

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/1836 –**

Planung der ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs aufgenommen. Durch dieses Vorhaben soll die Lücke zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln–Frankfurt und Frankfurt–Stuttgart geschlossen werden. Gleichzeitig sollen die schon heute bestehenden und seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Frankfurt noch verstärkt auftretenden Kapazitätsengpässe beseitigt werden.

Zurzeit werden in den Raumordnungsverfahren mehrere Varianten der Verbindung von Frankfurt am Main nach Stuttgart untersucht. Für die Trassenführung in Baden-Württemberg werden zwei Varianten (A und B), in Hessen insgesamt fünf Varianten (I bis V) im Raumordnungsverfahren erörtert. Variante A enthält die ausschließliche Anbindung des ICE-Knotens Mannheim auf dieser Strecke, während Variante B (Umfahrungsvariante) eine Umfahrung Mannheims in Form eines so genannten Bypasses vorsieht.

Da nur die Variante A eine vollwertige Anbindung Mannheims und der Rhein-Neckar-Region an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) vorsieht, lehnen die gesamte Region Rhein/Neckar, vertreten durch den Raumordnungsverband Rhein-Neckar, die Stadt Mannheim und das Land Baden-Württemberg, die Variante B aus verkehrs- und umweltfachlicher sowie aus wirtschaftlicher Sicht ab. Sie befürchten insbesondere eine gravierende Schwächung des Wirtschaftsstandortes Rhein-Neckar als siebtgrößter Verdichtungsraum mit 2,3 Millionen Einwohnern und sind der Auffassung, dass bei einer Realisierung der Variante B der Fernverkehrsknotenpunkt Mannheim-Hauptbahnhof erheblich an Bedeutung verlieren wird. Darüber hinaus vertreten Land, Region Rhein/Neckar und Stadt Mannheim die Meinung, dass unabhängig von der Frage, welche Variante realisiert werden soll, baldmöglichst die dringend erforderliche Ertüchtigung des Hauptbahnhofs Mannheim in Angriff genommen werden muss.

Die Trasse der Variante I in Hessen (sog. Direttissima) führt ohne Zwischenhalt von Frankfurt am Main nach Mannheim. Variante II sieht auf gleicher Trasse den Halt an einem Fernbahnhof Darmstadt-West vor. Die Trassenvarianten III und IV integrieren den Hauptbahnhof Darmstadt direkt in die

Neubaustrecke, während die Variante V den Darmstädter Hauptbahnhof über eine zusätzliche Trasse (sog. Bypass) an die Neubaustrecke anbindet.

Die von der DB AG bevorzugte Variante I wird von der hessischen Landesregierung und der Starkenburg Regionale als Zusammenschluss der vier südhessischen Landkreise und der Stadt Darmstadt strikt abgelehnt. Lediglich die Varianten III und IV vermögen eine vollwertige Anbindung der Stadt Darmstadt und der Region an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG herzustellen. Die Realisierung der Variante I würde zu einer erheblichen struktur- und regionalpolitischen Schwächung der Region führen. Mit Aufnahme der Planungen zur Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar wurde das Institut für Integrative Verkehrssysteme (ZIV) mit einem vorbereitenden Gutachten beauftragt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens zeigen, dass unter bautechnischen, kostenmäßigen, ökologischen, städtebaulichen und strukturpolitischen Gesichtspunkten die Varianten mit einer direkten Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs zu bevorzugen sind. Zudem hat die hessische Landesregierung im geltenden Landesentwicklungsplan die Anbindung Darmstadts an die ICE-Neubaustrecke als regionalpolitisches Ziel verankert. Ferner haben die Landesregierungen Hessens und Baden-Württembergs auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung bereits im September 2000 auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer vollwertigen Anbindung des Darmstädter und Mannheimer Hauptbahnhofs an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn hingewiesen.

1. In welcher Form ist die Bundesregierung in die Planung des Vorhabens-trägers DB AG eingebunden und ab welchem Zeitpunkt und ab welchem Verfahrens-stadium wirkt sie an der Konzipierung und Bewertung der ge-nannten Planungsvarianten mit?

Die Bundesregierung ist in die Planungen der Vorhabensträgerin Deutsche Bahn AG (DB AG) nicht unmittelbar eingebunden. Die von den Ländern Hesen und Baden-Württemberg sowie der DB AG angemeldete Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar wurde im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) einer Bewertung unterzogen. Dabei wurde sowohl die Variante mit und ohne „Bypass“ Mannheim untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die Variante mit Bypass Mannheim die größeren volks-wirtschaftlichen Effekte erwarten lässt. Welcher Trassierung letztendlich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durch die zuständigen Regierungspräsi-dien Darmstadt und Karlsruhe landesplanerisch der Vorzug gegeben wird, bleibt abzuwarten.

Nach dem Kabinettsbeschluss vom 22. Oktober 2003, der sich mit der Stellung-nahme des Bundesrates zum Bundesschienenwegeausbaugesetz befasst, geht die Bundesregierung davon aus, dass die Vorschläge des Bundesrates im weite-ren parlamentarischen Verfahren beraten werden.

2. Mit welchen konkreten Entwicklungen im Personenfernverkehrs- und Güterverkehrsaufkommens rechnet die Bundesregierung auf der Strecke Frankfurt–Mannheim und Mannheim–Stuttgart bis zum Jahre 2025 (bitte Prognosezahlen auflisten)?

Die Überarbeitung des BVWP 2003 basiert auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2015. Eine Schienenverkehrsprognose für das Betrachtungsjahr 2025 wurde nicht erstellt. Das Schienenzielnetz für den Prognosezeitraum 2015 geht von einem Personenfernverkehrsaufkommen im Abschnitt Frankfurt–Mannheim von 32,8 Mio. Personenfahrten/a und im Abschnitt Mannheim–Stuttgart von 17,0 Mio. Personenfahrten/a aus. Das Güterverkehrsaufkommen in 2015 beträgt zwischen Frankfurt–Mannheim 56,16 Mio. t/a und verteilt sich auf die bestehenden Schienenstrecken und die Neubaustrecke. Zwischen Mannheim und Karlsruhe beträgt das Güterverkehrsaufkommen 49,36 Mio. t/a und zwischen Karlsruhe und Stuttgart 29,44 Mio. t/a.

3. Mit welchen Immissionen (Lärm, Feinstäube, Erschütterungen) müssen nach Ansicht der Bundesregierung die Einwohner der Gemeinden und der Stadtteile Mannheims entlang einer Bypass-Strecke gemäß Variante B rechnen und welche Vorkehrungen müssten nach Ansicht der Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B getroffen werden?

Im Rahmen der Arbeiten zum BVWP 2003 wurde für die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar eine Umweltrisikoeinschätzung durchgeführt. Die umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte der untersuchten Varianten fokussieren sich im Wesentlichen auf die mögliche Querung der Important Bird Area (IBA) „Viernheimer Wald“, die vom Land Baden-Württemberg mittlerweile als Vogelschutzgebiet der EU-Kommission offiziell gemeldet wurde. Die DB AG wird im Verlauf der folgenden Planungsprozesse einen Vorschlag erarbeiten, der für die Varianten im IBA „Viernheimer Wald“ Minimierungen des Konflikts erreichen lässt. Weitergehende Berechnungen zu den möglichen Immissionen durch Lärm, Feinstäube und Erschütterungen können im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nicht vorgenommen werden, weil hierfür die erforderliche Planungstiefe nicht vorliegt und diese Abwägungsprozesse im Übrigen den nachfolgenden Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben.

4. In welcher Höhe rechnet die Bundesregierung mit Ausgleichszahlungen für Enteignungen und enteignungsgleiche Eingriffe (z. B. Wertverluste von Grundstückseigentümern) bei einer Realisierung der genannten Planungsvarianten?

Für die Bemessung von Ausgleichszahlungen für Enteignung und enteignungsgleiche Eingriffe sind die Enteignungsbehörden der Länder zuständig. Diese legen eine entsprechende Entschädigung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens fest, weil erst mit dem Planfeststellungsbeschluss das Ausmaß der Eingriffe und damit der Umfang der Entschädigung feststeht.

5. In welcher Form ist nach Ansicht der Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B die vollständige Anbindung aller von Frankfurt und Stuttgart kommenden ICE-Verbindungen an das TGV-Netz nach Paris über Kaiserslautern/Saarbrücken gewährleistet?

In der Variante B wäre ebenso wie in der Variante A die Anbindung von Frankfurt und Stuttgart an das TGV-Netz nach Paris in erster Linie durch direkt über Mannheim Hauptbahnhof nach Paris verkehrende Züge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sichergestellt. Zusätzlich würden durch alle Mannheim Hauptbahnhof anfahrenen Züge Umsteigeverbindungen in ausreichendem Umfang hergestellt.

6. Wie stellt sich die Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B (Baden-Württemberg) und der Varianten I, II und V (Hessen) die Verzahnung mit den übrigen Verkehren (Güter-, Regional- und Nahverkehr) im Rhein-Neckar-Raum und im Rhein-Main-Gebiet vor?
7. Wie stellt sich die Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B die Anbindung der Neubaustrecke an den Mannheimer Rangierbahnhof vor?

Die Neubaustrecke ist in den genannten Varianten unter anderem in Frankfurt-Zeppelinheim, Mannheim-Waldhof und bei Hockenheim in das bestehende Netz eingebunden. Durch die vorgesehenen Verkehrshalte in Frankfurt (Haupt-

bahnhof bzw. Flughafen) und Mannheim Hauptbahnhof besteht eine gute Verknüpfung mit dem Regional- und Nahverkehr.

Der Darmstädter Hauptbahnhof würde bei Verwirklichung der Varianten I oder II über die Main-Neckar-Bahn in das Fernverkehrsnetz der DB Netz AG eingebunden bleiben und wäre auch zukünftig Verknüpfungspunkt zwischen Fern- und Nahverkehr.

Der bei Variante II im Bereich der Siedlung Tann vorgesehene Bahnhof wäre bei geeigneter Anbindung an die Innenstadt und den Hauptbahnhof in Darmstadt ebenfalls zur Anbindung Darmstadts geeignet.

Auch die Variante V würde eine vollwertige Anbindung der Stadt Darmstadt gewährleisten. Dabei unterscheidet sich Variante V in der Bedeutung für haltende Züge in Darmstadt nicht von Variante III. Es hielten in diesem Fall die gleiche Anzahl Züge. Hierbei würden die Züge ohne Halt in Darmstadt nicht mit hoher Geschwindigkeit durch den Darmstädter Hauptbahnhof gefahren, sondern passierten Darmstadt über die vorbeiführende Strecke.

Die Variante B bedient Mannheim Hauptbahnhof entsprechend der prognostizierten Verkehrsnachfrage. Sie würde den Hauptbahnhof von durchfahrenden Zügen entlasten, was wiederum auch der Verknüpfung mit dem Nahverkehr zugute kommen würde.

Im Rhein-Neckar-Raum würde der nachts verkehrende Güterverkehr, der nicht zwangsläufig über den Mannheimer Rangierbahnhof geleitet werden muss, bei Realisierung der Variante B (Baden-Württemberg) an Mannheim vorbeigeführt. Bei der Variante A würde dieser Güterverkehr über die östliche Riedbahn durch das Stadtgebiet geführt. Dies würde zu Schallbelastungen im Bereich Mannheim Nord und entlang der östlichen Riedbahn führen, die durch die Variante B vermieden werden könnten.

8. In welcher Höhe wird der erhöhte bautechnische Aufwand, der bei der Realisierung der Variante B entsteht, insbesondere durch die erforderliche Unterquerung der Autobahn und der OEG-Strecke sowie die Querung des Neckars und die Verlegung der Überlandleitungen vom Großkraftwerk Mannheim, beziffert, und hat er bereits Eingang in die Kostenschätzungen gefunden?

Hierzu verfügt die Bundesregierung über keine eigenen Erkenntnisse. Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass die Maßnahmen an den aufgeführten Querungen von Anlagen der Verkehrs- und Leitungsträger in der Kostenschätzung, die der Raumordnung zugrunde liegt, berücksichtigt wurden. Der angesprochene erhöhte Aufwand ist Bestandteil der Kostendifferenz zwischen den Varianten A und B.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bei Realisierung der Variante B Grundwasserprobleme im Rhein-Neckar-Raum entstehen, und sind diese Kosten bereits in den Projektkalkulationen beinhaltet?

Im Rahmen der Arbeiten für den BVWP 2003 durchgeführten Umweltrisikoeinschätzung konnten keine Grundwasserprobleme für die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar nachgewiesen werden. Die Grundwasserverhältnisse werden in den folgenden Planungsschritten detailliert zu untersuchen sein. Insofern sind in der Kostenkalkulation, die der Bewertung zugrunde liegt, Kosten für möglicherweise in späteren Planungsphasen nachzuweisende Grundwasserprobleme nicht enthalten. Gleichwohl wurden Kosten für die Grundwasserhaltung während der Bauzeit in der Kostenschätzung berücksichtigt.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000 genannte Zielsetzung, wonach der Hauptbahnhof Mannheim als Knotenpunkt im Intercity- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz auszubauen ist, und steht aus Sicht der Bundesregierung die von der DB AG präferierte Variante B hierzu im Widerspruch?

Der Hauptbahnhof Mannheim zählt heute schon zu den wichtigsten Knoten im Intercity- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG.

Mit der Realisierung der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar als Lückenschluss zu den NBS Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart würde sich diese Bedeutung auch bei Realisierung der Variante B aufgrund der direkten Einbindung Mannheims über die westliche Riedbahn noch erhöhen.

11. Welche konkreten Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu den klimatologischen Folgen einer ICE-Trasse in Hochlage gemäß Variante B zwischen den Bebauungsgebieten Mannheim–Feudenheim und Ilvesheim?

Aus den Ergebnissen der Umweltrisikoeinschätzung zum BVWP 2003 konnten keine Erkenntnisse zu den klimatologischen Folgen der Neubaustrecke in Hochlage gewonnen werden.

Die DB Netz AG hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass im Vorfeld des laufenden Raumordnungsverfahrens für das Schutzgut Klima/Luft die für den Untersuchungsraum bekannten und vorhandenen Datengrundlagen ausgewertet worden sind. Innerhalb des klimatischen Untersuchungsraumes wurden Klimafunktionsräume (Kaltluft-, Frischluftentstehungsgebiete, Ventilationsflächen, Luftleit- und Luftsammelbahnen lokaler Zirkulationssysteme) erfasst und im Hinblick auf vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Klimafunktionsräume durch Flächeninanspruchnahmen sowie durch Ventilationsbarrieren (Lärmschutzwände, Dammlagen) untersucht und bewertet. Weitergehende Untersuchungen zum Schutzgut Klima/Luft sowie die Ausweisung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation werden Gegenstand späterer Planungsphasen sein.

12. Liegen der Bundesregierung detaillierte Informationen über die derzeitige und die technisch mögliche Leistungsfähigkeit der Hauptbahnhöfe Mannheim und Darmstadt vor?
13. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die DB AG Ertüchtigungsmaßnahmen für den Hauptbahnhof Mannheim plant?
14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Ertüchtigung des Hauptbahnhofs Mannheim als infrastrukturelle Maßnahme für die zukunftsorientierte Abwicklung des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs der Rhein-Neckar-Region unabdingbar ist, und falls nein, warum nicht?

Im Rahmen der Arbeiten zum BVWP 2003 hat die Bundesregierung zugesagt, dass für die Untersetzung der Sammelposition Knoten weitere Untersuchungen der in Frage kommenden Großknotenbereiche und Großen Knoten durchgeführt werden sollen. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die Knotenuntersuchung für den Großknotenbereich Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar beauftragt. Gegenstand dieser Untersuchung ist auch die betriebliche Simulation des Knotens

Mannheims. Im Ergebnis soll der notwendige Infrastrukturausbau im Schienenverkehrs-knoten Mannheim ermittelt und gesamtwirtschaftlich bewertet werden. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Studie können Aussagen zum erforderlichen Ausbauumfang gemacht werden. Die DB Netz AG ist in diese Untersuchung einbezogen. Zudem werden mit den betroffenen Bundesländern zu gegebener Zeit Abstimmungsgespräche geführt werden.

Da bei allen geplanten Varianten der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar, die durch den Hauptbahnhof Darmstadt verkehren, infrastrukturelle Maßnahmen im Knoten Darmstadt vorgesehen sind, ist die derzeitige Leistungsfähigkeit für die Betrachtung der von der Neubaustrecke ausgehenden Auswirkungen nicht maßgeblich.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass im Hauptbahnhof Mannheim schon heute erhebliche Trassenkonflikte bestehen, die sich mit der Einführung der S-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 weiter verschärfen werden?

Hierzu hat die Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse. Die DB AG hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass sie gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Nahverkehr (Land Baden-Württemberg bzw. Verkehrsverbund Rhein/Neckar) im Vorfeld zur Konstruktion des Jahresfahrplanes 2004 betriebliche Untersuchungen durchgeführt hat.

Im Ergebnis konnte unter Inkaufnahme von Taktverschiebungen und Fahrzeitverlängerungen ein konfliktfreier Fahrplan 2003/2004 erstellt werden.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die mit den Planungsvarianten B, I, II und V einhergehenden Nachteile für die Wirtschaftsstandorte Mannheim und Südhessen?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sowohl bei Realisierung der Variante A als auch der Variante B ebenso viele Fernverkehrszüge in Mannheim Hauptbahnhof halten werden wie derzeit (Status Quo). Die Bundesregierung erwartet, dass die DB AG sich an diese Zusage hält. Insgesamt wird das Schienennetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr durch den Lückenschluss erheblich verbessert werden. Allein dies wird die wirtschaftliche Entwicklung der Wirtschaftsstandorte Mannheim und Südhessen maßgeblich fördern.

Im Ergebnis einer von der DB Netz AG durchgeführten Auswertung einer im Auftrag des Raumordnungsverbandes Rhein/Neckar durchgeführten Untersuchung der Auswirkungen der verschiedenen Trassierungsvarianten zur Anbindung des Wissenschaftsstandortes Darmstadt hat sich gezeigt, dass bei Realisierung der Varianten II, III, IV und V die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur im Untersuchungsraum positiver beeinflusst würde als dies bei der Variante I der Fall wäre. Die vom Raumordnungsverband beauftragte Studie bestätigt nach Angaben der DB Netz AG auch, dass durch die Anbindung Darmstadts keine nennenswerten Personenfernverkehrseffekte erzielt würden. Dem gegenüber stünden wirtschaftliche und vor allem betriebliche Nachteile durch die zusätzlichen Bahnanlagen und die entstehenden Fahrzeitverluste bei einem Halt.

In die Bewertungen zum BVWP 2003 wurde die Variante II mit neuem Haltepunkt Darmstadt West einbezogen. Letztendlich erfolgt die Festlegung der Trassierung im laufenden Raumordnungsverfahren, das durch das Regierungspräsidium Darmstadt durchgeführt wird. Aus unternehmerischer Sicht bevor-

zugt die DB Netz AG die Variante I und hat diese als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass bei einer Realisierung der Variante B der Eingriff in den Wasserhaushalt und damit die Wasserversorgung der Mannheimer Bevölkerung größer ist als bei der Variante A?

Aus den Ergebnissen der Umweltrisikoeinschätzung zum BVWP 2003 konnten keine Erkenntnisse zu den Eingriffen der Varianten A und B in den Wasserhaushalt und damit die Wasserversorgung der Mannheimer Bevölkerung gewonnen werden.

Die DB Netz AG hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass die bei Realisierung der Variante B entstehenden Eingriffe in den Wasserhaushalt durch entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen minimiert bzw. vermieden werden.

18. In welchem Umfang gehen bei einer Realisierung der Variante B landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren, und teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der bei einer Realisierung der Variante B erforderliche Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen zu einer Verschärfung der Situation der lokalen Landwirtschaft im Verdichtungsraum Mannheim führt?

Grundsätzlich geht der Neubau einer Eisenbahnstrecke mit dem Flächenverbrauch an Freiflächen vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen einher. Das gilt auch für die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar. In welchem Umfang letztendlich landwirtschaftlich genutzte Flächen durch den Bau der Neubaustrecke in Anspruch genommen werden und inwieweit einzelne landwirtschaftliche Betriebe betroffen sein werden, kann erst nach Abschluss der Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren beurteilt werden. Die DB Netz AG hat versichert, dass durch Bündelung der Trassen der Einfluss auf landwirtschaftliche Flächen möglichst gering gehalten werden soll.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG die Variante C nicht als vollwertige Alternative zu den Varianten A und B in das Raumordnungsverfahren eingebracht hat?

Darüber hat die Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse, weil sie in das laufende Raumordnungsverfahren nicht eingebunden ist.

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der äußerst geringe verkehrliche Nutzen von 5 % bis 6 % Verkehrszuwachs bei einer bundesweiten Betrachtung die Mehrkosten der Variante B von 435 Mio. Euro, was etwa 37 % der Gesamtkosten entspricht, angesichts knapper öffentlicher Kassen wirtschaftlich gerechtfertigt wäre?

Im Rahmen der Arbeiten zum BVWP 2003 ist neben der Variante B auch die alleinige Trassenführung über den Mannheim Hauptbahnhof untersucht worden. Dabei hat sich gezeigt, dass den Investitionen für die Variante B die größeren verkehrlichen Nutzen und gesamtwirtschaftlichen Vorteile gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund wären nach landesplanerischer Feststellung der Variante B durch das Regierungspräsidium Karlsruhe langfristig auch die höheren Investitionskosten gerechtfertigt.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, dass die Realisierung der Variante B für die Rhein-Neckar-Region verkehrliche Nachteile und erhebliche Belastungen für Mensch, Natur und Landwirtschaft mit sich bringen würde?

Die geplante NBS ist in der Netzentwicklung ein wichtiges Verbindungselement zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart. Durch ihre primäre Aufgabe, die weiträumigen Verkehrsströme des Schienenpersonenfernverkehrs zwischen Rhein/Ruhr und Süddeutschland aufzunehmen, garantiert sie die Verkehrsmengen, die für eine wirtschaftliche Legitimation und positive Bewertung des Vorhabens notwendig sind.

Die hohen Potenziale der weiträumigen Verkehrsströme einerseits, die den Rhein-Neckar-Raum passieren, und die Potenziale der Ein-/Aussteiger und Umsteiger in Mannheim andererseits bieten die Chance, die Verkehrsströme weitgehend zu entkoppeln, Reisezeiten zu verkürzen und Umsteigevorgänge zu reduzieren. Ziel muss sein, ein zukunftsgerechtes Bahnnetz mit entsprechender Struktur, Linienführung und Marktnähe zu schaffen.

Dies gilt gleichermaßen für den Knoten Mannheim, die Region Rhein/Neckar und die überregionalen Destinationen mit Wirkung auf das Land Baden-Württemberg und Deutschland insgesamt.

Für die Bundesregierung ist und bleibt Mannheim ein zentraler Schienenverkehrsknoten, der die Einbindung der zweitgrößten Wirtschaftsregion des Landes Baden-Württemberg in das Hochgeschwindigkeitsnetz auch in Zukunft sicherstellen wird. Auch bei Realisierung der Variante B bleibt der Mannheimer Hauptbahnhof zentraler Verknüpfungspunkt im Fernverkehrsnetz, der durch die künftig verkehrenden schnelleren Verbindungen gestärkt werden wird.

Grundsätzlich führt der Bau neuer Verkehrswege zu zusätzlichen Belastungen für die in der betroffenen Region ansässigen Menschen und zu Eingriffen in die Natur. Es ist daher Aufgabe des laufenden Raumordnungsverfahrens, die raumordnerisch günstigste Trassierungsvariante herauszufinden.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung aus verkehrspolitischer Sicht die Auffassung, dass in Mannheim auch künftig die Premiumzüge der DB AG mit Direktverbindungen in die nationalen und internationalen Zentren halten müssen, damit die Hochwertigkeit des Knotens Mannheim erhalten bleibt?

Aus Sicht der Bundesregierung ist unabhängig von der Realisierungsvariante der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar sichergestellt, dass auch künftig in Mannheim Hauptbahnhof ICE-Direktverbindungen mit nationalen und internationalen Zentren halten.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Landesentwicklungsplan 2002 genannten verkehrspolitischen Ziele, wonach die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Mannheim nach Frankfurt als „vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim“ zu realisieren ist und die Flächeninanspruchnahme gering zu halten ist sowie wertvolle Böden zu schonen sind?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, wonach eine vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim in den Hochgeschwindigkeitsverkehr nur bei Realisierung der Variante A möglich ist?

Die vollwertige Einbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs ist sowohl durch Variante A als auch Variante B gegeben, da beide Varianten über den Mannhei-

mer Hauptbahnhof geführt werden. Zudem hat die DB AG mitgeteilt, dass bei Realisierung der Variante B mindestens ebenso viele Fernverkehrszüge in Mannheim Hauptbahnhof halten werden wie derzeit.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG zwischen Mannheim-Wallstadt und Mannheim-Vogelstang auf den Varianten A und B bereits im Sommer 2003 Probebohrungen durchgeführt hat, obwohl weder das Raumordnungsverfahren abgeschlossen ist noch das Planfeststellungsverfahren begonnen und somit eine Entscheidung für eine bestimmte Variante noch gar nicht stattgefunden hat?

Die DB AG hat mit einer Presse-Information am 10. Dezember 2002 die Öffentlichkeit über Erkundungsmaßnahmen entlang der geplanten NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar informiert. Mit diesen Untersuchungen sollen die notwendigen Informationen zum Baugrund, den Grundwasserhältnissen, möglichen Umweltbelastungen sowie weitere Einflussgrößen gewonnen werden. Die Ergebnisse der Erkundungsmaßnahmen werden auch in die Entscheidungs- und Bewertungskriterien für die Umweltverträglichkeitsprüfung einfließen.

Die DB AG ist Vorhabensträgerin und handelt hier in eigener Verantwortung. Sie hat diese Untersuchungen unter Inkaufnahme eines unternehmerischen Risikos in Vorbereitung der weiteren Planungen durchgeführt.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG in struktureller, bautechnischer, kostenmäßiger und ökologischer Sicht?

Die Realisierung der Varianten mit Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs (Varianten III, IV und V) wäre mit hohem bautechnischem Aufwand verbunden. So müssten wichtige Hauptverkehrsstraßen in Darmstadt und ein Stützpunkt der US-Army unterquert werden. Dies würde zu hohen Sicherheitsanforderungen und einer sehr starken bauzeitlichen Verkehrsbeeinflussung und zum anderen erhöhte Investitionskosten gegenüber der Variante mit neuem Haltepunkt Darmstadt West bedeuten.

Zudem wären bei einer Trassenführung über Darmstadt Hauptbahnhof Konflikte mit weiteren Natura 2000-Gebieten zu erwarten. Zusätzliche Schallbelastung in teilweise bereits erheblich vorbelasteten Bereichen bei einer Streckenführung durch Darmstadt (der Varianten III, IV und V) für die Anwohner sprächen auch aus Umweltsicht gegen eine direkte Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs.

27. Wie steht die Bundesregierung zu der Auffassung, wonach eine vollwertige Anbindung der Region Starkenburg/Südhessen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG nur durch die Realisierung der Varianten III und IV gewährleistet ist?

Die Anbindung der Region Starkenburg/Südhessen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG ist bereits heute über Mannheim Hauptbahnhof und Darmstadt Hauptbahnhof gewährleistet. Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass es eine Verschlechterung der bestehenden Anbindungsqualität auch mit der von der Vorhabensträgerin bevorzugten Lösung I+B nicht geben wird.

Der Darmstädter Hauptbahnhof bliebe auch bei Verwirklichung der Variante I oder II über die Main-Neckar-Bahn in das Fernverkehrsnetz der DB Netz AG eingebunden.

Der bei Variante II im Bereich der Siedlung Tann vorgesehene Bahnhof Darmstadt West wäre bei geeigneter Anbindung an die Innenstadt und damit an den Hauptbahnhof ein zusätzlicher Verknüpfungspunkt zur Anbindung Darmstadts.

Auch die Variante V würde eine vollwertige Anbindung der Stadt Darmstadt an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG gewährleisten. Dabei unterschiede sich Variante V in der Bedeutung für haltende Züge in Darmstadt nicht von Variante III. Bei Variante V hielten die gleiche Anzahl der Züge. Hierbei würden die Züge ohne Halt in Darmstadt nicht mit hoher Geschwindigkeit durch den Darmstädter Hauptbahnhof fahren, sondern würden Darmstadt auf dem vorbeiführenden Streckenabschnitt passieren.

28. Wie hoch beurteilt die Bundesregierung das Fahrgastpotential, das bei einer direkten Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die ICE-Neubaustrecke gewonnen werden könnte?

Die Bundesregierung hat keine Beurteilung des bei direkter Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs zu erwartenden Fahrgastpotenzials vorgenommen.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Strategie, mittels ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken nur noch große Verkehrsknoten und Ballungsräume zu bedienen, vor dem Hintergrund neuerer Umfragen der südhessischen Wirtschaft, die dem damit verbundenen Ziel des größtmöglichen Fahrtzeitgewinns eine zweitrangige Bedeutung beimessen?

Der Bundesregierung sind die zitierten Umfragen nicht bekannt. Sowohl die Erfahrungen in Deutschland als auch in anderen Ländern mit Hochgeschwindigkeitsverkehr belegen, dass die Eisenbahn im Entfernungsbereich bis etwa 600 km nennenswerte Verkehrsanteile im Personenfernverkehr durch die höhere Reisegeschwindigkeit im Vergleich zu PKW und Flugzeug übernehmen kann. Dies wird durch einen ausreichend großen Abstand der Verkehrshalte unterstützt.

30. Wie beurteilt die Bundesregierung das im Landesentwicklungsplan 2000 des Landes Hessen festgehaltene regionalpolitische Ziel, zur Trennung des Nah- und Fernverkehrs sowie zur Kapazitätserhöhung die Anbindung der Hauptbahnhöfe Darmstadts und Mannheims zu planen und zu realisieren?

Die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar trägt dem regionalpolitischen Ziel zur Trennung des Nah- und Fernverkehrs im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 Rechnung. So wird insbesondere die Riedbahn vom Schienenpersonenfernverkehr entlastet und auf diese Weise Kapazitäten für Schienenpersonennahverkehr freigesetzt. Die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar dient jedoch nicht ausschließlich regionalpolitischen Zielen, sondern muss auch der Zielstellung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes genügen. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

