

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(122. Sitzung am 19. Juni 2026)**

TOP 5: Sachstand Schienenknoten Rhein-Neckar

Der Schienenknoten Rhein Neckar beziehungsweise seine Teilprojekte waren bereits regelmäßige Themen in den ZRN Verbandsversammlungen. Das Zusammenspiel der Maßnahmen des Ausbaus des Korridors Mannheim – Heidelberg mit den beiden Neubauprojekten nach Frankfurt und Karlsruhe sowie mit der Digitalisierung des Netzes wurde in seiner Dimension und Komplexität bei Politik und den Verantwortlichen bei der DB InfraGO lange zu wenig beachtet und wichtige Bausteine des Ausbaus werden nur zaghaft angegangen.

Vor diesem Hintergrund hat die 120. Verbandsversammlung vor einem Jahr den folgenden Grundsatzbeschluss gefasst:

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.

In der 121. Verbandsversammlung am 17.12.2025 wurde dann im Rahmen der Berichterstattung zum Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg auch über die Aktivitäten zur Beschleunigung und Zusammenführung der einzelnen Planungen des Knotens, der aufgrund seiner Bedeutung in **Knoten Rhein-Neckar** umbenannt wurde, berichtet. Dabei wurde auch ein vom VRN produziertes Erklärvideo gezeigt (<https://www.vrn.de/verbund/planung/knoten/index.html>). Es erschien dringend geboten, bei der Politik, insbesondere bei der neuen Hausspitze des Bundesministeriums und bei der neuen Bahnspitze die Lobbyarbeit für eine gesamthafte Betrachtung und gemeinsame Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen im Schienenknoten Rhein-Neckar zu intensivieren.

Der VRN hat zusammen mit dem Verband Region Rhein-Neckar VRRN und der Stadt Mannheim die Initiative ergriffen, um für das Projekt die erforderliche Aufmerksamkeit zu erzielen. Neben dem Film wurde dazu auch eine Informationsbroschüre erstellt.

Die wesentlichen darin aufgestellten Forderungen sind:

- Die Einrichtung einer Projektgesellschaft Gesamtknoten Rhein-Neckar, die die Teilprojekte zusammenführt
- Die Durchbindung der geplanten Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim bis Mannheim Haupt- und Rangierbahnhof
- Die Umsetzung eines Güter- und Fernverkehrstunnels mit Option Tiefbahnhof Mannheim und Anbindung des Rangierbahnhofs
- Die zeitnahe Realisierung der Neu-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe
- Die Finanzierung des Ausbaus Mannheim – Heidelberg über das BSchWAG
- Die Digitalisierung des Rangierbahnhofs Mannheim und des gesamten Knotens

Am 26. und 27. Januar hatten namhafte Vertreter der Region, darunter Mannheims Oberbürgermeister Specht als Vorsitzender des ZRN und der Landrat des Rhein-Neckar-Kreises Dallinger als Vorsitzender des VRRN, die Möglichkeit, auch in Berlin für das Projekt zu werben.

Am 26. Januar 2026 fand ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium mit Staatssekretär Stefan Schnorr statt. Die Kernbotschaft der Region war dabei: Der Schienenkorridor Rhein-Neckar braucht planbare nächste Schritte, eine klare Priorisierung und eine verlässliche Hinterlegung der Vorhaben in Planung und Umsetzung. Landrat Dallinger unterstrich im Austausch, dass die Region geschlossen hinter den Planungen zu Frankfurt – Mannheim und Mannheim – Karlsruhe steht, was einen wichtigen Unterschied zu anderen großen Infrastrukturvorhaben in Deutschland und ein starkes Signal für die weitere Umsetzung darstellt.

Aus dem Bundesverkehrsministerium wurde angekündigt, Gespräche mit der DB InfraGO zur Priorisierung der Projekte zu führen. Die beiden Neubauvorhaben Frankfurt – Mannheim und Mannheim – Karlsruhe wurden seitens des Bundes grundsätzlich positiv bewertet und als Vorhaben von bundesweiter Bedeutung mit hoher Priorität eingeordnet – verbunden mit dem Hinweis, dass sie im Rahmen der Finanzierung weiterhin intensiv unterstützt werden sollen. In diesem Zusammenhang wurde auf die noch ausstehende Zugzahlenprognose, die von der Verkehrsprognose 2040 abgeleitet wird, verwiesen. Von dieser sei die Wirtschaftlichkeit eines Tunnels durch Mannheim abhängig. Ebenfalls wurde vereinbart, die Einrichtung einer Projektgesellschaft für die Knotenmaßnahmen Rhein-Neckar zu prüfen.

Am 27. Januar 2026 hat die Metropolregion Rhein-Neckar ihre Anliegen zudem bei einem Abgeordnetenfrühstück platziert. Eingeladen waren verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen, Mitglieder des Verkehrsausschusses sowie Abgeordnete aus der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Region stieß dabei auf großes Interesse. Das Vorgehen der Metropolregion sowie die Forderung nach einer Projektgesellschaft für die diversen Knotenmaßnahmen wurden von mehreren Seiten ausdrücklich unterstützt.

Mit Blick auf eine mögliche Projektgesellschaft wurde festgehalten, dass hierfür die DB InfraGO als zentraler Akteur einzubinden und zu überzeugen ist. Zudem wird zu klären sein, ob und in welcher Form eine finanzielle Beteiligung der Region in Betracht kommt. Als Herausforderung wurde auch benannt, dass Neubauvorhaben derzeit primär im regulären Verkehrsetat verankert sind und nicht über das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität abgedeckt werden.

Die Treffen in Berlin stießen auf großes mediales Interesse. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass das Verkehrsministerium Baden-Württemberg Mitte Januar das neue SPNV-Qualitätsranking für das erste Halbjahr 2025 veröffentlicht hat. Die beiden Teillinien der S-Bahn Rhein-Neckar sind dabei auf den 32ten und damit letzten Platz (Los 2) bzw. auf Platz 28 (Los 1) aller Netze in Baden-Württemberg abgerutscht. Der VRN führt dieses schlechte Ergebnis in erster Linie auf die unzureichende Infrastruktur zurück, die über Jahrzehnte vernachlässigt wurde und hat dies auch gegenüber der Presse betont.

Wenige Tag vor den Terminen in Berlin wurden außerdem die Antworten auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen veröffentlicht, wonach bundesweit derzeit die Baufinanzierung von fünf Projekten nicht erfolgt, darunter dem viergleisigen Ausbau Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf. Es handelt sich dabei um Mittel in Höhe von in Summe mehr als 1,1 Mrd. EUR, wovon lediglich 38 Mio. EUR auf den viergleisigen Ausbau entfallen.

Das Bundesverkehrsministerium begründete die Nicht-Freigabe der Mittel mit der nicht vorhandenen Baureife der Projekte. Beim viergleisigen Ausbau, der sich derzeit im Planfeststellungsverfahren befindet, sind die Mittel nach Auskunft von DB InfraGO aber für bauvorbereitenden Maßnahmen, insbesondere für Umweltmaßnahmen erforderlich, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Damit zeitnah nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses mit dem Ausbau der Strecke begonnen werden kann, benötigt die DB bereits jetzt die Freigabe dieser Mittel. Der Mittelstopp führt nun dazu, dass sich das Gesamtprojekt erneut verzögert. Die Region setzt sich nun weiter dafür ein, dass die Mittel durch den Bund doch noch freigegeben werden und mit den bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen werden kann. In diesem Sinne hat auch der bisherige Baden-Württembergische Landesverkehrsminister Hermann ein Schreiben an Bundesverkehrsminister Schnieder gerichtet. Zwischenzeitlich liegt auch ein Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers vor, in dem er die grundsätzliche Bedeutung des Knoten Rhein Neckars anerkennt, aber noch keine Zusage für eine Finanzierung des Vorhabens gibt.

Der VRN setzt sich zusammen mit den übrigen Akteuren nun weiter für eine Priorisierung des Ausbaus des Knotens Rhein-Neckar und für die Einrichtung einer Projektgesellschaft ein, die eine Planung aus einer Hand garantiert. So fanden Gespräche mit der IHK und DB InfraGO statt. Auf Arbeitsebene hat sich ein regelmäßig tagender Arbeitskreis mit Vertretern des VRN, des VRRN, der Stadt Mannheim und des Landesverkehrsministeriums Baden-Württemberg etabliert. Dort werden die weiteren Aktivitäten koordiniert.

Ein besonderes Augenmerk wurde zuletzt auf den Mannheimer Maimarkt gelegt, auf dem in diesem Jahr in der Halle der Metropolregion Rhein-Neckar eine Sonderfläche für die Knoten-Problematik reserviert werden konnte. Dort wurden die Ausgangslage und unsere Forderungen anhand von großen Stellwänden, dem Film und einem Geländemodell dargestellt. Insbesondere dieses Modell zeigte einem breiteren Publikum anschaulich die Schieneninfrastruktur im Bereich Mannheim/Heidelberg. Anhand von farbigen Leuchtbändern konnten interaktiv die zahlreichen Engpässe und auch die vielen derzeit parallel geplanten Einzelmaßnahmen aufgezeigt werden. Auch bei der VRN-Presskonferenz, dem traditionellen Bürgermeister-Rundgang und bei weiteren Terminen wurde das Modell Vertretern von Politik und Presse erläutert. Das Modell soll nun weiter im Rahmen von Terminen beim VRN gezeigt werden. Die nächste öffentlichkeitswirksame Veranstaltung, bei der das Thema Knoten Rhein-Neckar behandelt und dabei auch das Modell und andere Info-Materialien gezeigt werden sollen, ist der Deutsche Nahverkehrstag im Juni in Koblenz.

Keine inhaltlichen Fortschritte können wir leider seitens des Bundes vermelden. Neben der unverbindlichen Antwort zur Finanzierung der bauvorbereitenden Maßnahmen Heidelberg Hbf – Heidelberg Wieblingen, folgte bisher keine Rückmeldung des Bundesverkehrsministeriums bezüglich der zugesagten Prüfung unseres Vorschlags einer Projektgesellschaft, mit der die Planungen zu den einzelnen Teilprojekten zusammengeführt werden soll. Zur Schnellfahrstrecke Frankfurt – Mannheim sind die Planunterlagen beim Deutschen Bundestag eingereicht worden, eine parlamentarische Befassung ist aber noch nicht terminiert. Und die Zugzahlenprognose 2040, die Grundlage für die Bewertung der Notwendigkeit eines Eisenbahntunnels durch Mannheim und einer Güterumfahrung um den Rangierbahnhof durch den Bund ist, soll nun frühestens im zweiten Halbjahr 2026 vorliegen. Das ist unverständlich, liegt doch die Verkehrsprognose 2040, die der Zugzahlenprognose zugrunde liegt, schon seit 2024 vor.

Wir planen unsere Aktivitäten in den nächsten Monaten fortzusetzen, insbesondere sollen die neuen Hausspitzen der Verkehrsministerien in Stuttgart und in Mainz mit der Thematik vertraut gemacht werden.

Das Gutachten zur Optimierung des S-Bahn-Netzes im Rahmen der anstehenden Neuvergabe bestätigt die Befürchtung der Verbundgesellschaft, dass die bisherigen kleinteiligen Überlegungen zur Lösung der Trassenkonflikte im Schienenknoten Rhein-Neckar in verschiedenen Teilprojekten nicht zielführend ist. Bisher werden punktuelle Überlastungen im Netz isoliert betrachtet, mit dem Ziel an den einzelnen Überlastungspunkten jeweils die aktuell bestehende Überlastung aufzulösen. Nach dem politisch vorgegebenen Planungsrahmen ist dabei stets nur eine Erweiterung der Infrastruktur zur Bewältigung des aktuellen Bedarfs zulässig, sodass auch eine auf dieser Grundlage erweiterte Infrastruktur sehr schnell wieder in eine Überlastungssituation kommen kann. Diese Vorgehensweise führt nicht dazu, dass tatsächlich ein nachhaltiger Ausbau der Gesamtinfrastruktur der Region erreicht werden kann.

Konkret bedeutet dies:

Die zwischen Frankfurt und Karlsruhe sowohl für den Deutschlandtakt als auch für den Güterverkehr notwendigen zwei zusätzlichen Gleise werden nur zu einer nachhaltigen Entlastung des Gesamtnetzes führen, wenn sie konsequent lückenlos auch durch das Mannheimer Stadtgebiet geführt werden. Dies wird nur unterirdisch möglich sein. Der damit notwendige Tunnel muss neben dem Güterverkehr auch die halbstündlich verkehrenden beiden ICE-Hauptlinien Rheinland-München und Hamburg/Berlin-Basel aufnehmen und den im Deutschlandtakt für Mannheim gesetzten Korrespondenzhalt beider ICE-Hauptlinien in Tunnellage ermöglichen. Dies würde im Gegenzug den bisher angedachten Umbau der oberirdischen Gleisanlagen massiv vereinfachen bei gleichzeitiger Maximierung der damit erreichbaren zusätzlichen Trassenkapazitäten.

Beschluss:

Die Verbundgesellschaft wird aufgefordert, auf Grundlage der im Rahmen des Fahrplangutachtens erarbeiteten Erkenntnisse eine weitere Untersuchung vornehmen zu lassen, die aufzeigt, welche Infrastruktur Maßnahmen geeignet sind, um sowohl den Deutschlandtakt als auch eine den regionalen Bedürfnissen entsprechende S-Bahn- und Regionalnetz stabil betreiben zu können.