

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/867 –**

Verkehrsprojekt ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Vorbemerkung der Fragesteller

Die geplante ICE-Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main/Rhein-Neckar soll Frankfurt und Mannheim verbinden. Ziel dieser NBS von 85 Kilometern Länge und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde ausgelegte Trasse ist es, den Missing Link zwischen den bereits bestehenden Neubaustrecken Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart zu schließen. Darüber hinaus soll diese NBS den heute über die Riedbahn geführten Fern- und Güterverkehr aufnehmen und die Region Starkenburg über den Hauptbahnhof Darmstadt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden. Diese NBS ist zusätzlich von internationaler Bedeutung, da sie auch einen Missing Link im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz der transeuropäischen Netze (Lyon–Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam–Antwerpen) schließen soll. Das seit 1993 geplante Projekt sollte ursprünglich schon 2007 in Betrieb genommen werden, die aktuellen Planungen sehen eine Inbetriebnahme für 2017 vor. Hinsichtlich dieser Strecke ergeben sich folgende Fragen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Gesetzgeber hat im Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. September 2004 mit einer Fußnote deutlich gemacht, dass auch künftig eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen ist.

Die DB Netz AG, das Land Hessen, die Region und die Stadt Darmstadt verständigten sich für die Trassierung der Neubaustrecke im Raum Darmstadt am 2. Februar 2007 zunächst auf die so genannte Konsensvariante. Diese sieht einen Verlauf der Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 5 im Norden und der Bundesautobahn 67 im Süden sowie eine eingleisige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs vor.

Mit Schreiben vom 18. März 2009 teilte die Stadt Darmstadt der DB Netz AG mit, „dass grundsätzlich der Bau eines Bahnhofs Darmstadt-West mit zwei Bahnsteigen und zwei durchgehenden Hauptgleisen in Tieflage in Höhe der Siedlung Tann im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahnkreuzes Darmstadt umsetzbar ist.“ Gleichzeitig wurde vorgeschlagen, das am 2. Februar 2007 erzielte Ergebnis der Abstimmungen „weiterzuentwickeln“.

Die DB Netz AG sucht nach einer Lösung für die Trassierung der Neubaustrecke und ist nach eigenem Bekunden hierzu mit der Region und weiteren Gremien in der Diskussion. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist in diesen Abstimmungsprozess nicht einbezogen. Bei der Beantwortung der Einzelfragen wird daher teilweise auf Auskünfte der DB Netz AG zurückgegriffen.

1. Gibt es für die verschiedenen Trassenvarianten I–IV Kostenberechnungen, und wie fallen diese aus?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass keine planerisch und zeitlich vergleichbaren Kostenstände vorliegen, insofern sind die Angaben nur tendenziell vergleichbar:

Variante I: 1 200 Mio. Euro (hessischer Teil einschließlich viergleisiger Ausbau Frankfurt Stadion–Zeppelinheim, Stand 2004)

Mehrkosten gegenüber Variante I:

Variante II: + 100 Mio. Euro (Stand 2009),

Variante III: + 135 Mio. Euro (Raumordnungsantrag, Stand 2001),

Variante IV: + 300 Mio. Euro (Berücksichtigung von Raumordnungsaufgaben, Stand 2004).

2. In welchem Umfang ist die Finanzierung der NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar gesichert?

Die Planungen der DB Netz AG für die Neubaustrecke befinden sich in einem sehr frühen Stadium. Deshalb konnte dieses Projekt in der geltenden Mittelfristplanung nicht berücksichtigt werden.

3. Wurde der Flächenverbrauch der einzelnen Streckenvarianten berechnet?

4. Wie hoch ist der Flächenverbrauch der einzelnen Streckenvarianten?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass der Flächenverbrauch im Raumordnungsverfahren schutzgutbezogen für alle Varianten ermittelt wurde. Für jedes Schutzgut sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Konfliktpotentiale flächenscharf ermittelt, gewichtet und bewertet. Aufgrund der größeren Streckenlänge der Varianten III und IV ist der Flächenverbrauch größer als bei den Varianten I und II mit kürzerer Streckenlänge.

5. Wurde die potentielle Lärmbelastigung für die Anwohner der einzelnen Streckenvarianten berechnet?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass im Raumordnungsverfahren die potentielle Lärmbelastigung der einzelnen Varianten für die Anwohner verglichen und in der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt bewertet wurden.

6. Wie hoch ist die potentielle Lärmbelastigung für die Anwohner der einzelnen Streckenvarianten?

Die DB Netz AG hat erklärt, dass im Bereich Darmstadt die potentiellen Lärmbelastigungen durch die Varianten III und IV aufgrund der durchfahrenden Züge im Stadtgebiet deutlich höher sind als bei den Varianten I und II. Südlich von Darmstadt sind die potentiellen Lärmbelastigungen durch die Variante IV höher als durch die Varianten I, II und III.

In der „Schalltechnischen Untersuchung“ werden für

- Variante I und II: auf 6 280 m Länge,
- Variante III: auf 8 195 m Länge,
- Variante IV: auf 9 855 m Länge

Lärmschutzanlagen empfohlen. In der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt wurde die Anzahl der vom Lärm der Neubaus Strecke betroffenen Bürger identifiziert:

- Varianten I und II 65 940,
- Variante III 79 740,
- Variante IV 120 300.

7. Wie ist vor dem Hintergrund, dass eine Inbetriebnahme der NBS in den Planungen aus dem Jahr 1993 ursprünglich für das Jahr 2007 vorgesehen gewesen war, die nun geplante Inbetriebnahme für das Jahr 2017 zu erklären, und wird definitiv an diesem Ziel festgehalten?

Vor dem Hintergrund des derzeitigen Planungsstandes konnten bisher mit der DB Netz AG keine Festlegungen zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke getroffen werden.

8. Inwieweit ist die im Bundesschienenwegeausbaugesetz von 1993 (S. 6) und im Verkehrsinvestitionsbericht 2008 (Bundestagsdrucksache 16/11850, S. 152, Fußnote 4) festgehaltene Anbindung der Region Starkenburg über den Hauptbahnhof Darmstadt für die Deutsche Bahn AG (DB AG) rechtlich bindend?

Die DB Netz AG könnte ihre Planungen auf eigenes unternehmerisches Risiko betreiben, ohne die Fußnote im Bundesschienenwegeausbaugesetz zu berücksichtigen. In diesem Fall wäre jedoch eine Finanzierung der Planungen und der Bauleistungen aus Bundesmitteln ausgeschlossen. Zudem müsste die Planrechtfertigung von der DB AG gegenüber der Planfeststellungsbehörde dargelegt und von dieser festgestellt werden.

9. Wie ist es zu erklären, dass die DB AG eine Anbindung der Region Starkenburg über einen neu zu bauenden Außenbahnhof Darmstadt West präferiert und eine Anbindung über den Hauptbahnhof Darmstadt mit Hilfe einer, in einem Abstimmungspapier zwischen DB AG, Stadt Darmstadt und dem betreffenden hessischen Ministerium vom 1. Februar 2007 als Konstrasse bezeichnete Bypass-Anbindung definitiv ausschließt?

Die DB Netz AG hat erklärt, dass sie auf Wunsch der Stadt Darmstadt zusätzlich als Alternative einen Außenbahnhof Darmstadt-West untersucht hat. Nach ihrer Einschätzung erfüllt auch ein Außenbahnhof die Projektziele der Neubau-strecke umfänglich.

10. Existieren Projektkostenberechnungen für den Bau eines neuen Außen-bahnhofs Darmstadt-West und den Ausbau des Hauptbahnhofs Darmstadt?
11. Wie hoch ist die Differenz der Berechnungen, und wie kommt diese zu Stande?
12. Wie ist es zu erklären, dass die DB AG eine lange Gesamtreisezeit von 20 bis 25 Minuten vom Hauptbahnhof zu dem von ihr präferierten Außenbahnhof Darmstadt-West als Argument für den Außenbahnhof anbringt?
13. Welche Rahmenbedingungen sind in dem ICE-Betriebskonzept für den Bahnhof West der DB AG enthalten, inwiefern weichen diese von früheren Rahmenbedingungen ab, und wie ist das Betriebskonzept ausgestaltet?

Die Fragen 10 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Netz AG sind Kostenschätzungen für den Bau eines neuen Außenbahnhofs Darmstadt-West und für den Ausbau des Hauptbahnhofs Darmstadt Teil der Planungsergebnisse. Danach sind die Kosten der Varianten III und IV über den Darmstädter Hauptbahnhof höher als für die Variante II mit dem Bahnhof Darmstadt-West. Die DB Netz AG begründet dies mit höheren Schallschutzaufwendungen, aufwendigen Brückenbauwerken im Norden Darmstadts (u. a. über das Klärwerk) und die erforderlichen Tunnel im Süden Darmstadts.

Die DB Netz AG sieht in der Gesamtreisezeit von 20 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof West keinen Nachteil gegenüber einem Halt am Hauptbahnhof. Sie hat erklärt, dass – wie im Konsenspapier zugesagt – auch am Bahnhof West ein Halt pro Stunde und Richtung vorgesehen werden wird. Im Gegensatz zur eingleisigen Konsenstrasse wird allerdings bei Bedarf Kapazität für weitere Halte vorhanden sein.

14. Wie ist es zu erklären, dass von der DB AG ein nicht vorgesehener zusätzlicher Halt auf der NBS am Bahnhof Bensheim eingeplant wird?
15. Ist dieser zusätzliche Halt in die Kostenberechnung der NBS eingeflossen?
16. Wenn nicht, gibt es eine neue Kostenberechnung, welche diesen Halt berücksichtigt?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat erklärt, dass kein Halt am Bahnhof Bensheim geplant wird. Die Anbindung des Bahnhofs Bensheim an den Hauptbahnhof Darmstadt und an den Hauptbahnhof Mannheim ist schon heute über die existierenden Strecken sichergestellt.