

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

Schienerverkehrskonzeption im Zuge der Maßnahme „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ im Raum Mannheim/Karlsruhe

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

- I. zu berichten,
 1. welche Erkenntnisse ihr über die wesentlichen Kritikpunkte der Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 an der Schienenverkehrskonzeption (Aus- und Neubau sowie Nutzungskonzept Personen-/Güterverkehr) der Deutschen Bahn AG im Zuge der Maßnahme „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ vorliegen und wie sie diese bewertet;
 2. ob sie sich für die Erstellung eines Knotengutachtens für den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr unter Beteiligung der regional Betroffenen einsetzt;
 3. ob es nach ihren Erkenntnissen zutrifft, dass die Studie zum Deutschlandtakt keine Fahrzeitgewinne im Personenfernverkehr im Raum Mannheim voraussetzt;
 4. wie sie die Einrichtung und Arbeit des Projektbeirats Rheintalbahn rückblickend bewertet;
- II.
 1. die Einrichtung eines Projektbeirats entsprechend dem Projektbeirat Rheintalbahn für das Bahnprojekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ im Bereich des nördlichen und mittleren Oberrheintals zu initiieren;
 2. hierzu insbesondere den Kontakt zu den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz, dem Bund sowie der Deutschen Bahn AG, den betroffenen Körperschaften sowie Vereinigungen der bürgerschaftlichen Interessenvertretung aufzunehmen;
 3. für einen menschen- und umweltgerechten Neu- und Ausbau sowie die entsprechende Nutzungskonzeption im Hinblick auf die Verkehrslenkung für Personen- und Güterverkehr einzutreten.

20.07.2016

Haußmann, Keck, Dr. Kern, Dr. Rülke, Reich-Gutjahr, Dr. Aden, Glück FDP/DVP

Begründung

Das Schienenprojekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ ist im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Rubrik „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf“ als laufende Nummer vier aufgeführt. Es umfasst die Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe, die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim sowie die Ausbaustrecke Köln/Hagen. Sie ist im Bereich des Rheintals Teil eines der verkehrlich

bedeutendsten Ausbauprojekte im Schienenverkehr, um insbesondere mehr alpendurchquerenden Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Es besteht nicht nur aus der Trassenfindung für eine Neu-/Ausbaustrecke von Frankfurt/Zeppelinheim nach Mannheim-Waldhof und von Graben-Neudorf nach Karlsruhe/Durmersheim, sondern hat zum Inhalt,

- a) Güterverkehre, Nah- und Regionalverkehre, ICE Verkehre
- b) in einem räumlichen Zusammenhang mit drei Bestandsstrecken nördlich von Mannheim und zwei Bestandsstrecken südlich von Mannheim
- c) bei einer Betroffenheit von über drei Dutzend Anliegergemeinden im Bereich der Metropolregion Rhein-Neckar und ihrer nördlichen und südlichen Nachbarn, mehrheitlich in Hessen und Baden-Württemberg gelegen,
- d) bezüglich der Werte Kapazität/Lärmschutz/Gesundheit/Städtebau/Natur/Geschwindigkeit/Pünktlichkeit
- e) für eine Nutzungsdauer von vielen Dekaden nach gesellschaftlichem Nutzen zu optimieren.

Der Ausbau des Schienennetzes ist eine originäre Aufgabe des Bundes und der Deutschen Bahn AG. Die gesetzlichen Anforderungen im Planungsrecht berücksichtigen jedoch Aspekte des Lärmschutzes unzureichend, die im Bundesverkehrswegeplan verwendeten Nutzen/Kosten- Kriterien entsprechen teilweise nicht den heutigen gesellschaftlichen Bewertungen, Zusammenhänge mit Bestandsstrecken werden unzureichend bewertet und die – sowohl wirtschaftliche als auch gesellschaftliche – Nachhaltigkeitsbetrachtung und -bewertung (Prognosehorizont) greift zu kurz. Um die mangelnde Übereinstimmung in der Vergangenheit beschlossener Gesetze und Regeln, gegenwärtiger gesellschaftlich für relevant gehaltener Erfordernisse und zielführender Zukunftsprognosen für eine nachhaltige, das Gesamtkonzept betrachtende Projektgestaltung zu überwinden, ist ein politisch entscheidungsrelevantes Gremium im Sinne eines Projektbeirates – wie er bereits zuvor zum menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn eingerichtet wurde – die gegebene Wahl. Wegen der Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger mehrheitlich zweier Bundesländer – Hessen und Baden-Württemberg – ist dabei eine abgestimmte Zusammenarbeit zweckmäßig. Eine ergebnisoffene Planung gemeinsam mit den Vertretern der Region kann helfen, den Planungsprozess zügiger durchzuführen.