



STADTMANNHEIM²

Der Oberbürgermeister

STADT MANNHEIM | Der Oberbürgermeister | Postfach 10 30 51 | 68030 Mannheim

Herrn Bundesminister
Dr. Manfred Stolpe
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Durchwahl (0621) 293-9305/06
Telefax (0621) 293-9316
05. Dezember 2003

11030 Berlin

**Planung der ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar
Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der
Abgeordneten Dirk Fischer, Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold u.a. betreffend Planung
der ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar; Drucksache 15/1836**

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Stolpe,

mit Befremden muss ich die Beantwortung der kleinen Anfrage 15/1836 durch Ihr Ministerium zur Kenntnis nehmen. Dort sind Aussagen zu den wirtschaftlichen Folgen der Verwirklichung der Variante B für diese Neubautrasse durch die DB AG getroffen, die sachlich nicht korrekt sind. Dadurch wird die Variante B in einem vorteilhaften Licht dargestellt, das den tatsächlichen Bewertungsergebnissen nicht entspricht.

In Erinnerung an unser konstruktives Gespräch, das eine Delegation des ICE-Forums Rhein-Neckar unter meiner Leitung am 8. Mai 2003 in Ihrem Hause führen konnte, muss ich leider feststellen, dass diese aktuelle Stellungnahme der Bundesregierung im deutlichen Widerspruch zu den seinerzeit besprochenen Inhalten steht.

Ihr damaliges Verständnis für die Bedeutung einer ausschließlichen Führung der Neubaustrecke über den Mannheimer Hauptbahnhof für die strukturelle Entwicklung der Wirtschaftsregion Rhein-Neckar, wie er durch die Realisierung der Variante A gewährleistet wird, war für uns von besonderer Bedeutung. Umso überraschender trafen uns die jetzt getroffenen Aussagen.

Zunächst einmal möchte ich der Prämisse Ihres Hauses entschieden entgegenzutreten, dass allein durch die Tatsache, dass in der Bahnkonzeption für Variante B die Anzahl der Fernverkehrszüge mit Halt im Hauptbahnhof Mannheim gleich bleibt und eine vollwertige Anbindung an das Fernverkehrsnetz gegeben sei. Die Zahl der derzeitigen Fernverkehrshalte, die von Mannheim aus den Korridor nach Rhein-Main bedienen, liegt über den genannten 52 Zugpaaren. Mir kommt es jedoch gar nicht auf die Zahl der Zugpaare an, da diese für die Frage der Qualität der Einbindung in das Fernverkehrsnetz nur von zweitrangiger Bedeutung ist. Viel wichtiger ist die Frage, in welchen Relationen die in Mannheim haltenden Züge verkehren werden. Und hier trifft Ihr Haus in Form der Planfälle im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes eine eindeutige Aussage: Bei Verwirklichung der Variante B wird sich das Angebot von Direktverbindungen in die wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands für Mannheim erheblich verschlechtern. So sieht der im Raumordnungsverfahren für die Neubautrasse dem Regierungspräsidium Karlsruhe vorgelegte

Wir haben gleitende Arbeitszeiten.
Fernmündliche Sprechzeiten:
Montag-Freitag
09.00 – 12.00 Uhr
14.00 – 15.00 Uhr

Rathaus E5, 68159 Mannheim
Telefon: (0621) 293-0 (Zentrale)
stadtverwaltung@mannheim.de
www.mannheim.de

Sparkasse Rhein Neckar Nord
BLZ 670 505 05 | Konto 302 013 70
SWIFT CODE: MANSDE66
IBAN DE 63 6705 0505 0030 2013 70
Postbank Karlsruhe
BLZ 660 100 75 | Konto 166 007 56
SWIFT CODE: PBNK DEFF660
IBAN: DE 66 660 100 75 0016600756

Planfall 18 a (II) für das SPNV-Linienkonzept 2015 im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes auf der Relation Mannheim - Berlin nur noch acht Zugpaare pro Tag vor, was eine erhebliche Verschlechterung des Angebotes gegenüber dem heutigen Fahrplan darstellt, in dem 15 bzw. 13 (Gegenrichtung) Direktverbindungen nach Berlin zu verzeichnen sind. Nach Hamburg halbiert sich die Anzahl der Direktverbindungen sogar. Auch in der für Mannheim äußerst wichtigen Relation Richtung Süden halbieren sich die Zugzahlen in den Planungen Ihres Hauses für das Jahr 2015: Bisher verkehren auf der Relation Mannheim - Basel 24 direkte Fernverkehrszüge täglich. Im genannten Planfall Ihres Hauses sind es lediglich 12. Dies hat für den Wirtschaftsstandort erhebliche Auswirkungen, denn die Konzernzentrale eines unserer größten Unternehmen in der Stadt, nämlich Roche Diagnostics, hat ihren Sitz im Großraum Basel. Der Standort Mannheim profitiert derzeit erheblich von der optimalen Anbindung über den Fernverkehr der Deutschen Bahn an die Firmenzentrale in Basel bzw. Grenzach-Wyhlen.

Im Rahmen des am 14./17.11.2003 durchgeführten Erörterungstermins des Regierungspräsidiums Karlsruhe zum Raumordnungsverfahren wurde die Problematik der Qualität der in Mannheim im Planfall B haltenden Züge mit folgendem zugespitzten Beispiel plakativ verdeutlicht: Die von der DB bisher stets angeführten 52 Fernverkehrszüge der Variante B könnten Pendelverkehre zwischen Frankfurt und Karlsruhe bzw. Stuttgart sein, die aus Mannheim dort als Zubringerdienste mit dem übrigen Fernverkehrsnetz der Bahn verknüpfen. Es liegt auf der Hand, dass ein solches Fernverkehrskonzept eine erhebliche Verschlechterung des Wirtschaftsstandortes Rhein-Neckar darstellt. Die Bahn hat diesen gewichtigsten Punkt in der Variantenanalyse für den Wirtschaftsstandort bisher stets insofern ignoriert, als sie sich geweigert hat, ein konkretes eigenes Linienkonzept auf der Basis der Verkehrsprognosen, die der Planung zu Grunde liegen, in das Raumordnungsverfahren einzubringen. Ihr Haus ist da bereits weiter und hat im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes Linienkonzepte erarbeitet. Alle bisher bekannten Linienkonzepte sehen eine erhebliche Reduzierung der Direktverbindungen von Mannheim in die wichtigsten Ballungsräume vor.

Auf der Arbeitsebene wurde unlängst ein Linienkonzept der DB bekannt, bei dem alle von Mannheim Richtung Frankfurt und weiter nach Norden verkehrenden Züge maximal bis Hannover verkehren und keinerlei Direktverbindungen nach Berlin und Hamburg mehr vorgesehen sind. Die Variante B wird nach allen bisherigen Erkenntnissen auch Ihres Hauses zu einem Linienkonzept führen, das erhebliche Verschlechterungen der Anbindungsqualität des Hauptbahnhofes Mannheim mit sich bringt und damit den Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar entscheidend schwächt.

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Stolpe, in Anbetracht der gewaltigen Konsequenzen dieses Projektes für den Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar muss und will ich nochmals ausdrücklich betonen, dass nur die Realisierung der Trassenvariante A mit der Direktanbindung des Mannheimer Hauptbahnhofes – ggf. optimiert durch die Variante C - dazu beiträgt, die Ziele des Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland und der Region Rhein-Neckar zu erfüllen.

Diese Ziele sind:

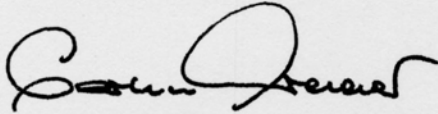
- Beseitigung des bestehenden Engpasses im Hochgeschwindigkeitsnetz Frankfurt-Mannheim
- Erhaltung und Stärkung der Bedeutung des Hauptbahnhofes Mannheim als zentraler Netzknoten im Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn im Südwesten
- Minimierung der negativen Auswirkungen der neuen Bahntrasse auf die verschiedenen Raumfaktoren

Nicht nur aus Gründen der Raumunverträglichkeit wird die Bypassvariante von der Stadt Mannheim und der Region mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Auch die Erörterung der

Grundlagen, die für eine betriebswirtschaftliche Betrachtung von Belang sind, hat im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vor dem RP Karlsruhe bereits gezeigt, dass die der Planrechtfertigung zugrunde liegende Verkehrsprognose und Rentabilitätsbetrachtung von Fachleuten in Frage gestellt wird.

Ich möchte Sie deshalb bitten, die fachliche Haltung Ihres Hauses zu Variante B zu überdenken und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass diese zu erheblichen Negativfolgen für die Region Rhein-Neckar führen würde.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerhard Widder', written in a cursive style.

Gerhard Widder