



Ausarbeitung

**Informationen und Erläuterungen zu Hintergründen und aktuellem
Planungsstand der Schienenneubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar**

Informationen und Erläuterungen zu Hintergründen und aktuellem Planungsstand der geplanten Schienenneubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 035/16
Abschluss der Arbeit: 6. Mai 2016
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Technologie; Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Tourismus

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bundesschienenwegeausbaugesetz: Gesetzgebung und rechtliche Bedeutung	4
2.1.	Gesetzgebungsverfahren zur Aufnahme der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	4
2.2.	Bedarfsplanüberprüfung nach § 4 BSchwAG	6
2.3.	Rechtliche Bedeutung der Nennung der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	6
3.	Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in der Schienenwegeplanung des Bundes und der Deutschen Bahn AG	8
3.1.	Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Verkehrsinvestitionsbericht 2013	9
3.2.	Informationen der DB AG zur NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	10
3.3.	Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030	12
4.	Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Fokus der Öffentlichkeit	14
4.1.	Stellungnahmen des Verbands Region Rhein/Neckar	14
4.2.	Stellungnahme der IHK Rhein-Neckar	15
4.3.	Presseinformationen	16

1. Einleitung

Die vorliegende Ausarbeitung widmet sich den Hintergründen zur geplanten Schienenneubau-
strecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar). Zu diesem Zweck wer-
den die rechtlichen Hintergründe dieses Neubauprojekts skizziert (2.). Im Anschluss wird auf die
Bedeutung dieses Vorhabens für die Schienenwegeplanung des Bundes und der Deutschen Bahn
AG eingegangen (3.). Zum Abschluss der vorliegenden Arbeit wird dargestellt, inwieweit sich die
Regionalpolitik und die betroffene Öffentlichkeit mit der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ausein-
andersetzt (4.).

2. Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bundesschienenwegeausbaugesetz: Gesetzgebung und rechtliche Bedeutung

Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ist nach Nr. 1 lit. b) Ziffer 13 der Anlage zu § 1 des **Bundes-
schienenwegeausbaugesetzes¹ (BSchwAG)** ein neu zu errichtendes Schienenausbauvorhaben, für
welches ein vordringlicher Bedarf besteht. In der Fußnote zu Nr. 1 lit. b) Ziffer 13 der Anlage zu
§ 1 BSchwAG heißt es:

„Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über
den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der
Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.“

Nachfolgend wird das Gesetzgebungsverfahren erläutert, das zur Aufnahme der NBS Rhein/Main
– Rhein/Neckar in die Anlage zu § 1 des BSchwAG (**Bedarfsplan für die Bundesschienenwege**)
führte. Anschließend werden die rechtlichen Wirkungen dieser Regelung überblicksartig erläu-
tert.

2.1. Gesetzgebungsverfahren zur Aufnahme der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Be- darfsplan für die Bundesschienenwege

Mit dem **Ersten Gesetz zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes** vom 15. September
2004² wurde die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in den **Bedarfsplan für die Bundesschienen-
wege** aufgenommen. Dabei war das Vorhaben bereits Bestandteil des Gesetzentwurfs der Bundes-
regierung.³ In seiner Stellungnahme zu diesem Entwurf führte der Bundesrat allerdings aus:

„In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13
nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen „2a“ anzubringen und der Text
der Fußnote wie folgt zu fassen:

1 Gesetz vom 15.11.1993, BGBl. I S. 1874; zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474.

2 BGBl. I S. 2322.

3 Vgl. Deutscher Bundestag (2003a). Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes. Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 02.10.2003. BT-Drs. 15/1656. S. 5.

„2a Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim – Stuttgart ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“

Begründung: Die Neubaustrecke „Rhein/Main – Rhein/Neckar“ wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 als zweigleisige Neubaustrecke mit Projektkosten in Höhe von 1,771 Mrd. Euro aufgenommen. Mit diesem Investitionsansatz werden auch die im Vergleich zur A-Variante um 435 Mio. Euro höheren Kosten der von der DB AG favorisierten Bypass-Variante, die die Umfahrung des wichtigen Knoten Mannheims vorsieht, abgedeckt. Die Umfahrungspläne der Bahn werden abgelehnt. Da zudem bei beiden Varianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis annähernd gleich ist, soll durch die Fußnote eine Festlegung auf die kostengünstigere A-Variante erfolgen.“⁴

In der Gegenäußerung der Bundesregierung heißt es dazu:

„Der Bundesregierung ist bekannt, dass hinsichtlich einer möglichen Realisierung der Bypass-Variante eine Umfahrung des wichtigen Wirtschaftsstandortes Mannheim befürchtet wird. Die Bundesregierung teilt jedoch nicht die Auffassung des Bundesrates, wonach mit der Formulierung einer Fußnote im Bundesschienenwegeausbaugesetz eine der im Abwägungsprozess befindlichen Varianten vorab ausgeschieden werden kann. Eine derartige Festlegung im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege würde in das in der Zuständigkeit der beteiligten Länder liegende Raumordnungsverfahren eingreifen. Dies wird von der Bundesregierung abgelehnt. Die Bundesregierung hat im Bundesverkehrswegeplan 2003 durch eine Fußnote ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die genaue Streckenführung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar von den Ergebnissen weiterer Abstimmungen bzw. der planrechtlichen Verfahren abhängig ist.^[5] Die Bundesregierung ist weiterhin der Auffassung, dass die Neubaustrecke in einem ersten Ausbauschnitt in einer Weise realisiert werden soll, die es der Deutschen Bahn AG und Dritten ermöglicht, die Personenfernverkehre über den Mannheimer Hauptbahnhof zu führen.“⁶

Nachdem der insoweit unveränderte Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht und dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (federführend), dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Ausschuss für Tourismus zur Beratung überwiesen und beraten wurde, empfahl der federführende Ausschuss u. a., dass die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im neu zu erlassenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit

4 Deutscher Bundestag (2003a). A. a. O. (Fn. 3). S. 17.

5 Deutscher Bundestag (2003b). Bundesverkehrswegeplan 2003. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 17.11.2003. BT-Drs. 15/2050. S. 40.

6 Deutscher Bundestag (2003c). Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 22.10.2003. BT-Drs. 15/1804. S. 1.

einer Fußnote zu versehen sei.⁷ Die empfohlene Fußnote wurde unverändert in das Gesetz aufgenommen. Sie ging auf einen Änderungsantrag der damaligen Koalitionsfraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Verlauf der Ausschussberatungen zurück. Dieser Änderungsantrag, dem die CDU/CSU-Fraktion als Mittragstellerin beitrug, wurde einstimmig angenommen.⁸ Eine Begründung für den Antrag der Koalitionsfraktionen findet sich in den Materialien zwar nicht. Zuvor brachte die CDU/CSU-Fraktion einen beinahe gleichlautenden Änderungsantrag in die Ausschussberatungen ein, der für erledigt erklärt wurde.⁹ Als Begründung für diesen Antrag führte die CDU/CSU-Fraktion Folgendes aus:

„Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan mit Kosten von 1,772 Mrd. Euro enthalten und umfasst somit auch die um 435 Mio. Euro teurere Bypass-Variante zur Umfahrung Mannheims. Diese Variante wird ausdrücklich abgelehnt. Die Auffassung der Bundesregierung, dass eine Sicherung der Möglichkeit auch künftig den Personenfernverkehr über den Hauptbahnhof Mannheim zu führen, ausreicht, wird nicht geteilt. Sie würde eine sich schleichend ausweitende Umfahrung des Wirtschaftsstandortes Mannheims zulassen. Dies soll ausgeschlossen werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis beider Varianten ist gleich. Ohne in die Zuständigkeit der beteiligten Länder für das Raumordnungsverfahren einzugreifen, soll die qualitative Festlegung zur Anbindung des Hauptbahnhofes Mannheims im Bundesschienenwegeausbaugesetz erfolgen. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass der Hauptbahnhof Darmstadt an die NBS angeschlossen wird.“¹⁰

2.2. Bedarfsplanüberprüfung nach § 4 BSchwAG

Nach § 4 BSchwAG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die etwaige Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

2.3. Rechtliche Bedeutung der Nennung der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Aufgabe der öffentlichen Eisenbahnen ist es, ihr Netz entsprechend den Anforderungen des Verkehrs auszubauen und zum Wohl der Allgemeinheit zu ergänzen. Dies hat unter Wahrung wirtschaftlicher Grundsätze zu erfolgen.¹¹

7 Vgl. Deutscher Bundestag (2004). Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 17.06.2004. BT-Drs. 15/3382. S. 3.

8 Vgl. Deutscher Bundestag (2004). A. a. O. (Fn. 7). S. 9.

9 Vgl. Deutscher Bundestag (2004). A. a. O. (Fn. 7). S. 12.

10 Deutscher Bundestag (2004). A. a. O. (Fn. 7). S. 12.

11 So Stürer, Bernhard (2015). Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts. 5. Auflage 2015. München: C. H. Beck. Rn. 3804.

Allerdings handelt es sich beim Bau von Eisenbahnstrecken um Verkehrsvorhaben, für die aufgrund ihrer Raumbezogenheit ein erheblicher Planungsbedarf besteht.¹² In diesem Zusammenhang ist § 1 Nr. 9 Raumordnungsverordnung¹³ (RoV) von Bedeutung. Danach sollen die zuständigen Landesbehörden für den Neubau von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes ein Raumordnungsverfahren im Sinne des § 15 Raumordnungsgesetz¹⁴ (ROG) durchführen, wenn das konkrete Vorhaben im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat.

Nach § 18 Abs. 1 S. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz¹⁵ (AEG) dürfen Betriebsanlagen¹⁶ einschließlich der Bahnstromfernleitungen darüber hinaus nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Bei einer solchen Planfeststellung sind nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Eine Planfeststellungsentscheidung ist dabei nur dann rechtmäßig, wenn das Vorhaben mit den konkret anzuwendenden Planungsleitsätzen übereinstimmt.¹⁷ In diesem Zusammenhang kann die raumordnungsrechtliche Entscheidung der zuständigen Landesbehörde Bindungswirkung für die Planfeststellungsbehörde mit dem Ergebnis entfalten, dass eine bestimmte Trassenführung wegen des Verstoßes gegen die Ziele der Raumordnung unzulässig ist.¹⁸

Planfeststellungsentscheidungen sind weiterhin nur dann rechtmäßig, wenn der Plan dem Gebot der gerechten Abwägung der betroffenen Interessen genügt.¹⁹ Zu diesen abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belangen gehört dabei auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung. Die Planfeststellungsbehörde kann daher auch von einer konkreten Trassenführung absehen, die vom Vorhabenträger unverhältnismäßige, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordert.²⁰

12 So Kramer, Urs (2012). Allgemeines Eisenbahngesetz. Kommentar. 1. Auflage 2012. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG. Vorbemerkung zu den §§ 17 ff.

13 Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990, BGBl. I S. 2766; zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212.

14 Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008, BGBl. I S. 2986; zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474.

15 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2378, 2396 (1994 I S. 2439); zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.05.2015, BGBl. I S. 824.

16 Zum Betriebsanlagenbegriff, unter den sämtliche Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn fallen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind, siehe Kramer, Urs (2012). A. a. O. (Fn. 12). § 2 Rn. 5.

17 So Kramer, Urs (2012). A. a. O. (Fn. 12). § 18 Rn. 3.

18 Vgl. § 4 ROG. Dazu auch Stüer, Bernhard (2015). A. a. O. (Fn. 11). Rn. 3812.

19 Kramer, Urs (2012). A. a. O. (Fn. 12). § 18 Rn. 3.

20 So Stüer, Bernhard (2015). A. a. O. (Fn. 11). Rn. 3811.

Und schließlich setzt die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses voraus, dass der Plan gerechtfertigt ist. Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten, mithin durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist.²¹ Diese Prüfung müsste seitens der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Regelung in § 1 Abs. 2 BSchwAG in Verbindung mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege für die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar nicht mehr durchgeführt werden, da die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich ist.²²

Insofern liegt die rechtliche Bedeutung der Nennung der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vor allem darin, das gegebenenfalls durchzuführende Planfeststellungsverfahren nach den §§ 18 ff. AEG zu vereinfachen.

3. Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in der Schienenwegeplanung des Bundes und der Deutschen Bahn AG

Nachfolgend wird die Bedeutung der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar für die Schienenwegeplanung des Bundes und der Deutschen Bahn AG (DB AG) erläutert. In diesem Zusammenhang wird sowohl auf die Bundesverkehrswegeplanung sowie die entsprechenden Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch auf die frei verfügbaren Informationen der DB AG zur NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar eingegangen.

Nach den Informationen auf der Internetseite des BMVI stellt der **Bundesverkehrswegeplan** die verkehrspolitische Gesamtstrategie der Bundesregierung dar. Weiter heißt es:

„Er ist das zentrale Planungsinstrument, mit dem der Rahmen für die anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes [...] abgesteckt wird – sowohl für Erhaltung, als auch für Aus- und Neubau.

Das wichtigste Ziel des Bundesverkehrswegeplans ist es, Prioritäten für Investitionen in die Bundesverkehrswege zu ermitteln. Dabei steht der größtmögliche Nutzen für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Umwelt im Vordergrund.

Der BVWP stellt insbesondere die überregionalen Bauvorhaben zusammen. Dabei werden in der Regel noch keine konkreten Details, wie zum Beispiel die Trassenführung, festgelegt. Diese sind Gegenstand der sich anschließenden Planfeststellungsverfahren.“²³

21 So Stürer, Bernhard (2015). A. a. O. (Fn. 11). Rn. 4923.

22 Allgemein dazu Stürer, Bernhard (2015). A. a. O. (Fn. 11). Rn. 3810.

23 So die Informationen auf der Internetseite des BMVI zu der Frage „Was ist der BVWP und welche Ziele hat er?“. Link: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/FAQLesen/faq-lesen_node.html (letzter Abruf: 06.05.2016).

Die im Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Arbeit aktuelle verkehrspolitische Gesamtstrategie der Bundesregierung ergibt sich aus dem **Bundesverkehrswegeplan 2003**.²⁴ Gleichzeitig wird derzeit der **Bundesverkehrswegeplan 2030** erarbeitet.²⁵

3.1. Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Verkehrsinvestitionsbericht 2013

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wird die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar als neues Schienenausbauvorhaben mit vordringlichem Bedarf bezeichnet. Konkret heißt es darin:

„NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Zweigleisige NBS Frankfurt Sportfeld – Mannheim; Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim – Stuttgart, $v_{\max} = 300$ km/h; Investitionskosten 2001 – 2015 [Mio. €]: 1,771,4.“²⁶

In einer Fußnote hierzu heißt es:

„Die genaue Streckenführung ist abhängig von den Ergebnissen weiterer Abstimmungen bzw. planrechtlicher Verfahren.“²⁷

Aufgrund dieser Festlegung im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde das NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen.²⁸

Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar findet auch Erwähnung im **Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2013** (Verkehrsinvestitionsbericht 2013). Darin heißt es u. a.:

„NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar – Gesamtinvestitionen (nach Angabe der DB Netz AG; Stand: März 2014): 2.183 Mio. €; Ausgaben bis 31.12.1993: 0,00 Mio. €; Ausgaben 1994-2012: 38,02 Mio. €; Ausgaben 2013: 2,64 Mio. €; [...]; Investitionen nach 2013: 2.142,34 Mio. €; Status: P (Planung)“²⁹

24 So die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.html?nn=167760> (letzter Abruf: 06.05.2016).

25 So die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-vorbereitungsprozess.html> (letzter Abruf: 06.05.2016).

26 Deutscher Bundestag (2003b). A. a. O. (Fn. 5). S. 40.

27 Deutscher Bundestag (2003b). ebd.

28 So die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.html?nn=167760> (letzter Abruf: 06.05.2016). Zum Gesetzgebungsverfahren vgl. die Ausführungen unter 2.1.

29 Deutscher Bundestag (2015). Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2013. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 07.07.2015. BT-Drs. 18/5520. S. 30.

In der näheren Beschreibung des Neubauprojekts heißt es im Verkehrsinvestitionsbericht 2013 u. a. weiter:

„Verkehrliche Zielsetzung:

- Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten,
- Zugewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln-Frankfurt-Stuttgart-München,
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Korridor Frankfurt-Mannheim zu Gunsten des Nah- und Fernverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010^[30]:

- Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim-Mannheim für $v_{\max} = 300$ km/h,
- eingleisige Ausschleifung aus der NBS zur Anbindung von Darmstadt Hbf (Konsenstrasse),
- Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim-Stuttgart.

[...]

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen. Offenlage und Erörterung des ersten, nördlichen Planfeststellungsabschnitts [PfA 1] wurde 2009/2010 durchgeführt.

[...]

Bauaktivitäten 2013:

- Sicherung der im PfA 1 geplanten naturschutzrechtlichen Maßnahmen.“³¹

3.2. Informationen der DB AG zur NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Auf der Internetseite der DB AG heißt es im Hinblick auf die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar u. a.:

„Die geplante Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar von Frankfurt nach Mannheim ist das noch fehlende Bindeglied zwischen den Schnellfahrstrecken Köln – Rhein/Main und Mannheim – Stuttgart. Sie bildet den Lückenschluss im Transeuropäischen Netz

30 Zur **Bedarfsplanüberprüfung 2010** vgl. die **Informationen und Dokumente** auf der entsprechenden Internetseite des BMVI. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bedarfsplanueberpruefung.html?nn=167760> (letzter Abruf: 06.05.2016).

31 Deutscher Bundestag (2015). A. a. O. (Fn. 29). S. 129.

(TEN)^[32]. Zugleich entsteht mit der Neubaustrecke eine schnelle Verbindung zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar.

Investition in ein zukunftsgerechtes Schienennetz

Die positive Entwicklung des Schienenverkehrs wird auch in Zukunft weiter anhalten. [...] Ein deutlicher Zuwachs wird auf den Nord-Süd-Achsen prognostiziert. Die vorhandenen Strecken in diesem Verkehrskorridor, insbesondere die stark frequentierte Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn, sind bereits seit Jahren sehr stark ausgelastet. Eine hochwertige Infrastruktur ist daher die Voraussetzung für ein weiteres Wachstum des Schienenverkehrs. Die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar erfüllt alle Kriterien – darunter strukturelle, ökonomische und ökologische Aspekte – für ein zukunftsgerechtes Netz von morgen.

Planungsstand

Die gesamte Neubaustrecke wurde in einzelne Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die sich in der Regel an den Grenzen der Gebietskörperschaften orientieren. Für den ersten, nördlichsten Abschnitt Frankfurt(Main)-Stadion bis zur Gemeindegrenze zwischen Mörfelden-Walldorf und Erzhausen wurde das Planfeststellungsverfahren bereits Ende 2008 eingeleitet.^[33] Die Offenlage der Unterlagen in den betroffenen Kommunen fand im Mai und Juni 2009 statt, die Erörterungstermine im November 2009 und Februar 2011.

Seit November 2010 wurden im Zusammenhang mit der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes die Planungsaktivitäten stark reduziert. Zu diesem Zeitpunkt lag für einzelne Abschnitte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor. Aufgrund veränderter Randbedingungen, die resultierend aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erwartet werden, sowie der Änderung von Richtlinien und Gesetzen, muss die Planung ggf. überarbeitet werden.

Überprüfung des Bedarfsplans/Mittelrheinstudie

In der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrsministeriums mit der Verkehrsprognose 2025 wurde das Projekt erneut bewertet. Als Ergebnis wurde die Konsenstrasse Darmstadt und die ausschließliche Anbindung Mannheim Hauptbahnhof unterstellt. Damit wurde die entsprechende Fußnote im Bundesschienenwegeausbaugesetz umgesetzt. Zugleich wurde aber erkannt, dass das Maßnahmenportfolio des Bedarfsplans nicht ausreicht, um die bestehenden kapazitiven Engpassbereiche in diesem Korridor zu entlasten.

-
- 32 Zum Begriff der Transeuropäischen Verkehrsnetze und der damit zusammenhängenden europäischen Vorgaben und Politik vgl. die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/TranseuropaeischeNetzeTEN/transeuropaeische-netze_node.html (letzter Abruf: 06.05.2016).
- 33 Die Planfeststellungsunterlagen für den ersten Planfeststellungsabschnitt sind auf der Internetseite der DB AG abrufbar. Link: http://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen_bahn/aus_und_neubauprojekte/rhein-main_rheinneckar.html (letzter Abruf: 06.05.2016).

Deshalb hat das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2012 eine Studie zur gesamthaften Untersuchung des Mittelrheinkorridors in Auftrag gegeben. Untersuchungsraum ist der gesamte Eisenbahnkorridor beiderseits des Mittelrheins einschließlich der Ruhr-Sieg-Achse und des Ballungsraums Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe. Schwerpunkt ist der Zentralkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar. Ergebnis dieser Studie sind Vorschläge zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes, wenn notwendig auch als Varianten. [...]

Die Zwischenergebnisse der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Korridorstudie (Mittelrheinstudie)^[34] für den Abschnitt Frankfurt – Mannheim wurden im Juli 2014 vorgestellt. Nach den Erkenntnissen der Gutachter ist eine neue Bahnstrecke für den Mischverkehr – am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr – parallel zu den Autobahnen A5/A67 die beste Lösung. Die Neubaustrecke soll die steigenden Verkehrsmengen aufnehmen und für deutlich kürzere Fahrzeiten sorgen. Zugleich wird auf den Bestandsstrecken Platz für ein erweitertes Angebot im Nahverkehr geschaffen. In der Nacht soll die Neubaustrecke genutzt werden, um den Güterverkehr von den Bestandsstrecken zu verlagern und dadurch deren Anwohner vom Schienenlärm zu entlasten.

Im Rahmen der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans [...] wird auf Basis der Erkenntnisse der Mittelrheinstudie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vorgenommen. Ausschließlich Projekte, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 erreichen, erfüllen die Grundvoraussetzungen für die mögliche Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes.

Streckenverlauf

Die konkrete Streckenführung wird auf Basis der im Bedarfsplan festgelegten Rahmenbedingungen zu erarbeiten sein. Insofern kann eine Entscheidung über die genaue Streckenführung und welche Variante grundsätzlich weiterverfolgt wird erst im Anschluss daran getroffen werden.“³⁵

3.3. Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen der DB AG werden abschließend die Informationen im Zusammenhang mit der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar wiedergegeben, die im **Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030** enthalten sind. Darin heißt es u. a.:

34 Weitere Informationen sowie ein Kurzvortrag zu den Ergebnissen dieser „Korridorstudie Mittelrhein“ sind auf der Internetseite des BMVI abrufbar. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/korridor-mittelrhein.html> (letzter Abruf: 06.05.2016). Der vollständige Abschlussbericht „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ vom 10.03.2015 ist auf der Internetseite der Stadt Hennef abrufbar. Link: <http://www.hennef.de/uploads/media/korridor-mittelrhein-schlussbericht-low.pdf> (letzter Abruf: 06.05.2016).

35 Deutsche Bahn AG (2015). Rhein/Main – Rhein/Neckar: Bindeglied im Transeuropäischen Netz. Stand: 15.09.2015. Link: http://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen_bahn/aus_und_neubauprojekte/rhein-main_rheinneckar.html (letzter Abruf: 06.05.2016). **Fettungen sind Bestandteil des Originals.**

„Projektalternativen in Korridoren wurden auch im Vorfeld des BVWP 2030 untersucht. Da in der Bedarfsplanüberprüfung zur Schiene zur Auflösung der im Korridor Rhein/Ruhr – Rhein/Main – Rhein/Neckar bestehenden Kapazitätsengpässe noch keine befriedigenden Lösungen gefunden werden konnten, wurde eine entsprechende **Korridorstudie für den Mittelrhein** beauftragt. Darin wurden verschiedene Lösungsansätze zur Beseitigung der prognostizierten Engpässe im Schienennetz untersucht. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sind ebenfalls in die Erarbeitung des BVWP 2030 eingeflossen.“³⁶

Anders als noch im Bundesverkehrswegeplan 2003 wird die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht mehr explizit genannt. Entsprechend des weiten Untersuchungsraums der Korridorstudie für den Mittelrhein benennt der Entwurf allerdings Schienenwegebaumaßnahmen, in denen die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Sinne des BSchwAG aufgehen könnte. So heißt es in dem Entwurf u. a.:

„Maßnahmentitel

Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)

Beschreibung der Maßnahme

2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Weiterstadter Kurve; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt West, Weiterstadt Ost, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiedbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf. U. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg; durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladern – Rosbach; höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg u.

36 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016). Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf Stand: März 2016. S. 76. Link: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/InhalteHerunterladen/inhalte_node.html (letzter Abruf: 06.05.2016).

Großkrotzenburg; 4-gleisiger Ausbau F-Stadion – Zeppelinheim inkl. Güterzuggleich F-Stadion“³⁷

4. Die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Fokus der Öffentlichkeit

Die gesamten Entwicklungen rund um die geplante NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar werden von der Öffentlichkeit und insbesondere von den betroffenen Regionen und Gebietskörperschaften von Anfang an kritisch begleitet. Nachfolgend werden auszugswise einige der entsprechenden Stellungnahmen und Pressemitteilungen wiedergegeben. Diese Auflistung ist jedoch nicht abschließend und soll allenfalls einen Eindruck vermitteln, welche Aspekte der geplanten NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im besonderen Fokus der Öffentlichkeit stehen.

4.1. Stellungnahmen des Verbands Region Rhein/Neckar

Der **Verband Region Rhein/Neckar** ist ein Regionalverband bestehend aus kommunalen Körperschaften der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz.³⁸ Dessen Aufgabe besteht vor allem in der Aufstellung eines einheitlichen Regionalplans. Der aktuelle einheitliche Regionalplan aus dem Jahr 2014 setzt sich an zahlreichen Stellen auch mit der geplanten NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar auseinander.³⁹ Seitens des Verbands wird der gesamte Entwicklungsprozess rund um die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar vom „Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar“ begleitet. Nach Angaben auf der Internetseite des Verbands haben sich in diesem Forum die Verantwortlichen aus der Region zusammengefunden, um die gemeinsamen Interessen bei der weiteren Entwicklung dieses Neubauprojekts wahren zu können.⁴⁰

37 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016). A. a. O. (Fn. 36). S. 166. Eine zeichnerische Darstellung dieser textlichen Maßnahmenbeschreibung findet sich in dem Kurzvortrag zu den Ergebnissen der „Korridorstudie Mittelrhein“. Siehe BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH/Intraplan Consult GmbH/SMA und Partner AG (2015). Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe. Präsentation der Untersuchungsergebnisse. Stand: 12.03.2015. S. 17. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/korridor-mittelrhein.html> (letzter Abruf: 06.05.2016). Eine Erläuterung der Abkürzungen „MA“ sowie „Rbf“ findet sich im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht. Allerdings verwendet die „Korridorstudie Mittelrhein“ die Abkürzung „Rbf“ ebenfalls und meint damit „Rangierbahnhof/Drehscheibe“. Und aufgrund des Sinnzusammenhangs kann davon ausgegangen werden, dass die Abkürzung „MA“ für Mannheim steht. Vgl. BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH/Intraplan Consult GmbH/SMA und Partner AG (2015). Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe. Abschlussbericht vom 10.03.2015. S. 30. Link: <http://www.hennef.de/uploads/media/korridor-mittelrhein-schlussbericht-low.pdf> (letzter Abruf: 06.05.2016).

38 Vgl. die Informationen auf der Internetseite des Verbands Region Rhein/Neckar. Link: <https://www.m-r-n.com/start/regionalplanung-und-entwicklung/institutionen/verband-region-rhein-neckar.html> (letzter Abruf: 06.05.2016).

39 Siehe Verband Region Rhein/Neckar (2014). Einheitlicher Regionalplan Rhein/Neckar. 2014. Link: https://www.m-r-n.com/fileadmin/user_upload/VRRN/ERP_verbindlich/ERP_Plans%C3%A4tze_und_Begr%C3%BCndung.pdf (letzter Abruf: 06.05.2016).

40 So die Informationen auf der entsprechenden Internetseite des Verbands Region Rhein/Neckar. Link: <https://www.m-r-n.com/start/regionalplanung-und-entwicklung/regionalplanung/fachthemen/verkehr/ice-neubaustrecke-rhein-main-rhein-neckar.html> (letzter Abruf: 06.05.2016).

In einer Pressemitteilung und einem Beschluss im Zusammenhang mit der Bedarfsplanüberprüfung 2010 fordert der Verband

- die Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs an die geplante NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar,
- die dazu erforderlichen Optimierungen und Infrastrukturmaßnahmen sowie die entsprechenden Planungsprozesse schnellstmöglich einzuleiten,
- die Unterstützung der Bundestagsfraktionen sowie der Landesregierung Baden-Württemberg seitens des Bundes für seine Anliegen sowie
- die Beteiligung des Verbandes an den weiteren Entwicklungsprozessen.⁴¹

Neben Detailänderungen fordert der Verband in seiner **Stellungnahme zum o. g. Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030** u. a., dass der Bund zum Zwecke der Beteiligung der Bürger und der Region an den weiteren Entwicklungsprozessen im Zusammenhang mit der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar einen Projektbeirat einrichten solle.⁴²

4.2. Stellungnahme der IHK Rhein-Neckar

In ihrer Stellungnahme zur Veröffentlichung der Ergebnisse der „Korridorstudie Mittelrhein“ führt die Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar u. a. aus:

„Die IHK Rhein-Neckar sieht nach der Präsentation der Ergebnisse der „Korridorstudie Mittelrhein“ die dringende Notwendigkeit einer Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar bestätigt.

Bereits heute sind die vorhandenen Trassen in der Region überlastet und diese Engpässe werden sich durch die prognostizierten Zuwächse im Schienenverkehr weiter verschärfen. [...]

41 Siehe Verband Region Rhein/Neckar (2011). Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar bekennt sich zur Vollanbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs. Pressemitteilung vom 05.02.2011 sowie Verband Region Rhein/Neckar (2011). Resolution des Regionalforums ICE-Knoten Rhein-Neckar zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrsministeriums vom 05.02.2011. Link: https://www.m-r-n.com/start/news-und-media/presseinformationen.html?tx_khpresse_newsitemlist%5Bfile%5D=fileadmin%2Fuser_upload%2FImage%2F05_Meta%2FPresse%2FPresseinformationen%2F2011%2FPI-ICE-Forum05022011.pdf&tx_khpresse_newsitemlist%5Baction%5D=download&tx_khpresse_newsitemlist%5Bcontroller%5D=Newsitem&cHash=3e001753db8e5bbddd058c04d88dfd54 (letzter Abruf: 06.05.2016).

42 Die vollständige Stellungnahme des Verbandes vom 25.04.2016 sowie eine vom Verband in Auftrag gegebene Studie zu der Frage, ob und in welcher Form die seitens des Verbandes im Rahmen der Erstellung der „Korridorstudie Mittelrhein“ erhobenen Forderungen im Entwurf des BVWP 2030 umgesetzt wurden, sind auf der Internetseite des Verbandes abrufbar. Link: https://www.m-r-n.com/fileadmin/user_upload/VRRN/Planung_und_Entwicklung/Sitzungsunterlagen/VV/VRRN_VV_29_22_04_16_TOP_8_Bundesverkehrswegeplan_2030.pdf (letzter Abruf: 06.05.2016).

Ein besonderes Augenmerk legt die IHK nach wie vor auf die Anbindung des Hauptbahnhofs Mannheims, mit einer sehr guten Bedienqualität und –häufigkeit sowie die gute Erreichbarkeit des Mannheimer Rangierbahnhofs. Dies ist unverzichtbarer Bestandteil für die Wirtschaft der Region und die Standortqualität beim Schienenverkehr.“⁴³

4.3. Presseinformationen

Die geplante NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar war und ist auch Gegenstand zahlreicher Veröffentlichungen insbesondere der Lokalpresse, die vor der Aufnahme der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege eine **Unterschriftenaktion** organisierte, die sich dagegen wandte, die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar am Mannheimer Hauptbahnhof vorbei zu führen (Bypass-Variante).⁴⁴

Das Thema der Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs sowie die Frage, wann mit dem Beginn der Bauarbeiten zu rechnen ist, ist Gegenstand jüngster Veröffentlichungen im Zusammenhang mit der geplanten Neubaustrecke.⁴⁵

ENDE DER BEARBEITUNG

43 IHK Rhein-Neckar (2014). Studie belegt Bedarf für Neubaustrecke. Brancheninformationen. Dok.-Nr. 175072. Link: <https://www.rhein-neckar.ihk24.de/wirtschaftstandort/branchen/Verkehr/Brancheninformatio-nen/schiene/ICE-Forum/945496> (letzter Abruf: 06.05.2016).

44 Vgl. Mannheimer Morgen Großdruckerei und Verlag GmbH (2014). 15 Jahre voller Diskussion. Onlineartikel des Mannheimer Morgen vom 13.03.2015. Link: <http://www.morgenweb.de/nachrichten/welt-und-wissen/15-jahre-voller-diskussion-1.2150449> (letzter Abruf: 06.05.2016).

45 Vgl. etwa Albrecht, Alexander (2016). ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim: Wird erst in zehn Jahren gebaut? Onlineartikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 22.03.2016. Link: http://www.rnz.de/nachrichten/metropol-region_artikel,-ICE-Neubaustrecke-Frankfurt-Mannheim-Wird-erst-in-zehn-Jahren-gebaut-_arid,178874.html (letzter Abruf: 06.05.2016).