Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

Drucksache 15 / 5199
15. 05. 2014
Geänderte Fassung

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ergebnisse der Korridorstudie zum Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob ihr bereits erste Ergebnisse der Korridorstudie des Bundesverkehrsministeriums für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein-Neckar – Karlsruhe vorliegen und wie sie diese gegebenenfalls bewertet;

2. inwiefern ihr die Überlegungen einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim, die tagsüber für den Personenverkehr und nachts für den Güterverkehr genutzt werden soll, bekannt sind und wie sie diese ggf. beurteilt;

3. ob in der Korridorstudie Überlegungen für eine Bypass-Lösung um die Stadt Mannheim herum Erwähnung finden und welche Möglichkeiten sie sieht, die Stadt Mannheim und die Region in ihrer ablehnende Haltung für eine solche Lösung zu unterstützen;

4. inwiefern ihr bekannt ist, wie der Streckenverlauf der Neubaustrecke Mannheim –Frankfurt aussehen soll;

5. welche Möglichkeiten für Trennverkehre auf der Mittelrheinstrecke bestehen;

6. ob und in welcher Weise das Thema Lärmschutz in der Korridorstudie berücksichtigt wird;

7. welche Möglichkeiten sie im Rahmen der Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt und des Ausbaus des Bahnknotens Mannheim sieht, die bereits heute von Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger in der Metropolregion Rhein-Neckar von Lärm zu entlasten;

Eingegangen: 15. 05. 2014 / Ausgegeben: 25. 07. 2014

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. wie die weiteren Planungen für die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt und für den Ausbau des Bahnknotens Mannheim nach ihrer Kenntnis aussehen;

9. welche Möglichkeiten sie nach ihrem Kenntnisstand sieht, den Ausbau der Strecke Mannheim–Frankfurt und den Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofs weiter voranzutreiben;

10. bis wann sie mit der Veröffentlichung der Korridorstudie des Bundesverkehrsministeriums für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein-Neckar – Karlsruhe rechnet.

15. 05. 2014

Sitzmann, Schwarz

und Fraktion

Begründung

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bereits im Jahr 2011 eine Studie zur Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe (Rastatt) in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse sollten eigentlich Ende 2013 vorliegen. Bahnchef Rüdiger Grube hat sich in der Vergangenheit bereits für eine zweigleisige Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt und für eine sogenannte Bypass-Lösung für den Schienengüterfernverkehr in Mannheim ausgesprochen. Mit diesem Antrag wollen sich die Antragsteller über den aktuellen Stand bezüglich den Ergebnissen der Korridorstudie und den weiteren Planungen zum Ausbau der Strecke Mannheim–Frankfurt und des Bahnknotens Mannheim informieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. Juni 2014 Nr. 3–3824.5–00/360.1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob ihr bereits erste Ergebnisse der Korridorstudie des Bundesverkehrsministeriums für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein-Neckar – Karlsruhe vorliegen und wie sie diese gegebenenfalls bewertet;

4. inwiefern ihr bekannt ist, wie der Streckenverlauf der Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt aussehen soll;

10. bis wann sie mit der Veröffentlichung der Korridorstudie des Bundesverkehrsministeriums für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein-Neckar – Karlsruhe rechnet;

Die Fragen 1, 4 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen noch keine finalen Ergebnisse der Korridorstudie vor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beabsichtigt, voraussichtlich

im Juli dieses Jahres die Studienergebnisse der Korridorstudie unter anderem im Raum Rhein/Main – Rhein/Neckar vorzustellen. Mit einer Veröffentlichung des Endberichts ist laut BMVI im Spätherbst 2014 zu rechnen.

2. inwiefern ihr die Überlegungen einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim, die tagsüber für den Personenverkehr und nachts für den Güterverkehr genutzt werden soll, bekannt sind und wie sie diese ggf. beurteilt;

Die Überlegungen sind der Landesregierung bekannt. Der große Vorteil dieser Variante liegt nach Auffassung der Landesregierung darin, dass die Güterverkehrszüge, die nachts die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn benutzen, größtenteils über die Neubaustrecke gelenkt werden könnten. Dies würde zu einer spürbaren Lärmentlastung der dort wohnenden Anwohnerinnen und Anwohner führen. Auch könnte der Schienenpersonenfernverkehr am Tag beschleunigt werden. Dies würde zu einer Aufwertung des Knotens Mannheim beitragen. Überdies profitiert der S-Bahnverkehr ebenfalls von den freiwerdenden Kapazitäten auf den Strecken.

3. ob in der Korridorstudie Überlegungen für eine Bypass-Lösung um die Stadt Mannheim herum Erwähnung finden und welche Möglichkeiten sie sieht, die Stadt Mannheim und die Region in ihrer ablehnende Haltung für eine solche Lösung zu unterstützen;

Im projektbegleitenden Arbeitskreis wurde vereinbart, dass die bislang von den Gutachtern im Rahmen der Korridorstudie getätigten Überlegungen und Abschätzungen vertraulich behandelt werden. Auf die Antwort zu Frage 1, 4 und 10 wird ergänzend verwiesen.

Die Landesregierung hat in der Vergangenheit stets das hohe landespolitische Interesse an der Führung der Neubaustrecke über den Hauptbahnhof Mannheim deutlich gemacht und auf die Rechtslage im aktuellen Bundesschienenwegeausbaugesetz und die dort enthaltene Fußnote (Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim) verwiesen. Daran wird festgehalten.

5. welche Möglichkeiten für Trennverkehre auf der Mittelrheinstrecke bestehen;

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. ob und in welcher Weise das Thema Lärmschutz in der Korridorstudie berücksichtigt wird;

Das Thema Lärmschutz wird in der Korridorstudie berücksichtigt. Laut Gutachter wird mittels eines überschlägigen Verfahrens auf der Basis von Grenzkostenansätzen der Nutzen aus der Verminderung von Geräuschbelastungen ermittelt und in Bewertungseinheiten (BE) ausgedrückt. Die Summe der sich aus verschiedenen Einflussgrößen zusammensetzenden BE werden je Planfall in Relation zu den Investitionskosten gesetzt. Dieses überschlägige Verfahren soll im Endbericht der Korridorstudie mit vertiefenden Ausführungen dargestellt werden.

7. welche Möglichkeiten sie im Rahmen der Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt und des Ausbaus des Bahnknotens Mannheim sieht, die bereits heute von Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger in der Metropolregion Rhein-Neckar von Lärm zu entlasten;

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Zudem besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm, wenn im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Mannheim Neubauten erfolgen oder Verkehrswege wesentlich baulich geändert werden. Hier ist Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist.

An baulich unverändert fortbestehenden Bestandsstrecken können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, allerdings nur als eine freiwillige Leistung des Bundes. Nach der *Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes* werden die zu sanierenden Streckenabschnitte in ein Gesamtkonzept zur Lärmsanierung aufgenommen, das auch die Reihenfolge der zu sanierenden Streckenabschnitte festlegt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beantragen für diese gereihten Streckenabschnitte Zuwendungen zur Lärmsanierung.

8. wie die weiteren Planungen für die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt und für den Ausbau des Bahnknotens Mannheim nach ihrer Kenntnis aussehen;

Bezüglich einer Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 4 und 10 verwiesen. Die von den Gutachtern im Rahmen der Korridorstudie erarbeiteten Vorschläge für den Ausbau der Infrastruktur werden vom BMVI geprüft und, sofern die Voraussetzungen für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorliegen, dort einbezogen.

Die weiteren Planungen für den Ausbau des Bahnknotens Mannheim sehen laut Deutscher Bahn AG im Einzelnen wie folgt aus:

- Neubau des Bahnsteigs F mit den neuen Gleisen 11 und 12 im Mannheimer Hauptbahnhof,
- Verschwenkung der Ferngleise im Mannheimer Hauptbahnhof einschließlich der Anpassung der Bahnsteiginfrastruktur inklusive der Ausstattung des Bahnsteigs D,
- Revitalisierung der östlichen Einführung der Riedbahn,
- dreigleisiger Ausbau Mannheim Hbf–Mannheim-Friedrichsfeld Süd,
- S-Bahn-gerechter Ausbau der Station Mannheim-Seckenheim.

9. welche Möglichkeiten sie nach ihrem Kenntnisstand sieht, den Ausbau der Strecke Mannheim–Frankfurt und den Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofs weiter voranzutreiben.

Bezüglich einer Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 4 und 10 verwiesen.

Der Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofs ist derzeit laut Deutscher Bahn AG in der Planung und Umsetzung. Mit dem Baubeginn des Bahnsteigs F sei voraussichtlich im September 2014 zu rechnen. Diese Maßnahme wird vsl. im Dezember 2017 fertiggestellt sein.

Die Vorplanung für die Baumaßnahme „Verschwenkung der Ferngleise im Mannheimer Hauptbahnhof einschl. der Anpassung der Bahnsteiginfrastruktur inklusive der Ausstattung des Bahnsteigs D“ sei abgeschlossen.

Nach Abschluss der Vorplanung und der damit verbundenen verbesserten Kostensicherheit für die übrigen Maßnahmen wird das Land in Abstimmung mit dem Vorhabenträger, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar, und der Deutschen Bahn AG über das weitere Vorgehen entscheiden.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur