



## **Anlage 4**

Zusammenfassung der Kernforderungen  
der Region

---

DB InfraGO AG

---

Region Mitte

---

I.II-MI-M

---

## Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubausstrecke	15	Gernsheim, Kreis Bergstraße, Kreis Groß-Gerau, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer zusätzlichen Schallschutzwand, damit es in der Gesamtlärbetrachtung im Stadtteil Allmendfeld nachts nicht lauter wird.	--	25 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Planung: BüG und Absorber, da Allmendfeld als Mischgebiet kategorisiert ist</li> <li>• Entfernung Ortsrand ca. 750 m (Autobahn verläuft zwischen Ortsrand und Neubaustrecke)</li> <li>• Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 2.300 m notwendig</li> </ul>
	16	Alsbach-Hähnlein, Kreis Bergstraße, Kreis Darmstadt-Dieburg, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer ausreichend hohen Schallschutzwand für Alsbach-Hähnlein, damit es nachts nicht lauter wird.	--	36 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Planung: BüG und Absorber</li> <li>• Entfernung Ortsrand ca. 1.500 m</li> <li>• Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 4.300 m notwendig</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubau- strecke	17	Bensheim, Kreis Berg- straße, Met- ropolregion Rhein- Neckar (VRRN)	Errichtung min- destens einer 6 m hohen Schallschutz- wand von Ein- hausen bis nördlich Lang- waden für ei- nen durchgän- gigen Schall- schutz der Stadtteile Fehl- heim, Schwan- heim und Lang- waden sowie passive Schall- schutzmaßnah- men	--	29 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Planung:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Langwaden: 6 m hohe und 2.450 m lange Schallschutzwand und es wird im Gesamtlärm leiser</li> <li>- Schwanheim: BüG und Absorber</li> <li>- Fehlheim: BüG und Absorber</li> </ul> </li> <li>• Entfernung Ortsrand Bensheim-Langwaden ca. 200 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Schwanheim ca. 1.000 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Fehlheim ca. 1.400 m</li> <li>• Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von zusätzlich 2.800 m notwendig vom Tunnelportal bei Einhausen bis zur oben beschriebenen Schallschutzwand in Langwaden.</li> </ul>
	19	Mannheim, Metropolre- gion Rhein- Neckar (VRRN)	Einhausung oder Galerie- bauwerk am Tunnelmund Blumenau für einen besseren Schallschutz	-	46 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Planung: 6 m hohe und 785 m lange Schallschutzwand</li> <li>• Eine Einhausung ist aufgrund von Brandschutzauflagen nicht möglich. Ein Galeriebauwerk mit einer Länge von ca. 670 m könnte umgesetzt werden.</li> <li>• Auch mit einem Galeriebauwerk kann kein Vollschutz für Blumenau erreicht werden, da die verlegte Riedbahn und das Überholgleis nicht voll durch das Galeriebauwerk abgedeckt werden können</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. <b>Schallschutz Neubau- strecke</b>	20	Mannheim, Metropolregion Rhein- Neckar (VRRN)	Zusätzliche niedrige Schallschutz- wände (3 m hoch) oder Niedrigschallschutz- wände zwischen den Gleisen zur zusätzli- chen Abschirmung der Schallemissionen von Räu- dern und Schiene	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Die Forderung würde einen massiven Eingriff in das Stadtgebiet bedeuten (u. a. zusätzlicher Grunderwerb, Neubau der Station Waldhof sowie Eingriffe in weitere Bauwerke und Gewerbebetriebe)</li> <li>Daher wird in Abstimmung mit dem BMDV von weiteren Untersuchungen abgesehen.</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	8	Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	<b>Main-Neckar-Bahn:</b> Schallschutz an Bestandsstrecken im Standard einer Neubausstrecke.	Zusatz VRRN: Nicht nur „Lückenschluss“ bestehender Schallschutzwände zu Wohn- bzw. Mischgebieten, sondern auch Aufrüstung der bestehenden Schallschutzwände. Falls im Rahmen der geplanten Generalsanierung des Korridors Frankfurt-Heidelberg im Jahre 2027 andere verträgliche Lösungen mit den Kommunen abgestimmt werden, wird die Region Rhein-Neckar dies unterstützen.	<b>Lärmvorsorge:</b> 232,0 Mio. Euro  <b>Lärmsanierung:</b> 56,8 Mio. Euro Davon 32,7 Mio. Euro nicht finanziert und 24,1 Mio. Euro ggf über Lärmsanierung finanziert	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entfernung Stadtgebiete direkt neben der Bestandsstrecke</li> <li>Um die Forderung zu erfüllen ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 6 m und einer Gesamtlänge über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld von ca. 27,4 km erforderlich; ca. 15,5 km bestehende Wände müssten zunächst abgerissen werden</li> <li>Planfeststellung erforderlich; daher keine Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt – Heidelberg</li> <li>Um die Forderung zu erfüllen ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 3 m und einer Gesamtlänge über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld von ca. 11,9 km erforderlich</li> <li>Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt-Heidelberg</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	12	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	<b>Riedbahn Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau-Waldhof:</b> Besonders überwachtes Gleis (BüG) für verbesserten Schallschutz	-	3,2 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise monetäre Bewertung</li> <li>• Umsetzbar auf Riedbahn im Bereich Groß Rohrheim bis Lampertheim (außer z. B. Weichenbereiche)</li> <li>• Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld (außer z. B. Weichenbereiche)</li> <li>• Nicht umsetzbar zwischen Mannheim-Blumenau und Waldhof aufgrund der Weichenabstände.</li> <li>• Mannheim-Frankenthal-Worms liegt außerhalb des Wirkraums der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung</li> <li>• Die Umsetzung von BüG über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. <b>Schallschutz Bestandsstrecken</b>	13	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	<b>Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau-Waldhof:</b>	-	37 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise monetäre Bewertung</li> <li>• Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld</li> <li>• Kein Einbau möglich auf Riedbahn aufgrund der Geschwindigkeit und Mannheim-Blumenau-Waldhof aufgrund der Weichenabstände und des Bahnhofsbereichs</li> <li>• Mannheim-Frankenthal-Worms liegt außerhalb des Wirkraums der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung</li> <li>• Die Umsetzung Schienenstegdämpfer über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sons- tige For- derun- gen	11	Mannheim / Metropolre- gion Rhein- Neckar (VRRN)	S-Bahn-Halte- punkt in Mann- heim-Blu- menau / - Schönau auf der Riedbahn	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Ein S-Bahnhaltepunkt bedeutet eine Änderung der verkehrlichen Aufgabenstellung und wäre aus dem GVFG zu finanzieren. Eine Beauftragung hierzu müsste zeitnah erfolgen. Bereits heute müssten Änderungen an der vorhandenen Planung der NBS mit Auswirkungen auf Kosten und Termine durchgeführt werden.</li> </ul>
	13	Mannheim, Metropolre- gion Rhein- Neckar (VRRN)	Planung der Neubaustrecke Frankfurt- Mannheim mit dem Knoten Mannheim und dem Projekt Mannheim- Karlsruhe kop- peln	<p>Eine Planfeststellung im Abschnitt 5/6 der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim soll erst erfolgen, wenn die Weiterführung der Verkehre durch den Knoten Mannheim im Rahmen des Projektes Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe geklärt ist</p> <p>Nötige Verbindungsbauwerke für einen evtl. Tunnel durch Mannheim müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden.</p>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Die Planungen der NBS Frankfurt-Mannheim sind aufwärtskompatibel, um einen Tunnel unter dem Stadtgebiet von Mannheim berücksichtigen zu können.</li> <li>Trassenentscheidung zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist noch ausstehend.</li> <li>EBA und BMDV haben im Jahr 2021 entschieden, dass keine Untersuchungen in Bezug auf die Verknüpfung der beiden Projekte in Auftrag gegeben werden dürfen, solange die Vorzugvariante des Projektes Mannheim-Karlsruhe im Stadtgebiet von Mannheim nicht feststeht.</li> </ul>

\* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert