

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

ICE-Neubaustrecke Rhein/Main- Rhein/Neckar- Sachstandsbericht

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 21. Dezember 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss, Stadtentwicklungs- u. Verkehrsausschuss	28.11.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	20.12.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, des Haupt- und Finanzausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Sachstandsinformation zum Thema ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zur Kenntnis.

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 28.11.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 20.12.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
RK 1	+	Nachbarschaftliche und kooperative interkommunale Zusammenarbeit fördern. Begründung: Unterstützung des Verbandes Region Rhein-Neckar und der Stadt Mannheim durch gemeinsame Stellungnahme gegen den Bypass.
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur. Begründung: Ein Ausbau des Knotens Mannheim und der dazu gehörenden Infrastruktur (Riedbahn Ost und West) ohne einen zusätzlichen Bypass führt zu einer besseren Nutzung und Auslastung der vorhandenen Infrastruktur.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

1. ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar – Historie

Im Jahr 2002 hatte die Deutsche Bahn AG die Durchführung der Raumordnungsverfahren zum Bau der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar in Hessen und Baden-Württemberg beantragt. Auf Wunsch des Landes wurden im Teilabschnitt Baden-Württemberg 2 Varianten untersucht:

- Variante A: zweigleisige Streckenführung ausschließlich über Mannheim-Hauptbahnhof
- Variante B: Kombination der zweigleisigen Streckenführung über Mannheim-Hauptbahnhof mit direkter Anbindung an die vorhandene Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart, der sogenannte „Bypass“.

Aus Sicht der Deutschen Bahn AG gewährleisteten beide Varianten den unmittelbaren Anschluss des Mannheimer Hauptbahnhofs an das Hochgeschwindigkeitsnetz. Jedoch wird die von der DB AG präferierte Variante B sowohl vom Regierungspräsidium Karlsruhe (siehe Raumordnungsentscheid vom 17.05.2004) als auch vom Verband Region Rhein-Neckar und dem entsprechenden Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar abgelehnt. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die bei der Anhörung vorgebrachten Belange der Region deutlich höher gewichtet, als die von der Deutschen Bahn AG vertretenen verkehrspolitischen Ziele sowie den überregionalen Nutzen im gesamtdeutschen Kontext.

Textauszug aus dem Raumordnungsentscheid:

„Die Variante B der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar ist mit den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar“.

In der Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zum Ergebnis der Prüfung wurde dies unter anderem wie folgt begründet:

„Ausschlaggebend für die negative Bewertung des Bypasses waren eine Vielzahl von Konflikten mit den raumordnerischen Zielvorgaben und das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung. Besonders die existentiell wichtige Fernverkehrsanbindung des Rhein-Neckar-Dreiecks wäre nach Auffassung des Regierungspräsidiums wegen der Vorbeifahrt am Oberzentrum Mannheim auf lange Sicht gefährdet.“

Heidelberg hat in diesem Projekt im Einklang mit der Region und der Stadt Mannheim agiert, denn eine Erweiterung der Streckenkapazitäten mit einem Bypass würde sich langfristig betrachtet negativ auf das Fernverkehrsangebot in der Region auswirken, weil die Zahl der Vorbeifahrten steigt.

2. Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Die Trassenführung der DB Neubaustrecke nur über den Hauptbahnhof Mannheim spiegelt sich auch in den Maßgaben des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wider: In der Anlage „Bedarfsplan für Bundesschienenwege“ des BSWAG ist die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar unter der laufenden Nummer 13 der Liste „Neue Vorhaben“ mit der Fußnote „Einbindung des Schienenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“ aufgeführt.

3. Planfeststellungsverfahren in Baden-Württemberg / Scopingtermin 18.09.2007

Die zuständige Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt Karlsruhe, wurde inzwischen von der DB Netz AG als Vorhabenträger davon unterrichtet, dass mit dem Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar in Baden-Württemberg – voraussichtlich Ende 2008 - begonnen werden soll. Gem. § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVP) ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Mit Schreiben vom 21.08.2007 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Träger öffentlicher Belange bzw. die Fachbehörden zu einem Scopingtermin am 18.09.2007 eingeladen. Nach § 5 UVP wurde bei diesem Termin der voraussichtliche Untersuchungsrahmen – Inhalt und Umfang - für die Umweltverträglichkeitsprüfung der Neubaustrecke festgelegt. Die Stadt Heidelberg ist keine betroffene Gebietskörperschaft und wird erst in einem späteren Verfahrensschritt im Rahmen der Planfeststellung formal angehört.

Trotz der negativen Bewertung der Variante B in der raumordnerischen Beurteilung und trotz der Vorgabe zum Trassenverlauf der Neubaustrecke nur über den Hauptbahnhof Mannheim im Bundesschienenwegeausbaugesetz, bezieht sich der räumliche Untersuchungsbereich der Scopingunterlagen auf die Variante B.

Bereits vor dem Scopingtermin wurde von Seiten des Verbandes Region Rhein-Neckar und unterstützt durch die Stadt Heidelberg auf die dadurch zum Ausdruck gebrachte Missachtung der raumordnerischen Beurteilung und der Festlegungen im Bedarfsplan für Bundesschienenwege reagiert:

Mit Schreiben an die DB Netz AG und an das Eisenbahn – Bundesamt wurde auf den Widerspruch, der zwischen den Planungsabsichten der Bahn einerseits und der festgestellten Raumunverträglichkeit des Bypasses sowie den Vorgaben des einschlägigen Gesetzes des Bundes andererseits besteht, hingewiesen und eine entsprechende Änderung des Untersuchungsrahmens gefordert.

Am 17.09.2007 fand zur Vorbereitung des Scoping-Termins eine Sitzung des Regionalforums ICE-Knoten Rhein-Neckar statt. Dort gelang es, eine einheitliche Position der Metropolregion Rhein-Neckar zu formulieren.

Am 26.09.2007 hat der zuständige Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar diese einheitliche Position formell beschlossen und sich mit entsprechenden Schreiben an das Eisenbahnbundesamt gewandt.

3.1 Scopingtermin

Der Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar hat folgende Anträge beschlossen, die beim Scoping-Termin vorgetragen wurden:

- Es wurde beantragt, den Untersuchungsraum unter Hinweis auf die raumordnerische Beurteilung und auf die Festlegungen des Bedarfsplanes für Schienwege des Bundes auf die Variante A zu beschränken.
- Falls das Eisenbahnbundesamt dem nicht nachkommt, wurde weiter beantragt, für die Variante A und für die Variante B eine vergleichende Untersuchung und Gegenüberstellung der schutzgutbezogenen Auswirkungen in der gleichen Untersuchungstiefe zu erstellen.
- Es wurde beantragt, den Untersuchungsraum im hessischen Ried in Richtung Westen zu erweitern mit dem Ziel, eisenbahntechnische und ökologische Trassenoptimierungen zu prüfen, wie sie die höhere Raumordnungsbehörde bei ihren „Hinweisen für die Planfeststellung“ in der raumordnerischen Beurteilung für zweckmäßig erachtet hat.
- Es wurde beantragt, den Untersuchungsraum auf den Bereich der östlichen Riedbahn aufzuweiten.

Darüber hinaus wurde im Scopingtermin bemängelt, dass die Bahn kein schlüssiges Betriebsprogramm vorgelegt hat. Zur Planrechtfertigung der Trasse und zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sei dies unerlässlich.

Ungeachtet der Einwände kam beim Scopingtermin deutlich zum Ausdruck, dass die Bahn nach wie vor der Auffassung ist, dass nur durch die Realisierung der Variante B die von ihr formulierten Projektziele

- Beseitigung des Kapazitätsengpasses im Korridor Rhein/Main-Rhein/Neckar,
- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten im Fern – und Nahverkehr sowie dem Schienengüterverkehr,
- Erzielung größtmöglicher Fahrzeitgewinne etc.

erreicht werden können.

Die Deutsche Bahn AG ist weiter der Auffassung, dass bei der raumordnerischen Beurteilung zwar die regionalen Ziele und Erfordernisse betrachtet worden seien, die nationalen und europäischen Erfordernisse (TEN) seien dabei aber unberücksichtigt geblieben.

Es wurde von Seiten der Bahn eingeräumt, dass die Zahlen für ein aktuelles Betriebsprogramm derzeit noch ermittelt werden.

Der vorgebrachte Einwand, dass im Bedarfsplan für Schienenwege des Bundes die Variante B nicht enthalten sei und sich der Untersuchungsraum folglich auch nicht darauf beziehen könne, wurde vom Eisenbahn-Bundesamt wie folgt beantwortet:

Die Zulässigkeit eines Vorhabens würde nicht im Bundesschienenwegeausbaugesetz geregelt werden, sondern im Planfeststellungsverfahren. Diese Auffassung wäre durch Gerichtsurteile des Bundesverwaltungsgerichtes (vom 22.03.1985) und durch ein Urteil des Bundesverfassungsgerichtes über die Bindungswirkung des BSWAG belegt.

Abschließend wurde von Seiten des Eisenbahnbundesamtes versichert, dass

- die Bahn ein aktuelles Betriebsprogramm vorlegen muss, als wesentlicher Bestandteil der Planrechtfertigung und als Grundlage der Untersuchungen, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.
- die beim Scopingtermin eingebrachten Stellungnahmen und Anträge bei der Zulässigkeitsprüfung der Trasse berücksichtigt werden und
- dass vom Eisenbahn- Bundesamt dann entschieden wird, mit welcher Variante das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

4. Weiteres Vorgehen

Zunächst ist die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes abzuwarten, mit welcher Variante das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden soll.

Falls die Variante B auch nach der Zulässigkeitsprüfung der Varianten weiter Bestandteil des Verfahrens bleibt, ist vorgesehen, dass sich die Stadt Mannheim im Planfeststellungsverfahren durch eine Anwaltskanzlei vertreten lässt, wie dies bereits beim Raumordnungsverfahren geschehen war.

Darüber hinaus legt die Region großen Wert darauf, in Gespräche mit einbezogen zu werden, wenn auf Länderebene mit der Bahn zum Thema Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar verhandelt wird.

Die Stadt Heidelberg ist flächenmäßig zwar nicht von der Trassenplanung betroffen und deswegen bisher nicht direkt in das Verfahren involviert, behält sich aber vor, durch ein eigenes Gutachten in Abstimmung mit dem Verband Region Rhein-Neckar und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, die Möglichkeiten einer verbesserten Fernverkehrsanbindung Heidelbergs mit und ohne Bypass zu untersuchen.

Ziel ist es, geeignete Vorschläge für den im Jahr 2009 fortzuschreibenden Bundesverkehrswegeplan vorzubereiten, die vom Verband Region Rhein-Neckar eingebracht werden können. Zweitens kann ein solches Gutachten Handlungsmöglichkeiten aufzeigen, wie eine Verbesserung der Verkehrsqualität am Hauptbahnhof Heidelberg erreicht werden kann.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg