

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrsprojekt ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

Die geplante ICE-Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main/Rhein-Neckar soll Frankfurt und Mannheim verbinden. Ziel dieser NBS von 85 Kilometern Länge und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde ausgelegte Trasse ist es, den Missing Link zwischen den bereits bestehenden Neubaustrecken Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart zu schließen. Darüber hinaus soll diese NBS den heute über die Riedbahn geführten Fern- und Güterverkehr aufnehmen und die Region Starkenburg über den Hauptbahnhof Darmstadt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden. Diese NBS ist zusätzlich von internationaler Bedeutung, da sie auch einen Missing Link im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz der transeuropäischen Netze (Lyon–Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam–Antwerpen) schließen soll. Das seit 1993 geplante Projekt sollte ursprünglich schon 2007 in Betrieb genommen werden, die aktuellen Planungen sehen eine Inbetriebnahme für 2017 vor. Hinsichtlich dieser Strecke ergeben sich folgende Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es für die verschiedenen Trassenvarianten I–IV Kostenberechnungen, und wie fallen diese aus?
2. In welchem Umfang ist die Finanzierung der NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar gesichert?
3. Wurde der Flächenverbrauch der einzelnen Streckenvarianten berechnet?
4. Wie hoch ist der Flächenverbrauch der einzelnen Streckenvarianten?
5. Wurde die potentielle Lärmbelastigung für die Anwohner der einzelnen Streckenvarianten berechnet?
6. Wie hoch ist die potentielle Lärmbelastigung für die Anwohner der einzelnen Streckenvarianten?
7. Wie ist vor dem Hintergrund, dass eine Inbetriebnahme der NBS in den Planungen aus dem Jahr 1993 ursprünglich für das Jahr 2007 vorgesehen gewesen war, die nun geplante Inbetriebnahme für das Jahr 2017 zu erklären, und wird definitiv an diesem Ziel festgehalten?

8. Inwieweit ist die im Bundesschienenwegeausbaugesetz von 1993 (S. 6) und im Verkehrsinvestitionsbericht 2008 (Bundestagsdrucksache 16/11850, S. 152, Fußnote 4) festgehaltene Anbindung der Region Starkenburg über den Hauptbahnhof Darmstadt für die Deutsche Bahn AG (DB AG) rechtlich bindend?
9. Wie ist es zu erklären, dass die DB AG eine Anbindung der Region Starkenburg über einen neu zu bauenden Außenbahnhof Darmstadt West präferiert und eine Anbindung über den Hauptbahnhof Darmstadt mit Hilfe einer, in einem Abstimmungspapier zwischen DB AG, Stadt Darmstadt und dem betreffenden hessischen Ministerium vom 1. Februar 2007 als Konsenstrasse bezeichnete Bypass-Anbindung definitiv ausschließt?
10. Existieren Projektkostenberechnungen für den Bau eines neuen Außenbahnhofs Darmstadt-West und den Ausbau des Hauptbahnhofs Darmstadt?
11. Wie hoch ist die Differenz der Berechnungen, und wie kommt diese zu Stande?
12. Wie ist es zu erklären, dass die DB AG eine lange Gesamtreisezeit von 20 bis 25 Minuten vom Hauptbahnhof zu dem von ihr präferierten Außenbahnhof Darmstadt-West als Argument für den Außenbahnhof anbringt?
13. Welche Rahmenbedingungen sind in dem ICE-Betriebskonzept für den Bahnhof West der DB AG enthalten, inwiefern weichen diese von früheren Rahmenbedingungen ab, und wie ist das Betriebskonzept ausgestaltet?
14. Wie ist es zu erklären, dass von der DB AG ein nicht vorgesehener zusätzlicher Halt auf der NBS am Bahnhof Bensheim eingeplant wird?
15. Ist dieser zusätzliche Halt in die Kostenberechnung der NBS eingeflossen?
16. Wenn nicht, gibt es eine neue Kostenberechnung, welche diesen Halt berücksichtigt?

Berlin, den 25. Februar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion