

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

**Keine „Bypass“-Neuaufgabe auf der ICE-Neubaustrecke
Mannheim–Frankfurt**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob ihr aktuelle Planungen, Schreiben oder Gutachten aus dem Bundesverkehrsministerium bekannt sind, nach denen die ICE-Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt doch einen „Bypass“ erhalten soll;
2. ob ihr Planungen bekannt sind, die ICE-Neubaustrecke mit einem „Bypass“ sogar ausschließlich an Mannheim vorbeizuführen;
3. welche Kenntnisse sie insgesamt über den Stand der Planungen der Neubaustrecke hat und wann mit welchem Inhalt die letzten Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG geführt worden sind;
4. ob es zutrifft, dass die ICE-Neubaustrecke entgegen den bisherigen Planungen ausschließlich mit Personenverkehr betrieben werden soll;
5. ob ihr Überlegungen der Deutschen Bahn AG bekannt sind, stattdessen Güterverkehre vermehrt über die Main-Neckar-Bahnlinie zu führen;
6. ob sie eine Verdichtung des Güterverkehrs, auf dieser jetzt schon stark belasteten Strecke, als mit der Einführung und den Zielen der 2. Stufe der S-Bahn-Rhein-Neckar vereinbar betrachtet;

7. was sie gegen eine Wiederauflage von „Bypass“-Plänen tun wird;
 8. ob sie insbesondere auf eine Beschleunigung und Fertigstellung der Planung der ICE-Neubautrasse entsprechend den Beschlüssen des Landtags von 2002 und der Fußnote des Bundestags von 2004 hinwirken wird;
 9. was sie tun wird, um die nach wie vor ungeklärte Finanzierung der ICE-Neubautrasse durch den Bund im zugesagten Zeitraum für Planung und Inbetriebnahme zu erreichen;
- II. in allen anstehenden Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG die Landtagsbeschlüsse vom 19. Juni 2002 zur ausschließlichen Führung der ICE-Neubautrasse über den Hauptbahnhof Mannheim ohne jede Einschränkung weiterhin zu vertreten.

07. 01. 2011

Kretschmann, Sckerl, Bauer
und Fraktion

Begründung

Offensichtlich liegen der Stadt Mannheim aktuell eindeutige Hinweise über ein Abrücken des Bundesverkehrsministeriums von den Beschlüssen des Bundestags zur Führung der ICE-Neubautrasse Mannheim–Frankfurt über den Mannheimer Hauptbahnhof vor. Offensichtlich gibt es sogar Überlegungen, die Neubaustrecke mit einem „Bypass“ ausschließlich an Mannheim vorbeizuführen. Derartige Pläne stellen sich zum wiederholten Male gegen die Interessen der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie stehen auch im Widerspruch zu den eindeutigen Beschlüssen des Landtags vom 19. Juni 2002 und der damit vorgegebenen klaren Position des Landes. Es ist Aufgabe der Landesregierung, nun unverzüglich dafür Sorge zu tragen, dass neuerliche Überlegungen für eine „Bypass“-Lösung nicht Gegenstand der Planung werden. Vielmehr sind die immer wieder aufkommenden Irritationen insbesondere in der Metropolregion Rhein-Neckar dadurch zu beenden, dass die Landesregierung nun auf der Grundlage geltender Beschlüsse des Landtags und Bundestags auf einen Abschluss der Planungen und eine Realisierung der Neubaustrecke sowie deren Finanzierung durch den Bund drängt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. Januar 2011 Nr. 7–3824.5–00/232 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob ihr aktuelle Planungen, Schreiben oder Gutachten aus dem Bundesverkehrsministerium bekannt sind, nach denen die ICE-Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt doch einen „Bypass“ erhalten soll;

Die am 11. November 2010 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung öffentlich vorgestellten Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten auch Aussagen zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 bei angenommenen Investitionskosten von insgesamt ca. 2,2 Mrd. Euro im Maßnahmenumfang gemäß geltendem Bedarfsplan (das heißt ohne Bypass) bleibt die Maßnahme ohne Änderung des Projektzuschnitts wirtschaftlich und darf daher weiterhin mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden. Im Begleitgutachten zur Bedarfsplanüberprüfung der Bundesschienenwege wird ausgeführt, dass auch nach Realisierung der Maßnahme Kapazitätsengpässe verbleiben werden. Es bestehe also weiterer Optimierungsbedarf, der im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung nicht geleistet werden konnte. Neben dem ersten Optimierungsschritt einer Neuordnung der Bedienungsangebote des Schienenpersonenverkehrs im Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar sollte in die darauf aufbauenden infrastrukturellen Überlegungen nach Auffassung der Gutachter „auch der Bypass Mannheim unter Berücksichtigung der Wahrung einer angemessenen Anbindung des Knotens Mannheim an den Schienenpersonenfernverkehr einbezogen werden“.

Laut einem Schreiben von Herrn Staatssekretär Ferlemann vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Mannheimer Oberbürgermeister Dr. Kurz vom 15. Dezember 2010 hätten die im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung durchgeführten Analysen gezeigt, dass im Hinblick auf den gewählten Projektzuschnitt ein Optimierungsbedarf bestehe. Ein erster Schritt könnte die Neuordnung der Bedienungsangebote des Schienenpersonenverkehrs im Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar sein. Bei der Neudefinition des noch verbesserungswürdig erscheinenden Projektzuschnitts sei eine vorbehaltlose Herangehensweise notwendig und es seien Lösungen zu finden, die einerseits eine angemessene Anbindung des Eisenbahnknotens Mannheim an den Schienenpersonenverkehr sicherstellen, andererseits aber auch den jetzt festgestellten verkehrlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs Rechnung tragen. Die DB Netz AG sei gebeten worden, zunächst die offenen Fragen zu dem Projekt zu klären.

2. ob ihr Planungen bekannt sind, die ICE-Neubaustrecke mit einem „Bypass“ sogar ausschließlich an Mannheim vorbeizuführen;

Der Landesregierung sind solche Planungen der DB Netz AG nicht bekannt.

3. welche Kenntnisse sie insgesamt über den Stand der Planungen der Neubaustrecke hat und wann mit welchem Inhalt die letzten Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG geführt worden sind;

Zum Stand der Planungen wird auf die Antwort des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 23. September 2010 auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Gerhard Kleinböck SPD „Bau der Schnellbahntrasse

Frankfurt–Mannheim“ in Drucksache 14/6881 verwiesen. Die Landesregierung steht im ständigen Austausch mit der Deutschen Bahn AG über die Baden-Württemberg betreffenden Eisenbahnprojekte.

4. ob es zutrifft, dass die ICE-Neubautrasse entgegen den bisherigen Planungen ausschließlich mit Personenverkehr betrieben werden soll;

Nach dem Kenntnisstand der Landesregierung liegt den bisherigen planerischen Überlegungen der DB Netz AG ausschließlich eine Mischverkehrsstrecke (Personenfernverkehr und Güterverkehr) für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zugrunde. Das Begleitgutachten zur Bedarfsplanüberprüfung der Bundesschienenwege durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom November 2010 geht indessen davon aus, dass die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ausschließlich vom Personenfernverkehr genutzt wird.

5. ob ihr Überlegungen der Deutschen Bahn AG bekannt sind, stattdessen Güterverkehre vermehrt über die Main-Neckar-Bahnlinie zu führen;

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass nicht auf ihre Initiative, sondern im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung auf der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar kein Güterverkehr fahren soll. Insofern weise die Main-Neckar-Bahn nach dem Begleitgutachten zur Bedarfsplanüberprüfung der Bundesschienenwege im Prognosehorizont 2025 eine erhöhte Streckenbelastung des Güterverkehrs von täglich 187 Zügen aus. In dem Gutachten werde auch erwähnt, dass die unterstellte Trassenführung für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar nicht alle Engpässe beseitige und weitere Überlegungen zur Ausgestaltung der Trassenführung unternommen werden müssten.

Die Betriebsprogrammplanungen zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar sehen vor, den Fernverkehr von der Riedbahn und teilweise von der Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke zu verlagern. Dadurch entstehen freie Kapazitäten für den Nah- und Güterverkehr auf den beiden Altstrecken. Da die Riedbahn im Raum Mannheim allerdings nur an den Rangierbahnhof angebunden ist und sich dieser nicht sehr gut für durchfahrende Züge eignet, bietet sich die Main-Neckar-Bahn mit ihrer Fortsetzung von Friedrichsfeld über Schwetzingen (Güterzugstrecke) nach Graben-Neudorf–Karlsruhe/Bruchsal an. Dies zeigt sich auch in den Ausbauplanungen der DB Netz AG, die die Main-Neckar-Bahn mit ETCS (European Train Control System) auszurüsten. Nach Aussage der DB Netz AG wird der heute schon hohe Auslastungsgrad der Main-Neckar-Bahn dadurch weiterhin beibehalten.

6. ob sie eine Verdichtung des Güterverkehrs, auf dieser jetzt schon stark belasteten Strecke, als mit der Einführung und den Zielen der 2. Stufe der S-Bahn-Rhein-Neckar vereinbar betrachtet;

Als Ziel der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ist auf der Main-Neckar-Bahn neben dem Einsatz von S-Bahn-Fahrzeugen und einem S-Bahn-Takt auch die Errichtung von drei neuen Haltepunkten geplant. Dies wurde von der DB Netz AG aus Kapazitätsgründen bisher abgelehnt und wird erst nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar einer erneuten Prüfung unterzogen. Die Main-Neckar-Bahn ist schon heute an ihrer Kapazitätsgrenze. Noch mehr Güterverkehr ginge eindeutig zu Lasten des bestehenden und künftigen Nahverkehrs. Eine solche Entwicklung sollte aus Sicht der Landesregierung möglichst vermieden werden.

7. was sie gegen eine Wiederauflage von „Bypass“-Plänen tun wird;
8. ob sie insbesondere auf eine Beschleunigung und Fertigstellung der Planung der ICE-Neubaustrecke entsprechend den Beschlüssen des Landtags von 2002 und der Fußnote des Bundestags von 2004 hinwirken wird;
9. was sie tun wird, um die nach wie vor ungeklärte Finanzierung der ICE-Neubaustrecke durch den Bund im zugesagten Zeitraum für Planung und Inbetriebnahme zu erreichen;

Sowohl der Deutschen Bahn AG als auch dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist die unveränderte Haltung der Landesregierung zum „Bypass Mannheim“ bekannt. Die Landesregierung setzt sich mit Nachdruck für eine schnelle Realisierung der Neubaustrecke nach Maßgabe des Beschlusses des Landtags vom 19. Juni 2002 ein.

Der Bundesrat hat in seiner Entschließung vom 5. März 2010 „Zukunft der Bahn sichern“ (Bundesrats-Drucksache 64/10 [Beschluss]) darauf hingewiesen, dass die Schieneninfrastruktur in Deutschland seit Jahren unterfinanziert ist. Deshalb – so der Bundesrat weiter – bleibe die Forderung der Bereitstellung einer angemessenen Finanzausstattung vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Zukunft dringlich. Die Landesregierung hat dieser Entschließung zugestimmt und hält eine Verbesserung der Finanzausstattung der Bundesschienenwege angesichts der hohen Bedeutung für Bevölkerung und Wirtschaft für unabdingbar.

II. in allen anstehenden Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG die Landtagsbeschlüsse vom 19. Juni 2002 zur ausschließlichen Führung der ICE-Neubaustrecke über den Hauptbahnhof Mannheim ohne jede Einschränkung weiterhin zu vertreten.

Die Landesregierung hat wiederholt betont, dass sie an dem einstimmig gefassten Beschluss des Landtags vom 19. Juni 2002 ohne Einschränkungen festhält. An dieser Haltung hat sich nichts geändert.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr