

Antrag

**der Abg. Wolfgang Raufelder u. a. GRÜNE und
der Abg. Sascha Binder u. a. SPD**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau des Bahnknotens Mannheim

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sie die Streichung des Bahnknotens Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes beurteilt und welche Gründe ihrer Meinung nach für die Streichung des Ausbaus des Bahnknotens Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan ausschlaggebend waren;
2. welche Möglichkeiten sie sieht, den Bahnknoten Mannheim aufzuwerten;
3. wie sie die Bedeutung des Bahnknotens Mannheims für den Regional- und Fernverkehr (Paris–Berlin; Paris–München; Paris–Frankfurt; Rotterdam–Basel; Hamburg–München) und für den Güterverkehr einschätzt;
4. ob sie bei der Neubewertung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim und des Bahnknotens Mannheim durch das Eisenbahnbundesamt miteinbezogen wird;
5. wie sich der Stand der Planfeststellung beim Bahnknoten Mannheim gestaltet;

II.

sich beim Bund dafür einzusetzen, dass der Ausbau des Bahnknotens Mannheim in den Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes aufgenommen wird.

25. 12. 2011

Raufelder, Schwarz, Sckerl, Renkonen, Marwein, Tschenk GRÜNE

Binder, Haller, Maier, Drexler, Rivoir SPD

Begründung

Die Streichung des Ausbaus des Bahnknotens Mannheim sowie der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim stieß nicht nur in der Metropolregion Rhein-Neckar auf Unverständnis. Auch Verkehrsexperten auf Landes- und Bundesebene kritisierten die Entscheidung. Der Ausbau des Bahnknotens Mannheim ist für die gesamte Rhein-Neckar-Region von Bedeutung. Durch die Degradierung des Ausbaus zu einem „weiteren wichtigen Vorhaben“ werden negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation und die wirtschaftliche Entwicklung in der Metropolregion befürchtet.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 31. Januar 2012 Nr. 3–3824.5–00 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie sie die Streichung des Bahnknotens Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes beurteilt und welche Gründe ihrer Meinung nach für die Streichung des Ausbaus des Bahnknotens Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan ausschlaggebend waren;

Bundesminister Dr. Ramsauer hat am 15. Dezember 2011 den Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 (IRP 2011 bis 2015) vorgestellt. Im IRP 2011 bis 2015 ist der Bahnknoten Mannheim nicht gestrichen, sondern in der Kategorie D (Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben) eingestuft. Diese Kategorie ist wie folgt definiert: „Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z. B. Vorplanung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden“.

Nach einer Information des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist die Einstufung des Eisenbahnknotens Mannheim in die Kategorie D des IRP 2011 bis 2015 vor dem Hintergrund des bestehenden Planungsstandes erfolgt.

Das Land wendet sich gegen die Einstufung des Knotens Mannheim in die Kategorie D des Entwurfs des IRP und wird beim Bund mit Nachdruck die Hochstufung dieses Vorhabens in die Kategorie C des endgültigen Investitionsrahmenplans verlangen. Denn Projektbestandteil ist u. a. auch ein zusätzlicher Bahnsteig im Hauptbahnhof Mannheim. Dieser wird zur Realisierung des Projekts S-Bahn Rhein/Neckar (2. Baustufe) benötigt und sollte spätestens 2016/2017 baulich realisiert

sein. Da die benötigte Bauzeit ca. 3 Jahre beträgt, müsste bis 2014 mit dem Bau begonnen werden. Mit der beabsichtigten Kategorisierung wäre dieses Ziel nicht erreichbar.

2. welche Möglichkeiten sie sieht, den Bahnknoten Mannheim aufzuwerten;

Um den Knoten Mannheim zu stärken und weiterzuentwickeln ist die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (NBS) dringend zu realisieren. Da das Schienenwegeausbaugesetz in einer Fußnote die Trassenführung über den Mannheimer Hauptbahnhof vorschreibt, wird Mannheim als bedeutender ICE-Umsteigeknoten im deutschen Südwesten erhalten bleiben. Dies sichert die Einbindung der Metropolregion Rhein-Neckar in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Um den Knoten Mannheim aufzuwerten, ist es nach Auffassung der Landesregierung darüber hinaus dringend erforderlich, dass u. a. folgende wichtige infrastrukturelle Maßnahmen, von denen der gesamte Schienenverkehr profitiert, realisiert werden:

- a) Neubau des Bahnsteig F in Mannheim;
- b) Verschwenkung der Fernverkehrsgleise im Hauptbahnhof (Hbf) Mannheim einschließlich Anpassung der Bahnsteiginfrastruktur und Ausstattung am Bahnsteig D;
- c) Kapazitätsausweitung durch dreigleisigen Ausbau Mannheim Hbf.–Abzweigung Mannheim-Friedrichsfeld Süd einschließlich S-Bahn-gerechter Ausbau der Station Mannheim-Seckenheim (künftig: Mannheim-Hochstätt);
- d) Bau eines Kreuzungsbauwerks in Mannheim-Friedrichsfeld Süd zur niveaufreien Führung des Schienengüterverkehrs von Darmstadt zum Rangierbahnhof Mannheim;
- d) verbesserter Anschluss an die Main-Neckar-Bahn;
- e) viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf einschließlich Anpassung der S-Bahn-Station Heidelberg-Pfaffengrund/Wieblingen an die modifizierte Netzinfrastruktur.

3. wie sie die Bedeutung des Bahnknotens Mannheims für den Regional- und Fernverkehr (Paris–Berlin; Paris–München; Paris–Frankfurt; Rotterdam–Basel; Hamburg–München) und für den Güterverkehr einschätzt;

Die Landesregierung misst dem Bahnknoten Mannheim eine herausragende Bedeutung zu. Er ist einer der zentralen Umsteigebahnhöfe des Landes Baden-Württemberg. Wichtige Äste des deutschen Fernverkehrsschienennetzes treffen in Mannheim aufeinander: Von Süden her kommend die Strecken aus Stuttgart/München und Karlsruhe/Basel, von Norden her kommend die Strecken Berlin/Hamburg bzw. den Niederlanden über das Ruhrgebiet. Von Osten her wird Paris/Saarbrücken über Mannheim an Süddeutschland angeschlossen. Der Bahnknoten Mannheim ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs einen angemessenen Zugang zu den schnellen Verbindungen zu den großen Zentren Deutschlands und Europas.

Der Hauptbahnhof Mannheim ist gleichzeitig der zentrale Punkt für die Linienführung der S-Bahn Rhein-Neckar. Nahezu alle Leistungen werden über Mannheim Hbf geführt, da dies der zentrale Umsteigepunkt der S-Bahn ist.

Die derzeit von Heidelberg Hbf in Richtung Elsenzthal verkehrende S-Bahn Linie soll nach dem erfolgten Gesamtausbau der Infrastruktur zwischen Heidelberg und Mannheim über Heidelberg hinaus bis nach Mannheim und weiter in Richtung Mainz verkehren. Außerdem ist der Mannheimer Hauptbahnhof ein wichtiger Knoten für die zusätzlich zur S-Bahn verkehrenden Regionalexpress- und Stadtexpresszüge nach Heilbronn und künftig weiter nach Stuttgart sowie nach Frankfurt über die Riedbahn und über die Main-Neckar-Bahn. Genauso ist der Bahnknoten Mannheim für den Regionalverkehr in Richtung Süden nach Karlsruhe von Bedeutung.

Die Bedeutung des Knotens Mannheim für den Güterverkehr ist ebenfalls herausragend. Der Rangierbahnhof Mannheim ist einer der größten Rangierbahnhöfe Europas und der zweitgrößte Rangierbahnhof in Deutschland. Wie bei Frage I. 2. bereits ausgeführt, soll im Rahmen des Ausbauprojekts „Knoten Mannheim“ zur Kapazitätsverbesserung ein Kreuzungsbauwerk in Mannheim-Friedrichsfeld Süd errichtet werden, um eine niveaufreie Führung des Schienengüterverkehrs von Darmstadt zum Rangierbahnhof Mannheim zu ermöglichen.

3. ob sie bei der Neubewertung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim und des Bahnknotens Mannheim durch das Eisenbahnbundesamt miteinbezogen wird;

Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 2010 wurde auch der Projektzuschnitt der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar überprüft, der im Raum Darmstadt die sogenannte Konsenslösung sowie die Direktanbindung Mannheims vorsieht. Dabei hat sich gezeigt, dass die bestehenden Engpässe in der Relation Darmstadt–Mannheim-Friedrichsfeld trotz der zusätzlichen Infrastruktur der Neubaustrecke nicht aufgelöst werden können. Das BMVBS wird deshalb die bisherigen Planungsgrundlagen nochmals eingehend überprüfen und hat deshalb eine Studie zur weiträumigen Untersuchung des Schienenkorridors Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe in Auftrag gegeben. Der Knoten Mannheim ist vom Untersuchungsumfang der Studie jedoch nicht umfasst. Projektbegleitend zu dieser Korridorstudie wird ein Arbeitskreis eingerichtet, in dem das Land Baden-Württemberg vertreten sein wird. Die Landesregierung wird in diesem Zusammenhang erneut das hohe landespolitische Interesse an der Führung der Neubaustrecke über den Hauptbahnhof Mannheim deutlich machen und dies auch einfordern.

4. wie sich der Stand der Planfeststellung beim Bahnknoten Mannheim gestaltet;

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mitgeteilt, dass dort seit 28. Dezember 2011 ein überarbeiteter Antrag der Vorhabenträgerin auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für den Neubau des Bahnsteigs F im Mannheimer Hauptbahnhof vorliegt. Nach Prüfung der Planunterlagen wurden diese an das Regierungspräsidium Karlsruhe zur Durchführung des Anhörungsverfahrens weitergeleitet.

II.

sich beim Bund dafür einzusetzen, dass der Ausbau des Bahnknotens Mannheim in den Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes aufgenommen wird.

Das Land wendet sich gegen die Einstufung des Knotens Mannheim in die Kategorie D des Entwurfs des IRP und wird beim Bund mit Nachdruck die Hochstufung dieses Vorhabens in die Kategorie C des endgültigen Investitionsrahmenplans verlangen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur