

Vorlage-Nr.: **2654-2015/DaDi**  
 Aktenzeichen: 722-002  
 Fachbereich: Fraktion der FDP  
 Herr Fraktionsvorsitzender Klaus-Jürgen Hoffie  
 Beteiligungen:

Produkt: **1.01.01.02 Gremienmanagement**

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Kreistag	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **Eisenbahn-Korridor Frankfurt-Mannheim - Aktualisierung - Anfrage FDP**

### **Anfrage der Fraktion der FDP:**

Mit DS 1358-2013/DaDi hat der KA auf 12 Fragen der FDP-Fraktion zum Sachstand „Eisenbahn-Korridor Frankfurt-Mannheim“ ausführlich geantwortet. Vor diesem Hintergrund bitten wir heute - genau zwei Jahre später – um Aktualisierung der Antworten zu den damals eingereichten Fragen:

1. Welche Ergebnisse liegen aufgrund der inzwischen erfolgten Gespräche, teils im Rahmen von Projektberatungen, sowie den seinerzeit für das Frühjahr 2013 angekündigten Planungsvorstellungen vor (s. Antworten zu 1 und 2 der o.g. Anfrage)?

### **Antwort:**

*Die durch den Bund in Auftrag gegebene Studie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar (Korridorstudie)“ wurde bislang nicht veröffentlicht.*

*Erstmals sind bei einer Vorabinformationsveranstaltung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain und der Metropolregion Rhein-Neckar am 21. Juli 2014 Inhalte der Studie skizziert worden. Ferner fand am 30. Oktober 2014 auf Einladung des Hessischen Staatsministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung ein Besprechungstermin in Wiesbaden statt, bei welchem die Inhalte weitergehend erörtert wurden.*

*Demnach ergibt sich, dass laut Korridorstudie für eine erforderliche Neubaustrecke unter anderem folgende Prämissen gelten:*

- Eine Streckenführung parallel zu A5/A67, tagsüber Schienenpersonenfernverkehr, nachts Schienengüterverkehr, erzielt die größte gesamtwirtschaftliche Rentabilität.*
- Eine Nordanbindung von Darmstadt ist erforderlich. Hierdurch kann mit einer Wallauer Spange eine Anbindung Darmstadts an den Flughafen Frankfurt und Wiesbaden erfolgen.*
- Eine Verbindung der Strecke Mainz-Darmstadt mit der Neubaustrecke ist erforderlich. Hierfür werden vier Möglichkeiten benannt: Klein-Gerauer Spange, Weiterstädter Spange, Südanbindung Darmstadt, Pfungstädter Spange*

*Nach Veröffentlichung der Korridorstudie sind die Gremien der betroffenen Städte und Gemeinden des Kreisgebietes als auch der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg angehalten, eine aktuelle Beschlusslage herbeizuführen. Dies ist für den Landkreis mutmaßlich im Mai 2015 vorgesehen.*

2. Hält der Kreisausschuss nach wie vor an seiner damaligen Position fest (Antworten zu 6 und 7)?  
(6) Eine Trennung von Fern- und Nahverkehrszügen wird als sinnvoll erachtet. Im Gegenzug zur Position des Kreises Bergstraße, die eine Streckenführung für Personenfernzüge (ICEs) über die Main-Neckar-Bahn vorsieht, sollen aus Sicht des Landkreises Darmstadt-Dieburg auf dieser Bestandsstrecke mehr Züge im ÖPNV verkehren. Eine Neubaustrecke sollte neben Güterfernzügen auch Personenfernzüge aufnehmen können. Dies sichert einen optimalen Lärmschutz, abseits von Wohnlagen und schafft Kapazitäten auf den Bestandsstrecken für den ÖPNV.  
(7) Ziel ist es, lärmintensive Schnell- und Güterzüge von den Ortslagen fern zu halten. Im Rahmen des Bündelungsgebots bietet sich ein Strang für Güter- und Personenfernzüge entlang der genannten Trasse (A5, A67) an. Diese Variante wurde bereits im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens als raumverträglich eingestuft.

**Antwort:**

Ja. Ergänzend ist anzumerken, dass der Fokus der Beurteilung einer Neubaustrecke auf volkswirtschaftliche Relevanz, Vorgaben der Raumordnung und vor allem auf die Interessenslage des Landkreises und seiner Städte und Gemeinden gerichtet ist. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage der Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt an die Neubaustrecke. Hinsichtlich Trassenverlauf, -nutzung sowie Anbindungen (also auch der Frage der Vollenbindung der Stadt Darmstadt) ist abzuwägen, inwieweit für die Bevölkerung des Landkreises Darmstadt-Dieburg ein unmittelbarer Mobilitätsnutzen erlangt werden kann und Lärmemissionen vermieden werden können.

3. Betrachtet der Kreisausschuss den möglichen Wegfall der ursprünglich geplanten ICE-Trasse zu Gunsten einer reinen Güterverkehrstrasse weiterhin als unwahrscheinlich (8)?

**Antwort:** Ja.

4. Welche Inhalte und welche Ergebnisse haben aktuell die Gespräche zwischen den Starkenburg-Landkreisen und der Stadt Darmstadt zur Problematik des Schienenkorridors (9)?

**Antwort:**

Am 25. November 2014 kam es bei der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar zwecks Bewertung der vorliegenden Erkenntnisse zu einer Zusammenkunft. Hierzu waren neben den Landkreisen der Region und der Stadt Darmstadt sämtliche potentiell betroffenen Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg eingeladen. Im Nachgang wurde eine Formulierung erstellt, die als Minimalkonsens drei Punkte aufführt:

- Eine eventuelle (Voll)Anbindung der Stadt Darmstadt kann nördlich entsprechend des bisherigen Raumordnungsverfahrens erfolgen. Eine Südanbindung ist indes im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Beurteilung und raumordnerischen Abwägung neu zu bewerten, was im Übrigen die Variante Pfungstädter Spange nicht einschließt.
- Die Neubaustrecke soll für Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr konzipiert sein.
- Freiwerdende Kapazitäten der Bestandsstrecken sollen für angepasste Regional- und Nahverkehrsverbindungen dienen

Die Unterzeichnung für den Landkreis Darmstadt-Dieburg erfolgte, da die Punkte bei der Erörterung durch Kommunen des Westkreises mitgetragen wurden und sie der aktuellen Beschlusslage des Kreistages entsprechen.

5. Wann wird nunmehr das in Antwort 10 „in Kürze“ angekündigte Positionspapier vorgelegt, das den Konsens der Region sowie der IHK-Darmstadt und dem HMWVL belegen soll (12)?

**Antwort:**

*Siehe 4.*

6. Wann hat der Projektbeirat zuletzt getagt und inwieweit ist dieser (noch) aktiv in Gespräche und Planungen einbezogen (11)?

**Antwort:**

*Der Projektbeirat wurde zwischenzeitlich nicht wieder einberufen.*