

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Schulte (Menden) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 10/5890 —

B 44 Mannheim/Sandhofen – Landesgrenze Hessen

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.71.1044:38 B 86 –
hat mit Schreiben vom 7. August 1986 die Kleine Anfrage wie folgt
beantwortet:*

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Bau der B 44 nördlich von Mannheim in bezug auf die parallel verlaufende westliche Riedbahn?

Die B 44 im Abschnitt Bürstadt–Mannheim–Ludwigshafen hat als Nord-Süd-Achse regionale Bedeutung für den Rhein-Neckarraum.

Der 2bahnige Ausbau der B 44 zwischen der A 6 Mannheim–Saarbrücken und der Landesgrenze Hessen ist im nördlichen Teil bereits seit Anfang 1984 fertiggestellt. Der Ausbau war notwendig wegen der hohen Verkehrsbelastung von ca. 20 000 Kfz/24 h und der damit verbundenen hohen Unfallrate. Für die im Bereich des Stadtteils Scharhof noch fehlende, 1,3 km lange zweite Fahrbahn soll noch in diesem Jahr das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Fertigstellung des letzten Teilstücks bei Scharhof keinen nennenswerten Einfluß auf die Fahrgastzahlen der Riedbahn hat, da die B 44 schon jetzt weitgehend ausgebaut ist.

2. Mit welchem Fahrgastrückgang auf der westlichen Riedbahn ist nach Fertigstellung der geplanten B 44 zu rechnen?

Mit der Inbetriebnahme der „westlichen Riedbahnführung“ am 2. Juni 1985 ist der gesamte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Einzugsbereich der Strecke zwischen Lampertheim-Mannheim neu geordnet worden. Die Nahverkehrszüge verkehren im Taktfahrplan; Linienbusse haben Zu- und Abbringerfunktionen übernommen; für die Fahrgäste gilt der, eine durchgehende Abfertigung nebst Übergang auf die städtischen Verkehrsmittel Mannheim/Ludwigshafen erlaubende „Riedbahn-Übergangstarif (RÜT)“. Das dadurch veränderte Verkehrsaufkommen läßt keine isolierten Schlußfolgerungen bezüglich der B 44 zu. Die Bundesregierung geht davon aus, daß der Bau der B 44 keinen nennenswerten Einfluß auf den neugeordneten ÖPNV hat.

3. Hat die Stadt Mannheim Planvorhaben, welche auf eine vollständige Verbreiterung der B 44 im Bereich Luzenbergstraße entlang der Riedbahntrasse zielen?

Ja! Südlich der A 6 in Mannheim ist die B 44 bereits entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung als Ausfallstraße und Autobahnzubringer für die dichtbebauten nördlichen Stadtteile mit zahlreichen Industriebetrieben und dem Hafen 4streifig bis auf kurze Teilbereiche ausgebaut. Die Verkehrsbelastung der B 44 betrug im April 1982 im Bereich Waldhof 23 500 Kfz/24 h mit Spitzenbelastungen von 2 100 Kfz/h und einem Lkw-Anteil von 16,5 v. H. Die Stadt Mannheim beabsichtigt, auch das letzte noch fehlende Teilstück der B 44 zwischen Luzenbergknoten und Bahnübergang Speckweg 4spurig auszubauen.

4. Inwieweit sieht die Bundesregierung in dem Bau der B 44 eine Abweichung von den „Gemeinsamen Grundsätzen“ gemäß Artikel 2 Abs. 4 des Grundvertrags für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar, in welchem es heißt: „Die Verkehrsnetze von öffentlichem Personennahverkehr und individuellem Straßenverkehr sind funktionsgerecht aufeinander abzustimmen. Bei Zielkonflikten gebührt dem öffentlichen Personenverkehr Vorrang.“?

Die Bundesregierung sieht im Ausbau der B 44 kein Abweichen von den „Gemeinsamen Grundsätzen“ des Artikels 2 Abs. 4 des Grundvertrags für einen Verkehrsverbund Rhein-Neckar, weil in diesem Falle ein sachlich begründeter Zielkonflikt zwischen IV und ÖPNV nicht bestanden hat. Im übrigen zeigt der von Bund, Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften am 15. Dezember 1985 unterzeichnete Grundvertrag, daß der ÖPNV im Ballungsraum Rhein-Neckar künftig insgesamt stärkeres Gewicht erhalten soll.