt?
4. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der lediglich dreigleisige Ausbau des Abschnitts Mannheim Hbf. – Mannheim-Friedrichsfeld Süd ausreicht, die prognostizierten Verkehre aufzunehmen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, sollte dann ein viergleisiger Ausbau in Betracht gezogen werden?
5. Befürwortet die Bundesregierung, den Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg in ein Gesamtprojekt mit einheitlicher Finanzierung zu überführen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, warum ist dies noch nicht erfolgt, bzw. bis wann könnte dies erfolgen?
6. Befürwortet die Bundesregierung, den Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg als Lückenschluss im Konzept der Sanierung der Hochleistungskorridore (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Fuer-ein-leistungsstarkes-Schiennetz-Weiterer-Hochleistungskorridore-stehen-fest--9180068) anzusehen und unter den dort geltenden besonderen Rahmenbedingungen umzusetzen (bitte ausführlich begründen), und wenn nein, warum nicht?
7. Sind die im Schienenknoten Mannheim-Heidelberg vorgesehenen Maßnahmen nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich, um den Deutschlandtakt umzusetzen, und wäre eine frühere Realisierung dem Projekt Deutschlandtakt hilfreich (bitte ausführlich begründen), und wenn nein, warum nicht?
8. Inwiefern wird die geplante Generalsanierung, d. h. Vollsperrung, des Korridors Frankfurt – Heidelberg im Jahr 2027 den Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg beeinflussen (bitte ausführlich begründen), und wenn nein, warum gibt es aus Sicht der Bundesregierung keine Auswirkungen der Vollsperrung auf den Schienenknoten Mannheim-Heidelberg?

9. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg wie geplant im Jahr 2027 stattfinden kann (vgl. Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes ab 2024“, Bundestagsdrucksache 20/8573; bitte ausführlich begründen), und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um beim Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg eine beschleunigte Planung, Genehmigung und Ausführung zu erreichen?
11. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer abschließenden Realisierung des Gesamtprojektes?

Berlin, den 19. Dezember 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

