Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7496**

21. Wahlperiode 06.08.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Franziska Brantner, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/7305 –

Projektstand Ausbau Großknoten Mannheim

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Großknoten Mannheim sind verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität in Planung. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wird das Projekt in den Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung eingestuft.

Das Projekt umfasst neben einer Achsverschwenkung des Gleisvorfeldes des Hauptbahnhofes Mannheim zur Geschwindigkeitsoptimierung unter anderem den viergleisigen Ausbau der Strecke Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf, den dreigleisigen Ausbau der Strecke Mannheim Hbf–Mannheim-Friedrichsfeld Süd, den Neubau eines Kreuzungsbauwerkes in Mannheim-Friedrichsfeld zur höhenfreien Verknüpfung der Main-Neckar-Bahn mit Mannheim Rbf (Rangierbahnhof) sowie weitere verschiedene Infrastrukturmaßnahmen in Ludwigshafen, Schwetzingen und Worms.

Über den Projektumfang hinaus laufen im Eisenbahnknoten Mannheim Planungen verschiedener weiterer Maßnahmen, darunter die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt–Mannheim und die Einbindung der NBS/ABS (Neubaustrecke/Ausbaustrecke) Mannheim–Karlsruhe.

Nach Ansicht der Fragestellenden sind alle enthaltenen Maßnahmen elementar für die Verbesserung der Betriebsqualität und des Angebots des Schienenverkehrs. Um eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen zu gewährleisten, müssen Finanzierungslücken von Planungsphasen, wie sie beispielsweise in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/6301 ersichtlich werden, schnellstmöglich geschlossen werden.

1. In welcher Leistungsphase befinden sich derzeit die Planungen zum Ausbau des Großknotens Mannheim, bzw. in welchen Leistungsphasen befinden sich die Planungen der einzelnen Maßnahmen zum Ausbau des Großknotens Mannheim (bitte für die einzelnen Projekte jeweils auflisten)?

2. In welcher Leistungsphase befindet sich das Projekt ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. August 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Wann ist der Abschluss der derzeit laufenden Leistungsphasen der in den Antworten zu den Fragen 1 und 2 genannten Maßnahmen geplant?

Die Fragen 1, 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projekte befinden sich in den nachfolgenden Leistungsphasen (Lph):

- Heidelberg Hbf–Heidelberg-Wieblingen: Lph 3/4, Abschluss Lph 3/4 in drei bis vier Jahren;
- Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld-Süd: Lph 2, Abschluss Lph 2 in zwei bis drei Jahren;
- Achsverschwenkung Mannheim Hbf: Lph 2, Abschluss Lph 2 in zwei bis drei Jahren;
- Sychronisationsgleise Ludwigshafen: Lph 3/4, Abschluss in vier bis fünf Jahren. Aufgrund der technischen Abhängigkeiten zum DSTW Ludwigshafen wird eine Anpassung der Terminschiene geprüft;
- Studernheimer Kurve: Lph 3/4, Abschluss in drei bis vier Jahren;
- Mannheim Hbf–Mannheim Friedrichsfeld Süd (wird über Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert): Lph 2, Abschluss Lph 2 in zwei bis drei Jahren;
- ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe: Das Projekt befindet sich am Ende der Lph 1. Abschluss Lph 2 voraussichtlich in vier bis fünf Jahren.

3. Wann soll die parlamentarische Befassung zu diesem Projekt stattfinden?

Hierzu liegt noch keine Terminplanung vor.

5. Wie soll die Fortführung der Planungsprozesse der Maßnahmen „Achsverschwenkung Mannheim Hbf mit Optimierung der Gleisvorfelder“ und „Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld“ sichergestellt werden, für die aktuell in der Sammelfinanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen (LPH) 3 und 4 (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/6301) keine finanziellen Mittel vorgesehen sind?

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) befindet sich hierzu in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG (DB AG).

6. Wie hoch war bzw. ist die Anzahl der Mitarbeiter im Projektteam des Projekts Großknoten Mannheim voraussichtlich jeweils zum 31. Dezember in den Jahren 2020 bis 2027 (bitte in Vollzeitäquivalenten und in Jahresscheiben angeben; für 2026 in Quartalen angeben; Personal, welches aus anderen Projekten in dieses verliehen ist, wird bitte nicht miteinbezogen)?

In den Abteilungen der DB InfraGO AG im Bereich des Projektmanagements werden i. d. R. mehrere Projekte von einem Team bearbeitet. Genaue Angaben im Sinne der Fragestellung liegen der DB AG nicht vor.

7. In welchem Projektstadium befinden sich die Untersuchungen zur Anbindung der ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe an die NBS Frankfurt–Mannheim, bzw. wann sind die Ergebnisse zu erwarten?

Die Projekte NBS Frankfurt–Mannheim und ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe befinden sich in einem engen fachlichen Austausch. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände wird im Rahmen der Planungen zur NBS Frankfurt–Mannheim eine sogenannte Aufwärtskompatibilität berücksichtigt. Dadurch bleiben künftige bauliche und betriebliche Entwicklungen im Zuge des Vorhabens ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe grundsätzlich möglich.

8. Werden zur Anbindung der ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe an die NBS Frankfurt–Mannheim auch Varianten ohne Tunnellösung untersucht, und wenn nein, warum nicht?

Bislang ist vorgesehen, bei der NBS Frankfurt–Mannheim südlich von Einhausen eine rund 15 km lange Tunnelstrecke bis Mannheim-Blumenau mit Einbindung in die Riedbahn zu erstellen. Zu einer möglichen Verknüpfung mit dem Projekt ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe gibt es noch keine Vorschläge.

9. Gibt es bauliche Abhängigkeiten zwischen der BVWP-Maßnahme „1-gleisiger Neubau einer höhenfreien Verbindungskurve von Strecke 4060 zu Strecke 4020 bei Schwetzingen“, dem Projekt Großknoten Mannheim und der Vorzugsvariante R4 des Projekts „Neu- und Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe“ im Bereich Schwetzingen?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG besteht keine wirtschaftlich und betrieblich tragfähige Möglichkeit zur Anbindung der sogenannten Schwetzinger bzw. Friedrichsfelder Kurve.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine höhengleiche Anbindung aus Richtung Heidelberg Hauptbahnhof die Querung mehrerer Gleise erfordern und dadurch zusätzliche Kreuzungskonflikte verursachen würde.

Dies würde die Leistungsfähigkeit der Strecke Mannheim–Heidelberg beeinträchtigen und den Zielen der dortigen Infrastrukturmaßnahmen entgegenstehen.

Auch eine höhenfreie Anbindung wurde geprüft. Die hierfür erforderlichen Investitionen würden den zu erwartenden Nutzen jedoch deutlich übersteigen.

Vor diesem Hintergrund wird eine Anbindung der Schwetzinger bzw. Friedrichsfelder Kurve derzeit nicht weiterverfolgt. Es bestehen keine baulichen Abhängigkeiten zwischen dieser Maßnahme und der Vorzugsvariante R4 der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe im Bereich Schwetzingen.

10. Welche Bestandteile bzw. Maßnahmen des Projekts sind GVFG-(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)-finanziert, in welcher Leistungsphase befinden sich diese Maßnahmen, und wie wird gewährleistet, dass GFVG-finanzierte Maßnahmen zeitgleich umgesetzt bzw. ohne Zeitversatz in das Gesamtprojekt eingetaktet werden?

Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 1,2 und 4 verwiesen. Aus den unterschiedlichen Finanzierungsarten ergeben sich grundsätzlich keine Risiken, sofern die Finanzierung der laufenden Planungen und späteren Umsetzung sichergestellt ist. Eine zeitgleiche Umsetzung kann also nur gewährleistet werden, wenn die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-(BUV-)Vorhaben zeitgleich

mit dem GVFG-Vorhaben voranschreiten und dementsprechende finanzielle Mittel für die Leistungsphasenwechsel zur Verfügung stehen.

11. Wann wird die Bundesregierung voraussichtlich die parlamentarische Befassung gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim einleiten?

Das BMV hat den Bericht zum Ergebnis der Vorplanung und frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für das Vorhaben Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim am 17. Juli 2026 an den Deutschen Bundestag übermittelt. Das weitere Verfahren obliegt nun dem Parlament.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333