

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/663 –**

Aktueller Umsetzungsstand Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bedarfsplanvorhaben Neubaustrecke (NBS) Mannheim – Frankfurt steht im Vordringlichen Bedarf und liegt im überragenden öffentlichen Interesse. Die Generalsanierung der Riedbahn hat zwar Infrastrukturstörungen reduziert, jedoch sinkt die Pünktlichkeit auf der Strecke wohl weiterhin ab (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/viele-milliarden-mehr-moeglichst-wenig-kontrolle-so-will-die-bahn-das-sondervermogen-nutzen-13541575.html). Der Engpass zwischen Mannheim und Frankfurt bleibt bestehen. Zur Umsetzung des Deutschlandtakts ist eine Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt vorgesehen (Anhang 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – BSWAG). Die Umsetzung ist schon seit vielen Jahren geplant. Ein wesentliches Hindernis zur Umsetzung scheint neben der verzögerten Planfeststellung (www.frankfurt-mannheim.de/neuigkeiten-reader/db-zieht-antrag-auf-planfeststellung-fuer-den-planfeststellungsabschnitt-1-zurueck.html) auch die ungesicherte Finanzierung (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/viele-milliarden-mehr-moeglichst-wenig-kontrolle-so-will-die-bahn-das-sondervermogen-nutzen-13541575.html) zu sein. Aus Sicht der Fragestellenden ist das Projekt ein elementares Element des Deutschlandtakts und trägt zu der notwendigen Erhöhung der Infrastrukturkapazität bei, damit mehr Personen- und Güterverkehre auf die Schiene verlagert werden können.

1. Wird das Projekt eine Ankermaßnahme für den Deutschlandtakt sein?

Die Neubaustrecke (NBS) Mannheim – Frankfurt ist ein wichtiges Vorhaben für die Umsetzung des Deutschlandtakts.

2. Aus welchen Kriterien rechtfertigt sich die Bedeutung des Projekts für den Deutschlandtakt (sofern noch nicht final nennbar, bitte mögliche Kriterien nennen)?

Der Korridor Mannheim – Frankfurt – Fulda – Erfurt stellt einen zentralen Trasse im deutschen Eisenbahnnetz dar. Die NBS Mannheim – Frankfurt dient

somit der Entlastung der Bestandsstrecken, der Beschleunigung sowie der Kapazitätsausweitung.

3. Zu welcher Etappe des Deutschlandtakts soll das Projekt voraussichtlich fertiggestellt sein?

Die Arbeiten an den Etappen des Deutschlandtakts sind noch nicht abgeschlossen.

4. Wie hoch ist die Auslastung der parallelen Strecken Riedbahn sowie Rhein-Neckar-Bahn in der aktuellen Verkehrsprognose für den Ohne-Fall bzw. Bezugsfall?

Im Bezugsfall der Verkehrsprognose 2040 beträgt die Auslastung auf der Riedbahn (Strecke 4010 zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof Gbf) 127 Prozent und auf der Main-Neckar-Bahn (Strecke 3601 zwischen Frankfurt-Louisa und Neu-Edingen/Mannheim-Friedrichsfeld) 121 Prozent.

5. Wie hoch ist die aktuelle Einbruchs- sowie Ausbruchspünktlichkeit auf der Riedbahn sowie der Rhein-Neckar-Bahn aktuell?

Betrachtungszeitraum 1. Juni 2025 bis 30. Juni 2025:

Riedbahn (Strecke 4010, Zeppelinheim <--> Mannheim-Waldhof)

RIEDBAHN	Einbruch	Ausbruch
SPV	70,1 %	63,8 %
SGV	41,3 %	41,0 %

Rhein-Neckar Bahn (Strecke 3601, Neu-Isenburg <--> Ladenburg)

RHEIN-NECKAR	Einbruch	Ausbruch
SPV	76,6 %	75,0 %
SGV	31,1 %	35,1 %

6. Wie hoch ist die Einbruchs- sowie Ausbruchspünktlichkeit auf der Riedbahn sowie der Rhein-Neckar-Bahn für den Ohne-Fall bzw. Bezugsfall der NBS Mannheim – Frankfurt?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mitgeteilt, diese Frage nicht beantworten zu können.

7. Wie viele Züge sollen gemäß der aktuellen Verkehrsprognose auf der NBS Mannheim – Frankfurt verkehren (bitte nach Fern-, Nah- und Güterverkehr sowie separat für die Abschnitte Stadion Abzweig – Darmstadt Nord Abzweig, Darmstadt Nord Abzweig – Darmstadt Süd Abzweig, Darmstadt Süd Abzweig – Mannheim angeben sowie jeweils für die Anbindungen Darmstadts trennen)?

Die Anzahl der Züge gemäß der aktuellen Verkehrsprognose 2040 kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 1: Anzahl der Züge gemäß Verkehrsprognose 2040 (Züge pro Tag)

	Strecke	Von	Nach	SPFV	SPNV	SGV
NBS F-MA	3657	Zeppelinheim	Gräfenhausen	224	68	2
NBS F-MA	3657	Gräfenhausen	Pfungstadt Eschollbrücker Str.	208	0	2
NBS F-MA	3657	Pfungstadt Eschollbrücker Str.	Mannheim-Waldhof Gbf	240	0	2
Nordanbindung DA	3544	Gräfenhausen	Weiterstadt Stockschneise	16	68	0
Südanbindung DA	3547	Darmstadt Hbf	Pfungstadt Eschollbrücker Str.	32	0	0

8. Wie hoch ist die Auslastung der parallelen Strecken Riedbahn sowie Rhein-Neckar-Bahn in der aktuellen Verkehrsprognose für den Mit-Fall bzw. Planfall?

Im Planfall zur Bewertung des Projektbündels 6 (enthält u. a. NBS Frankfurt – Mannheim) auf Basis der Verkehrsprognose 2040 beträgt die Auslastung im Bereich der in der Antwort zu Frage 4 genannten Teilabschnitte auf der Riedbahn 91 Prozent und auf der Main-Neckar-Bahn 121 Prozent.

9. Was ist der Zeitplan zur Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte für das Vorhaben NBS Mannheim – Frankfurt (bitte jeweils insbesondere den Zeitraum der geplanten Planfeststellung nennen)?
13. In welchem Zeitraum ist die Planfeststellung für die einzelnen Bauabschnitte jeweils geplant?
15. Wurde die Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 1 erneut eingereicht bzw. wann soll diese eingereicht werden?

Die Fragen 9, 13 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Der Zeitplan der Realisierung des Projektes ist im Wesentlichen abhängig vom Vorliegen der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse sowie der zeitgerechten Bereitstellung der Bundesmittel zur Finanzierung. Derzeit ist die Einreichung der Planfeststellungsanträge wie folgt geplant:

PFA 1 (Zeppelinheim-Darmstadt Nordanbindung): 10.2024

PFA 2 (Weiterstadt): 2026

PFA 3.1 (Darmstadt-Pfungstadt): 2026

PFA 3.2 (Pfungstadt): 2026

PFA 4 (Gernsheim-Einhausen): 2026

PFA 5 (Einhausen/Lorsch-Landesgrenze): 2026

PFA 6 (Mannheim): 2027.

10. Wie hoch sind die Kosten für das Gesamtprojekt sowie für die einzelnen Bauabschnitte (bitte zusätzlich jeweils in Jahresscheiben angeben)?

Die abschließende Ermittlung der Projektkosten liegt noch nicht vor.

11. Welche finanziellen Mittel sind für das Projekt über Verpflichtungsermächtigungen gebunden (bitte zusätzlich jeweils in Jahresscheiben angeben)?

Verpflichtungsermächtigungen für die bauliche Umsetzung werden erst mit Abschluss einer Baufinanzierungsvereinbarung in Anspruch genommen.

12. Wann ist eine parlamentarische Befassung für das Projekt geplant (bitte Umfang der parlamentarischen Befassung angeben)?

Die baldige parlamentarische Befassung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages ist angestrebt.

14. Was waren die Gründe für das Zurückziehen der Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt 1 (vgl. www.frankfurt-mannheim.de/neuigkeiten-reader/db-zieht-antrag-auf-planfeststellung-fuer-den-planfeststellungsabschnitt-1-zurueck.html)?

Nach Angaben der DB AG ergaben sich im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung des beim Eisenbahn-Bundesamt eingereichten Planfeststellungsantrags Anpassungsbedarfe. Hintergrund waren unter anderem aktualisierte Zugzahlen, die eine Überarbeitung der Schall- und Erschütterungsgutachten erforderlich machten.

16. Wann ist die Unterzeichnung der Baufinanzierungsvereinbarung für das Projekt bzw. für einzelne Bauabschnitte geplant?

Baufinanzierungsvereinbarungen sind für den PFA 1 im Jahr 2027 und für den PFA 2 im Jahr 2028 angestrebt.

17. Welche Mittel sind in der mittelfristigen Finanzplanung für das Projekt gebunden (bitte zusätzlich in Jahresscheiben angeben)?
18. Welche Mittel sind über den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung hinaus für das Projekt gebunden?
19. Sofern keine Aussagen über den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung hinaus möglich sind, sieht die Bundesregierung den Bedarf einer längeren gesicherten Finanzierung im Bereich der Schieneninfrastrukturprojekte, um die Planungssicherheit der Deutschen Bahn sowie der Branche zu erhöhen, und wenn ja, wie bis wann soll die Umsetzung erfolgen?

Die Fragen 17, 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Mit der mittelfristigen Finanzplanung erfolgt keine Mittelbindung.

20. Aus welchen Kriterien rechtfertigt sich die aufwändige Trassenführung südlich von Darmstadt, und welche Alternativen wurden aus welchen Gründen verworfen?

Nach Angaben der DB AG wurden im Variantenvergleich zehn Trassenvarianten geprüft. Die Bewertung erfolgte anhand von über 40 Kriterien aus den Bereichen Umwelt sowie Technik/Verkehr/Wirtschaftlichkeit. Die bevorzugte Trasse laut DB AG berücksichtigt insbesondere:

1. Minimierung von Schallbelastungen
2. Vermeidung der Zerschneidung des Westwalds durch eine Tunneltrasse
3. Synergien durch Bündelung mit der A 67
4. hohe Wirtschaftlichkeit und verkürzte Fahrzeit

Andere Varianten wurden unter anderem aufgrund höherer Umweltwirkungen, längerer Fahrzeiten, innerstädtischer Baustellen oder höherer Kosten verworfen (vgl.: www.frankfurt-mannheim.de/downloads.html?file=files/page/4_infothek/4_downloads/beteiligungsforum/2020/20201113_RMRN_11_Beteiligungsforum_Praesentation_DB.pdf&cid=582).

21. Ist die Anbindung des südlich folgenden Projekts Ausbaustrecke (ABS) bzw. NBS Mannheim – Karlsruhe entlang der Autobahn 67 (A 67) bzw. A 6 geplant, und wenn nein, warum nicht?

Eine Anbindung an das Projekt ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe besteht derzeit nicht, da die Trassenentscheidung für dieses Vorhaben aussteht. Die Tunnelplanungen der NBS Frankfurt – Mannheim im Raum Lampertheim/Mannheim sind auf eine spätere Anbindung vorbereitet. Zwischen beiden Projekten erfolgt eine Abstimmung zum jeweiligen Planungsstand.

