

Europas Mobilitätsdrehscheibe

Zukunft des Schienenknotens Rhein-Neckar sichern

- Mehr Kapazität
- Mehr Stabilität
- Mehr Geschwindigkeit

*Einfach
ankommen.*



Metropolregion
Rhein-Neckar

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

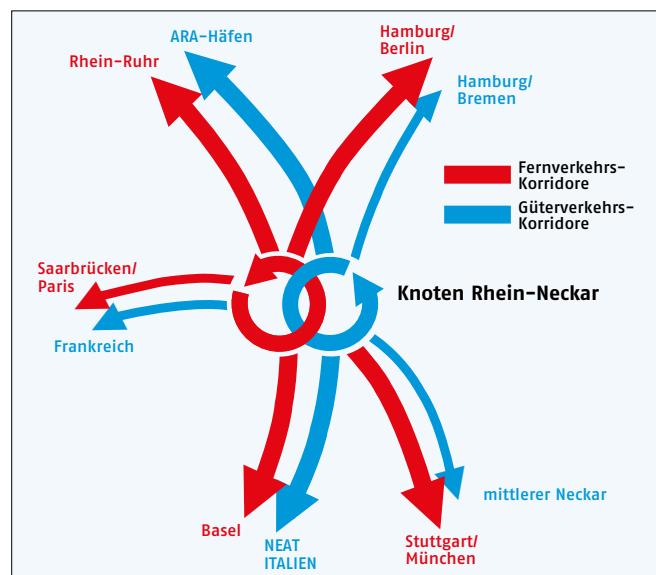
Mobilitätsdrehscheibe Rhein-Neckar zukunftssicher ausbauen

Warum der Schienennknoten Rhein-Neckar jetzt ausgebaut werden muss

Die Metropolregion Rhein-Neckar ist eines der größten Drehkreuze des deutschen Schienenverkehrs, doch das Netz ist **seit Jahrzehnten überlastet** und belastet Pünktlichkeit und Kapazität mit bundesweiten Auswirkungen und damit letztendlich die Umsetzung des Deutschlandtakts und die Verkehrswende. Zahlreiche Einzelplanungen laufen seit Jahrzehnten parallel, ohne dass ein integrierter Ausbau erfolgt.

Mit einem gebündelten Maßnahmenpaket – Durchbindung der Neubaustrecke, Güter- und Fernverkehrstunnel, Viergleisigkeit Mannheim – Heidelberg und Digitalisierung des Rangierbahnhofs – entsteht dringend benötigte Kapazität und Stabilität.

So wird Deutschlands Mobilitätsdrehscheibe fit für die Zukunft und Millionen Menschen sowie die Wirtschaft profitieren unmittelbar.



Lage des Schienennknotens Rhein-Neckar an den großen Verkehrsachsen

Die Bedeutung der Region Rhein-Neckar für Deutschland

Die Metropolregion Rhein-Neckar ist einer der zentralen Mobilitäts- und Wirtschaftsräume Deutschlands. Mit dem Mannheimer Hauptbahnhof als einem der wichtigsten **Fernverkehrsknoten** und dem Rangierbahnhof als **europäischem Güterdrehkreuz** liegt die Region in mehreren wichtigen Korridoren der tanseuropäischen Verkehrsnetze TEN-V, wie beispielsweise der Achse Rotterdam – Genua und dient damit dem **nationalen und europäischen Personenverkehr wie auch internationaler Logistik**.

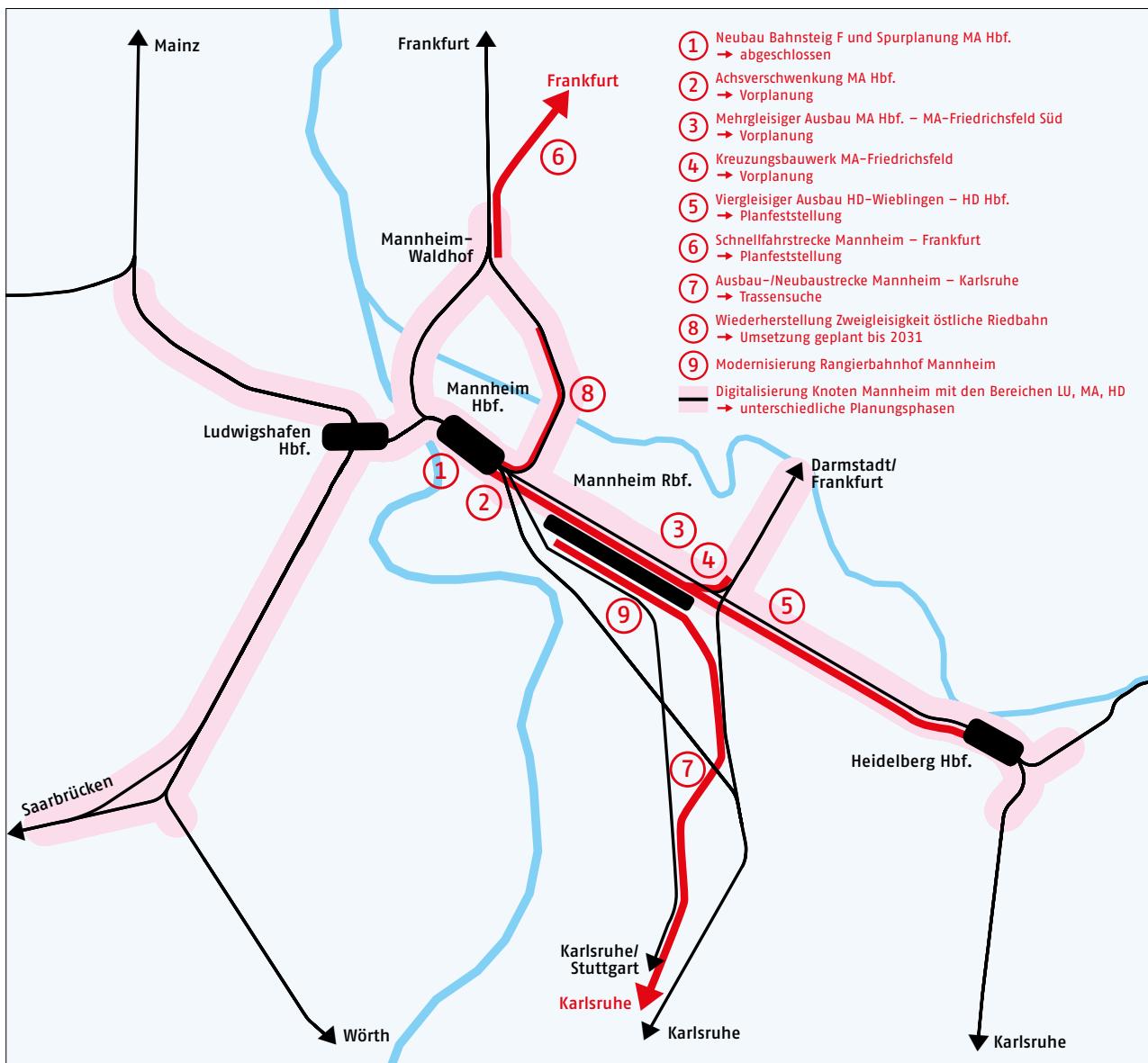
Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist unverzichtbar für die **2,4 Mio. Menschen** der Region, zahlreiche **global agierende Unternehmen** und für die **strategische Versorgung** Deutschlands. Die Region trägt damit eine Verantwortung, die weit über ihr eigenes Gebiet hinausreicht.

Die aktuelle Lage: Ein Netz am Limit

Die Schieneninfrastruktur in Rhein-Neckar ist technisch und kapazitativ **nicht auf die zukünftigen Anforderungen ausgelegt**. Auf den zentralen Zulaufstrecken teilen sich Fernverkehr, S-Bahn, Regional- und Güterverkehr meist nur zwei Gleise. Das Ergebnis: ein **struktureller Engpass**, der die wichtigsten Achsen bereits heute deutlich überlastet:

- ▶ Mannheim – Heidelberg: 123 %
- ▶ Main-Neckar-Bahn: 148 %
- ▶ Riedbahn: 144 %
- ▶ Linksrheinische Ludwigsbahn: 101 %

Die Auswirkungen sind bundesweit spürbar: Verspätungen schaukeln sich auf, übertragen sich auf andere Züge, Regionalzüge wenden vorzeitig, Halte entfallen und der Güterverkehr verliert wertvolle Zeit auf einem europäischen Kernkorridor, mit entsprechenden Folgen für Reisende und Wirtschaft.



Neu- und Ausbauprojekt im Bereich des Knotens Rhein-Neckar

Ein nationales Problem – kein regionales

Die Engpässe in Rhein-Neckar betreffen nicht nur Baden-Württemberg, Hessen oder Rheinland-Pfalz, sondern wirken sich unmittelbar auf das gesamte deutsche und europäische Schienennetz aus. Die Überlastung beeinträchtigt die Stabilität des gesamten deutschen und europäischen Fernverkehrs, verlangsamt internationale Güterkorridore, schwächt die Anbindung wichtiger Wirtschaftsstandorte und erschwert sicherheitsrelevante Transporte im Sinne des Operationsplans Deutschland.

Was in Rhein-Neckar blockiert, blockiert das Gesamtsystem. Der Knoten ist ein zentraler Hebel, an dem Investitionen sofort bundesweite Wirkung entfalten.

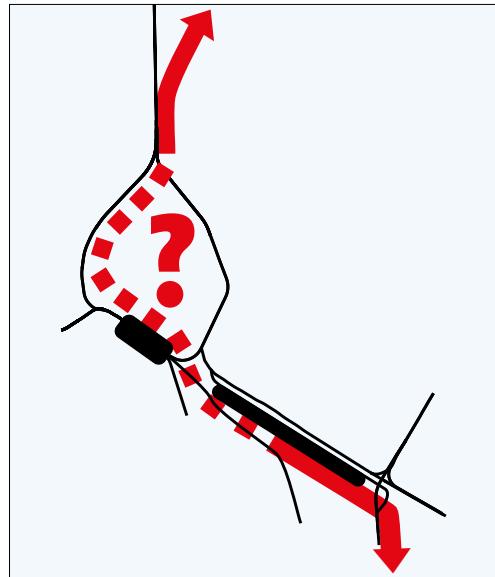
Planungsstau: Viele Projekte, keine integrierte Lösung

Seit über 30 Jahren werden in der Region wichtige Infrastrukturprojekte geplant, ohne dass deren Umsetzung koordiniert erfolgt. Derzeit laufen zahlreiche Maßnahmen parallel:

- ▶ Viergleisiger Ausbau Mannheim – Heidelberg
- ▶ Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
- ▶ Neu-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe
- ▶ Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Diese Projekte sind essenziell für die Verkehrswende, den Deutschlandtakt und damit für die Zukunftsfähigkeit des deutschen Schienennetzes. Doch sie werden bislang als Einzelmaßnahmen betrachtet, ohne integrierte Gesamtplanung für den Gesamtknoten Rhein-Neckar. Eine zeitnahe Finanzierung und Umsetzung ist derzeit nicht gesichert.

Schienennetze im Stadtgebiet Mannheim mit geplante Tunnel



Was jetzt geschehen muss

Um die zentrale Mobilitätsdrehscheibe Deutschlands zukunftsfähig zu machen, müssen die laufenden Projekte gebündelt, synchronisiert und beschleunigt werden. Kernbausteine 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

Der Nutzen: Was verbessert sich für Deutschland und die Region?

Ein integriertes Ausbaupaket schafft **messbaren Mehrwert für das gesamte deutsche Schienennetz**. Es erhöht die Kapazität für Personen- und Güterverkehr und verbessert zugleich die Pünktlichkeit im Regional- und Fernverkehr. Durch die Entlastung des Knotens wird der **Fernverkehr stabiler, der Deutschlandtakt umsetzbar** und die **internationale Anbindung entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)** deutlich gestärkt. Der Ausbau setzt zudem **wirtschaftliche Impulse** in einem der produktivsten Räume Deutschlands, unterstützt den **Klimaschutz** durch eine stärkere Verlagerung auf die Schiene und erhöht die **Resilienz und Sicherheit strategisch wichtiger Transportwege – auch im Sinne des Operationsplans Deutschland**.

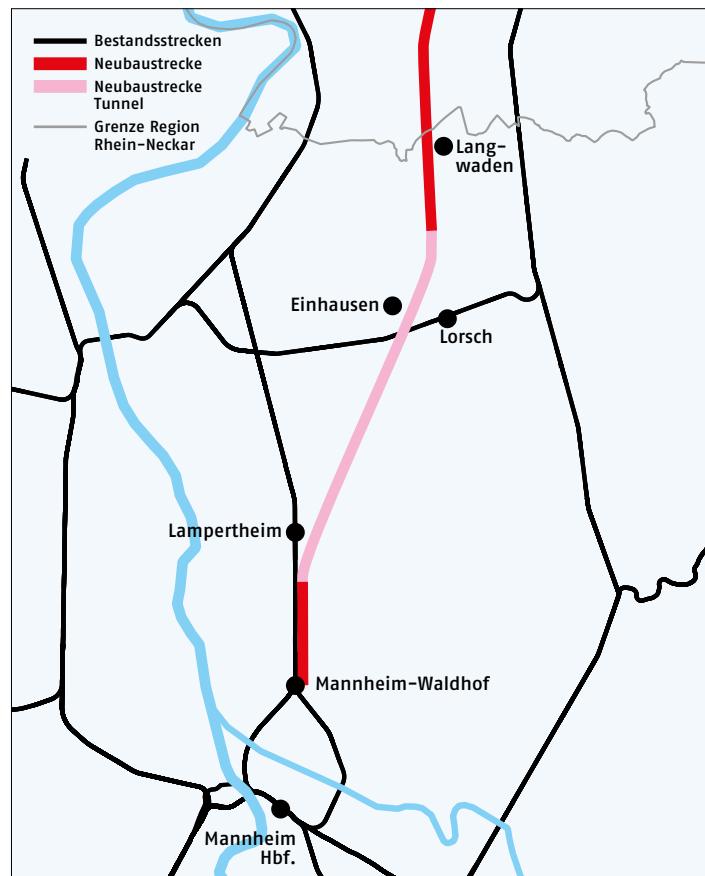
Stand der Planungen der Neu-/Ausbaustrecken

Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Im Folgenden sind der Projektstand und die zentralen Forderungen der Region zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim dargestellt.

Die Vorzugsvariante liegt seit längerem vor. Im nördlichen Abschnitt hat das Planfeststellungsverfahren bereits begonnen; für den überwiegenden Streckenabschnitt befinden sich die Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung. Mit der Übergabe der Unterlagen an das Bundesministerium für Verkehr im Dezember 2025 wurde parallel die „parlamentarische Befassung“ eingeleitet. Aus regionaler Sicht sind dabei insbesondere folgende Punkte sicherzustellen:

- ▶ S-Bahn Rhein-Neckar: Umsetzung der 2. Stufe und Sicherstellung eines stabilen S-Bahn-Takts.
- ▶ Fernverkehr: Fahrzeiten verkürzen und die Pünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr erhöhen.
- ▶ Lärmschutz: konsequent an Neubaustrecken und an betroffenen Bestandsstrecken durch Verkehrsverlagerungen.
- ▶ Knoten Mannheim: Anschlussfähigkeit der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim sowie die Option zusätzlicher Gleise durch Mannheim – perspektivisch auch über einen Tunnel – dauerhaft offenhalten.
- ▶ Autobahnparrallele Führung: optimierter Lärmschutz für Schiene und Straße; keine zusätzliche Lärmelastung in Siedlungsbereichen.
- ▶ Grundwasser: konsequente Berücksichtigung des Grundwasserschutzes.
- ▶ Bestandsstrecken: Kapazitätsgrenzen der Ried- und Main-Neckar-Bahn beachten und den weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (S-Bahn) gewährleisten.
- ▶ Trassenwirkung: Zerschneidungs- und Trenneffekte durch Trassenverlauf und/oder -lage (Trog/Tunnel) minimieren.
- ▶ Natur- und Siedlungsschutz: zwingender Erhalt von Waldbeständen und Habitaten sowie Schutz angrenzender Bebauung durch bergmännische Tunnel.
- ▶ Gesamtblick: Verkehrsbeziehungen der Projekte Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, Knoten Mannheim und Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe gesamthaft betrachten.
- ▶ „Besonders überwachte Gleise“: in allen Ortslagen an Riedbahn und Main-Neckar-Bahn umsetzen.
- ▶ Ergänzende Maßnahmen: Schienenstegdämpfer bzw. Schienenstegabschirmung überall dort einsetzen, wo dies technisch möglich ist.

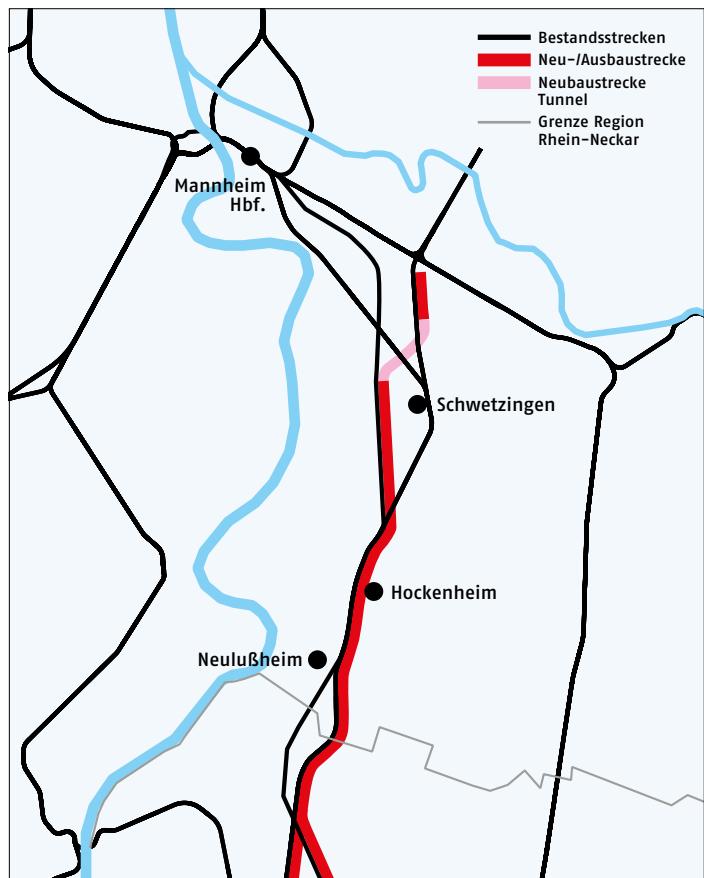


Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe

Im Folgenden sind der Projektstand und die zentralen Forderungen der Region zur Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe dargestellt.

Im November 2025 hat die DB InfraGO die Vorentscheidung vorgestellt. Im April 2026 soll der Antrag auf Raumverträglichkeitsprüfung beim Regierungspräsidium Karlsruhe gestellt werden. Der Verband Region Rhein-Neckar hat den Prozess zur Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe eng begleitet und in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen folgende funktionale Anforderungen formuliert:

- ▶ Trassenführung: größtmögliche Bündelung mit vorhandener Infrastruktur, um die Neuzerschneidung wertvoller Landschaftsbereiche auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.
- ▶ Schwetzingen: Optimierung der Tunnellage mit größtmöglicher Schonung der Siedlungsbereiche.
- ▶ Hockenheim: Umsetzung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen gemäß dem Urteil des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vom 20.05.2021 zum Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“. Aufwärtskompatible Ausgestaltung des Schallschutzes, um künftige Anforderungen im Zuge der Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe abdecken zu können. Keine Eingriffe in die bestehende Bebauung und in das Gartenschaugelände durch die Neu-/Ausbaustrecke.
- ▶ Neulußheim: Deutliche Verbesserung der Lärmsituation an den bestehenden Siedlungsbereichen. Geplante Anschlüsse an die L 560 dürfen durch die Neu-/Ausbaustrecke nicht beeinträchtigt werden.



Kontakt:

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des öffentlichen Rechts
M1, 4–5, 68161 Mannheim
info@vrrn.de, www.vrrn.de

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
B1, 3–5, 68159 Mannheim
schienenknoten@vrrn.de
www.vrrn.de/schienenknoten