

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Antwort der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9858 –

Schienenknoten Mannheim – Heidelberg

Vorbemerkung der Fragesteller

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/schiene_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 dagegen 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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kapazitäten auf der Strecke Mannheim–Heidelberg sind bereits heute stark ausgelastet. Auf Grundlage der aktuell gültigen Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt (D-Takt) sind auf der Verkehrsachse Mannheim–Heidelberg vier Einzelvorhaben erforderlich, um die prognostizierten Fernverkehre und die vom Aufgabenträger geplanten Nahverkehre umsetzen zu können:

1. Achsverschwenkung Mannheim Hbf,
2. mehrgleisiger Ausbau Mannheim Hbf–Mannheim-Friedrichsfeld Süd,
3. Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld Süd und
4. viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf.

Das Vorhaben 4 befindet sich in der Entwurfsplanung. Die DB InfraGO AG schätzt die Kosten derzeit auf nominal rd. 650 Mio. Euro (Gesamtwertumfang). Die Vorhaben 1 bis 3 befinden sich in einer noch sehr frühen Leistungsphase. Eine belastbarere Kostenschätzung dieser Vorhaben wird erst mit Abschluss der Vorplanung vorliegen. Die Vorhaben 1 bis 4 sind als Teil des Projekts „Knoten Mannheim“ im Bedarfsplan des Bundes (Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes) unter „Neue Vorhaben“ im Vordringlichen Bedarf verzeichnet.

Zur Umsetzung des D-Takts wurden im Abschlussbericht für die Achse Mannheim–Heidelberg weitere Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet (Schnellfahrweichen im Ostkopf Mannheim Hbf und Wartegleis für den Güterverkehr in Mannheim-Friedrichsfeld Süd), die bereits in die laufenden Vorhaben integriert wurden.

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?

Es ist gängige Praxis, dass Vorhaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gemeinsam bzw. im Zusammenhang mit Vorhaben aus dem Bedarfsplan umgesetzt werden. Bund und Land stimmen fortlaufend die Planungen ab. Eine abschließende Entscheidung über die Finanzierung kann haushaltsrechtlich im Ergebnis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgen.

Die Finanzierung der Einzelvorhaben richtet sich nach dem Verursacherprinzip: Die Einzelvorhaben 1, 3 und 4 zum Ausbau der Schieneninfrastruktur dienen der Beseitigung eines Engpasses, der mit der gültigen Zugzahlenprognose 2030 D-Takt für den Fern- und/oder Güterverkehr detektiert wurde. Das Einzelvorhaben 2 ist erforderlich für geplante Angebotserweiterungen im Schienenpersonennahverkehr.

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?

Die Fragen 4 bis 4b werden gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG plant auf der Grundlage Eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchungen bzw. Kapazitätsbetrachtungen einen viergleisigen Ausbau der Strecke. Die Untersuchungen haben die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus gezeigt, um die landesseitig geplante Nahverkehrsausweitung auf der Achse Mannheim–Heidelberg abwickeln zu können.

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?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Die Aufteilung nach Finanzierungsarten wurde auf Grundlage der verkehrlichen Aufgabenstellung am 30. April 2020 einvernehmlich zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg bestätigt. Darüber hinaus erfolgt eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, um eine effiziente Planung der Maßnahmen entlang der gesamten Achse Mannheim–Heidelberg im Sinne eines Gesamtkonzepts sicherzustellen.

6. Befürwortet die Bundesregierung, den Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg als Lückenschluss im Konzept der Sanierung der Hochleistungskorridore (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressest_ art_zentrales_uebersicht/Fuer-ein-leistungsstarkes-Schienennetz-Weiter-e-Hochleistungskorridore-stehen-fest--9180068) anzusehen und unter den dort geltenden besonderen Rahmenbedingungen umzusetzen (bitte ausführlich begründen), und wenn nein, warum nicht?

Die Generalsanierung von Hochleistungskorridoren bezieht sich bisher auf Strecken zwischen Knoten. Inwiefern das Konzept und die Rahmenbedingungen auch für Knoten angewendet werden können, wird derzeit geprüft.

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?

Die Einzelvorhaben auf der Achse Mannheim–Heidelberg sind für die Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt ebenso wie alle übrigen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans erforderlich. Diese Vorhaben bilden die infrastrukturelle Grundlage zur Realisierung des im Deutschlandtakt vorgesehenen Angebotskonzepts. Eine zügige Umsetzung der Vorhaben nach Vorliegen der sachlichen und haushälterischen Voraussetzungen beschleunigt die Gesamtrealisierung des Deutschlandtakts.

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?

Die Generalsanierungen sind für die Jahre 2024 bis 2030 vorgesehen. Die Sanierung der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt–Heidelberg) wurde im Zusammenspiel mit allen anderen bundesweit geplanten Generalsanierungen für das Jahr 2027 eingetaktet. Die Generalsanierung Frankfurt–Heidelberg endet mit dem Abschnitt nördlich von Neu-Edingen/Mannheim-Friedrichsfeld. Eine gemeinsame Realisierung der Generalsanierung mit dem viergleisigen Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf ist angesichts der Planungsvorläufe für den viergleisigen Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf nicht möglich.

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?

Nach aktuellem Stand geht das BMDV davon aus, dass die Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg wie geplant im Jahr 2027 stattfinden kann.

10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um beim Ausbau des Schienenknotens Mannheim-Heidelberg eine beschleunigte Planung, Genehmigung und Ausführung zu erreichen?

Der Bund stellt mit der Finanzierung der Planungskosten, inklusive der Kosten der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, den zügigen Planungsabschluss sicher. Der Abschluss von Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sowie eine gesicherte Finanzierung der Vorhaben sind notwendige Voraussetzungen für eine stabile Projektabwicklung und können Terminverzögerungen vermeiden.

11. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer abschließenden Realisierung des Gesamtprojektes?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist der Abschluss der Hauptbaumaßnahmen für das Vorhaben 4 nach aktueller Planung im Jahr 2036 vorgesehen. Um den Bahnbetrieb bestmöglich aufrechtzuerhalten und umfangreiche Totalsperren der Strecke zu vermeiden, wird hierbei für mehrere Jahre unter rollendem Rad gebaut.

Die Vorhaben 1 bis 3 befinden sich noch in sehr frühen Leistungsphasen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine valide Aussage zum möglichen Gesamtterminplan inklusive Inbetriebnahme getroffen werden.

