

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Pia Maier, Roland Claus und der Fraktion der PDS

Erhalt des ICE-Schienenknotens Mannheim – flächenhafter Ausbau der Bahn mit Stärkung des ICE-Knotens Mannheim und Einbindung von Darmstadt und Heidelberg in den Schienenpersonenfernverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) will den Schienenfernverkehr in der Nord-Süd-Verbindung zwischen Köln–Frankfurt/M.–Stuttgart beschleunigen. Nach der Realisierung der Neubaustrecke Köln–Frankfurt/M., auf der erstmals im Sommer 2002 der Betrieb aufgenommen werden soll, ist der Ausbau der Verbindung zwischen Frankfurt/M. und Stuttgart geplant.
2. Im Jahr 1999 ging die Bahn beim Scoping-Verfahren für den hessischen Abschnitt mit ihren Plänen für die Neubaustrecke noch davon aus, dass diese auf jeden Fall über Mannheim führen würde und dass damit der bestehende ICE-Knoten Mannheim, der zweitwichtigste im Netz der Deutsche Bahn AG, noch weiter verstärkt werden würde. Ab dem Jahr 2000 kamen Planungsvarianten ins Spiel, die eine Umfahrung Mannheims („Bypass“) vorsehen.
3. Die offizielle Position der DB AG, insbesondere vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens, lautet, dass im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens beide Varianten – eine Neubaustrecke mit ICE-Halt in Mannheim und eine Bypass-Verbindung östlich an Mannheim vorbei – gleichberechtigt geprüft werden würden. Tatsächlich zeichnet sich seit Mitte 2001 ab, dass das Bahnmanagement eine Umfahrung Mannheims deutlich bevorzugt. Dieser Eindruck wurde Mitte 2002 durch das Bekanntwerden von Plänen für einen so genannten „Autobahnhof“ an der Bundesautobahn (BAB) A 67 auf der „grünen Wiese“ und rund 10 km entfernt vom Mannheimer Stadtzentrum verstärkt. An diesem „Autobahnhof“ sollen diejenigen ICE-Züge einen Halt einlegen, die östlich vom Mannheimer Stadtgebiet vorbeigeführt werden.
4. Seit Bekanntwerden der ersten Planungen für eine Neubaustrecke mit einer Umfahrung Mannheims kam es in der Rhein-Neckar-Region – bis weit in den Raum Rheinland-Pfalz und Hessen hinein – zu einem breit angelegten Bündnis auf der Grundlage, dass der ungeschmälerete Erhalt des ICE-Knotens Mannheims gefordert und jede Bypass-Lösung und damit auch der Bau eines neuen Bahnhofs in einer Mannheimer Randlage abgelehnt wird. Dieses Bündnis wird getragen von den Bürgermeistern der betroffenen Region (u. a. denjenigen in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg), von Landtagsabge-

ordneten aller Parteien in Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz und von den Bundestagsabgeordneten aus der Region und aus allen Parteien (CDU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS).

5. Darüber hinaus fasste am 19. Juni 2002 der baden-württembergische Landtag in Stuttgart einstimmig einen Beschluss, wonach auch in Zukunft und nach Realisierung einer Neubaustrecke Frankfurt/M.–Stuttgart alle ICE-Züge Halt in Mannheim Hbf. machen müssten. Die „Bypass-Variante“, so der Landtagsbeschluss, würde Bevölkerung und Wirtschaft der Region Rhein-Neckar massiv benachteiligen.
6. Bei der Neubaustrecke handelt es sich um ein neues Projekt der Schienenwege des Bundes, für das nach Artikel 87e des Grundgesetzes allein der Bund – und nicht das Unternehmen DB AG – die Verantwortung trägt. Bei den erforderlichen Mitteln zum Bau dieser Neubaustrecke handelt es sich um Bundesmittel. Es liegt auch kein bekannt gewordener anderweitiger Beschluss des Deutschen Bundestages oder der Bundesregierung vor, mit welchem die DB AG dazu ermächtigt wäre, diese Neubaustrecke und eine Umfahrung von Mannheim in das Stadium der konkreten Planung zu befördern.
7. Die Neubaustrecke Frankfurt/M.–Stuttgart hat im hessischen Verlauf der Strecke und in Heidelberg Befürchtungen befördert, dass noch bestehende Fernbahnverbindungen über Darmstadt weiter ausgedünnt oder gar Darmstadt vom Fernverkehr abgehängt werden sollte. Diese Befürchtungen wurden auch durch den sukzessiven Abbau der Zuggattung Interregio genährt; Darmstadt war bisher insbesondere über den Interregio in den Schienenpersonenfernverkehr der Bahn eingebunden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen:

- (1) den ICE-Knoten in Mannheim ungeschmälert zu erhalten,
- (2) bei der Realisierung einer Neubaustrecke Frankfurt/M.–Stuttgart keinerlei Umfahrung von Mannheim („Bypass“) einzuplanen,
- (3) bei den Planungen vielmehr den Grundgedanken zu verfolgen, möglichst vielen derzeitigen und potentiellen Fahrgästen im Schienenverkehr ein attraktives und verbessertes Angebot zu unterbreiten, anstatt auf Zeitgewinne von wenigen Minuten für wenige Fahrgäste bei gleichzeitigem Aufwand von vielen Hundert Mio. Euro abzu zielen,
- (4) eine Planung zu verwirklichen, die flächenhaft den Schienenpersonenfernverkehr erhält und ausbaut und damit u. a. auch die Städte Darmstadt und Heidelberg verstärkt in den Schienenpersonenfernverkehr einbindet bzw. bestehende Einbindungen in den Schienenfernverkehr erhält,
- (5) in diesem Sinne eine Schienenwegeplanung im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der nach bisheriger Planung Ende 2002/Anfang 2003 vorgestellt werden soll, zu verankern.

Berlin, den 20. Juni 2002

Dr. Winfried Wolf
Pia Maier
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Die im Fall des ICE-Knotens Mannheim auftretende Problematik ist einem spezifischen Typ von Hochgeschwindigkeitsstrecken inhärent. Überall dort, wo allein die Zeitgewinne zwischen großen Metropolen und teilweise zwischen Großflughäfen im Zentrum der Planungen stehen, werden große Städte und teilweise oft ganze Regionen vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt, oder deren Einbindung in den Schienenpersonenfernverkehr wird erheblich geschwächt. Mit der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke Hannover–Berlin über Stendal wurde beispielsweise Magdeburg zunächst weitgehend und inzwischen so gut wie ganz vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. Bei der Neubaustrecke Köln–Frankfurt/M., die im Sommer 2002 in Betrieb geht, wurde die Fernbahn-Einbindung der Städte Bonn, Koblenz und Mainz erheblich geschwächt. Im Fall der in Zukunft stark reduzierten Fernverkehrshalte in Koblenz und Mainz – letzteres erneut eine Landeshauptstadt – wird ebenfalls die Integration ganzer Regionen in das schnelle Schienenpersonenfernverkehrsnetz massiv geschwächt.

Die DB AG argumentiert bei ihren Plädoyers für eine Bypass-Lösung, es würden in Zukunft nicht weniger Fernverkehrszüge Mannheim anfahren, sondern sogar mehr. Das Unternehmen präsentierte dabei Mitte 2002 sogar eine Tabelle, wonach im Jahr 2015 statt derzeit genau 100 IC-/EC- und ICE-Fernverbindungen dann sogar 111 Fernverkehrszüge pro Tag aus dem Mannheimer Hauptbahnhof verkehren würden. Dagegen argumentierte der baden-württembergische Verkehrsminister, dass „man Fahrpläne auch verändern“ könne. Grundsätzlich besteht in der Rhein-Neckar-Region und im Südweststaat die Befürchtung, dass bei Realisierung einer Bypass-Lösung zuvor gegebene Versprechen über eine weitere Einbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs als ICE-Knoten in Bälde keine Gültigkeit mehr haben könnten. Das erwähnte Beispiel Magdeburg mag dafür als Beispiel dienen. Als Anfang der 1990er Jahre die Entscheidung für eine Neubaustrecke, die nördlich der sachsen-anhaltinischen Landeshauptstadt und an dieser vorbei führen würde, fiel, wurde ebenfalls versprochen, gleichzeitig Magdeburg verstärkt in den Schienenpersonenfernverkehr einzubinden – u. a. durch eine Verstärkung der über Magdeburg führenden Interregio-Linien. Damals galt eine Entwicklung als völlig unvorstellbar, die nunmehr eingetreten ist: Magdeburg ist fast völlig vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt.

Die DB AG bzw. deren Tochter Station & Service betreiben derzeit vielerorts den aufwendigen Ausbau von Bahnhöfen in großen Städten. Auch der Mannheimer Hauptbahnhof wurde in den Jahren 2000/2001 bis auf die Außenmauern entkernt und dann weitgehend neu errichtet. Bis zum Beginn der Umbauphase wurde diese Großinvestition als Teil einer umfassenden Schienenverkehrsplanung und als „Mannheim 21“ präsentiert. So sollten auch die Gleisanlagen im Mannheimer Hauptbahnhof modernisiert, optimiert und gegebenenfalls erweitert und der Stadtteil Lindenhof westlich des Mannheimer Hauptbahnhofs durch eine Überdachung der Gleisanlagen städtebaulich besser integriert werden. Tatsächlich kam es dann ausschließlich zum Umbau des Bahnhofsgebäudes; die Gleisanlagen verblieben in dem unbefriedigenden Zustand. Damit wurde die nunmehr favorisierte Bypass-Lösung begünstigt.

Die Bypass-Lösung ist mit enorm hohen zusätzlichen Kosten verbunden. Für die 14 km Bypass-Länge sind rund 280 bis 330 Mio. Euro zu veranschlagen. Es fallen pro Bahnkilometer 20 bis 22 Mio. Euro an; die Trasse ruht auf diesem Teilstück fast durchgängig auf Dämmen/Viadukten und muss aus Lärmschutzgründen komplett mit Wänden versehen werden. Die dadurch erzielbaren Reisezeitgewinne bewegen sich zwischen 4,5 und 7,7 Minuten. Hinzu kommen erhebliche zusätzliche Umweltzerstörungen und zusätzlicher Landschaftsver-

bauch im Vergleich zu einer Streckenführung, die den Mannheimer Hauptbahnhof einbezieht.

Diese genannten gewaltigen Investitionen stehen den bescheidenen Zeitgewinnen gegenüber und machen die Bypass-Strecke in jedem Fall unrentabel. In den Worten der Verfasser der alternativen Studie von BUND, pro Bahn und VCD: „Es gibt daher den begründeten Verdacht, dass der Bypass einzig auf Basis nicht weiter rational hinterlegter Verkehrskonzepte ehemaliger Luftverkehrsmanager gebaut werden soll, die sich in den Kopf gesetzt haben, dass ein ICE nur noch alle 150 km zu halten habe (der heutige Halteabstand im IC/EC-ICE-Netz liegt bei 70 km) und schließlich der ICE letztlich ein Flugzeug auf Flughöhe Null sein solle.“

Das Projekt eines neuen Bahnhofs auf der grünen Wiese und dies konkretisiert als „Autobahnhof“ wurde im Sommer 2002 von der DB AG in einer 30seitigen Broschüre mit dem Titel „Baden-Württemberg und die Bahn“ vorgestellt. Ein solcher zusätzlicher Bypass-Bahnhof ist verkehrspolitisch nicht vertretbar. Bahnhöfe auf der grünen Wiese können sich leicht als Geisterbahnhöfe erweisen. Sie erzeugen darüber hinaus zusätzlichen Verkehr – teilweise im Straßennetz, teilweise im öffentlichen Verkehr – der „Autobahnhof“ soll einen Anschluss an die neue S-Bahn Rhein-Neckar erhalten. Hinzu kommt, dass die Errichtung eines solchen Bahnhofs mit zusätzlicher neuer S-Bahn-Anbindung und mit groß angelegten Park-and-ride-Parkplätzen die Gesamtkosten der Bypass-Verbindung erneut erheblich anheben und damit die Umfahrungs-Variante unwirtschaftlicher machen muss.

Der Verzicht auf eine Bypass-Führung legt es nahe, im Bereich Lampertheim die Neubaustrecke in enger Bündelung zur BAB A 67 und BAB A 6 durch den „Panzerwald“ zu führen. Die im Vorschlag des Raumordnungsverbands enthaltene „Trasse C“ an Lampertheim-Neuschloß vorbei ist abzulehnen, da sie in hohem Maß wichtige Naherholungswälder zerschneidet.

Der kontinuierliche Abbau und die absehbare Abschaffung der Zuggattung InterRegio haben in Darmstadt, Weinheim und Heidelberg im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Befürchtungen genährt, diese Städte würden nach Realisierung der Neubaustrecke ganz vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. Zwar machen Planungen wenig Sinn, die Neubaustrecke durch Darmstadt zu führen. Dennoch erscheint es bereits im bestehenden Planungsstadium erforderlich, ein schlüssiges Verkehrs- und Betriebskonzept für die Strecke und die Region vorzulegen und die Trassierung nach diesem Verkehrskonzept im Rahmen eines Integralen Taktverkehrs mit Nutzen für Fern- und Nahverkehr auszurichten. Dabei müssen die genannten Städte in den Schienenpersonenfernverkehr eingebunden sein und über gute Verbindungen zu den nächsten ICE-Systemhalten in Frankfurt/M-Flughafen, Frankfurt/M.-Hbf. und Mannheim verfügen.

Im Übrigen betreibt die DB AG mit ihrer vorgeblichen Konzentration auf Höchstgeschwindigkeiten zwischen großen Metropolen eine willkürliche Politik. Während die genannten großen Städte Magdeburg, Koblenz, Mainz, aber auch Rostock vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt wurden, verlangsamten die zahlreichen neu eingeplanten Halte an großen Flughäfen und teilweise an Messestandorten (Köln-Wahn, Frankfurt/M., Stuttgart-Echterdingen, Leipzig-Messe, Hannover-Messe) die Fahrtzeiten für die Mehrheit der Fahrgäste. Hinzu kommen bereits vorhandene Haltepunkte in Städten wie Wolfsburg, Hildesheim, Fulda oder Hanau, die weit kleiner als die genannten vom Fernverkehr abgehängten Städte sind und bei denen die ICE-Halte sich oft nicht betriebswirtschaftlich, sondern ausschließlich mit einer Klientel-Politik erklären lassen.