



# HESSISCHER LANDTAG

29. 03. 2017

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Lenders (FDP) vom 23.02.2017**

**betreffend Ausbau ICE Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim / Teil 1**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

- Frage 1. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projektes, insbesondere bezüglich des hessischen Anteils?
- Frage 2. Welche weiteren Maßnahmen werden gegenwärtig konkret geplant?
- Frage 5. Wie soll die Stadt Darmstadt nach aktuellen Kenntnissen der Landesregierung an die Neubaustrecke angebunden werden?

Die Fragen 1, 2 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Auf Basis des am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und dem darauf aufbauenden Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 29.12.2016 wurde die zwischen 2010 und 2015 gestoppte Planung für die Neubaustrecke (NBS) Frankfurt am Main - Mannheim durch die Vorhabenträgerin des Projekts, die DB Netz AG, wieder aufgenommen.

Wie im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 dargestellt, wird nunmehr eine Mischbetriebsstrecke (Fernverkehr tagsüber, Güterverkehr nachts) geplant. Demnach sind auch die sog. "Wallauer Spange" (die Verbindung zwischen dem von Wiesbaden kommenden Ast der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main mit dem Ast nach Frankfurt am Main Flughafen), eine Anbindung der Strecke Mainz - Darmstadt an die NBS Frankfurt am Main - Mannheim im Raum Weiterstadt bzw. Griesheim sowie die Nordanbindung Darmstadt mittels einer entsprechenden Verbindungskurve Bestandteile des Projekts. Hinzu kommt eine Südanbindung Darmstadts vorbehaltlich der noch laufenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung.

Im Zuge der Wiederaufnahme der Planung hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Landesregierung ein Beteiligungsforum mit fünf Arbeitsgruppen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingerichtet. Erste Sitzungen haben bereits stattgefunden.

- Frage 3. Wann ist mit der Inbetriebnahme der Strecke zu rechnen?

Die Deutsche Bahn strebt an, für erste Abschnitte des Vorhabens im Jahr 2018 die Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Die weiteren zeitlichen Abläufe ergeben sich aus dem Fortschritt der formellen Verwaltungsverfahren.

- Frage 4. Mit welchen Kosten ist nach Informationen der Landesregierung zu rechnen?

Bei der Strecke handelt es sich um ein Vorhaben des Bundes. Sie ist Teil des so genannten Zielnetz I im Korridor Mittelrhein. Im PRINS wurden für das gesamte Zielnetz I, welches neben der NBS Frankfurt am Main - Mannheim unter anderem auch eine Neu- bzw. Ausbaustrecke (ABS) Mannheim - Karlsruhe und eine ABS Köln/Hagen - Siegen - Hanau umfasst, Gesamtkosten in Höhe von ca. 4,4 Mrd. € eingestellt.

Frage 6. Wie soll die Stadt Darmstadt bis zur Inbetriebnahme der Strecke an die Verkehrsknotenpunkte Frankfurt-Flughafen und Mannheim angebunden werden?

Ziel der Landesregierung und der Vorhabenträgerin ist es, bereits in einer ersten Ausbaustufe ein schnelles Nahverkehrsprodukt, den sog. Hessen-Express, auf dem Streckenabschnitt Wiesbaden - Frankfurt am Main Flughafen - Darmstadt einzusetzen. Hierfür sollen der Nordabschnitt der NBS bis einschließlich der Nordanbindung Darmstadts und die "Wallauer Spange" zeitlich vorgezogen umgesetzt werden. Bis dahin wird das bestehende Angebot beibehalten.

Frage 7. In welchem Umfang sollen nach aktuellen Planungen Güterverkehre eine neue Streckenverbindung über den Hauptbahnhof Darmstadt nutzen?

Frage 8. In welchem Umfang könnte die nächtliche Belastung durch Güterzüge im Bereich der Stadt Darmstadt zunehmen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der BVWP 2030 sieht vor, dass durch die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, im Bereich der NBS Frankfurt am Main - Mannheim Maßnahmen der Verkehrslenkung zu entwickeln und umzusetzen sind; d.h. es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der nächtliche Güterverkehr im Korridor Frankfurt am Main - Mannheim vorrangig die NBS anstelle der Bestandsstrecken, wie z.B. der Main-Neckar-Bahn, nutzt.

Nachts aus Richtung Mainz nach Süden verkehrende Güterzüge sollen über eine Anbindungskurve westlich von Darmstadt (auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen) auf die NBS geleitet werden. Im Zusammenhang mit einer NBS-Haupttrasse außerhalb des Stadtgebiets Darmstadt wird somit Infrastruktur geschaffen, um den nach Süden verkehrenden Güterverkehr an Darmstadt vorbei zu leiten.

Es ist damit im Bereich der Stadt Darmstadt mit einer Entlastung von nächtlichem Güterverkehr zu rechnen.

Eine Südanbindung Darmstadts wäre nur nachts für Güterzüge aus und in Richtung Aschaffenburg nutzbar und würde zu einer weiteren Entlastung des Stadtgebiets von Darmstadt führen, da diese Güterzüge ansonsten südlich des Hauptbahnhofs Darmstadt auf der Main-Neckar-Bahn weiterfahren müssten.

Frage 9. Wie soll ein effektiver Schallschutz gewährleistet werden?

Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat die Vorhabenträgerin die Planung nunmehr wieder aufgenommen. Für die Bestimmung des Lärmschutzes sind zunächst die durch das Vorhaben verursachten Veränderungen der Lärmsituation zu ermitteln. Dies erfolgt in dem Untersuchungsraum des Vorhabens, der auch die Bestandsstrecken umfasst. Anschließend werden auf der Grundlage der gegenwärtigen gesetzlichen Grundlagen des Bundesimmissionsschutzgesetzes die gebotenen Lärmschutzmaßnahmen bestimmt.

Wiesbaden, 21. März 2017

**Tarek Al-Wazir**