

Vorfahrt für ICE und S-Bahn durch neue Kapazitäten für den Güterverkehr

- Doppelte Schienenanbindung an den Frankfurter Flughafen
- Entlastung der Straße und Reduzierung des Bahnlärms entlang der bestehenden Bahntrassen
- Mehr Kapazitäten für die S-Bahn

1. Ausgangssituation:

Die Region ringt seit über 10 Jahren mit der DB AG und dem Bund um eine ICE-Neubautrasse. Nach vielen Planungs- und Abstimmungsgesprächen kam der Bund im November 2010 zu dem Ergebnis, dass eine reine ICE-Trasse nicht den gewünschten Entlastungseffekt für den Schienenkorridor zwischen Köln und Basel und im engeren Bereich zwischen Rhein-Main / Rhein-Neckar schaffen würde. Der prognostizierte steigende Güterverkehr (CODE 24) zwischen Rotterdam und Genua kann durch eine ICE-Neubautrasse nicht kompensiert werden. Mischverkehr auf einer ICE-Trasse würde wiederum dem schnellen Personenfernverkehr entgegenstehen.

Vor diesem Hintergrund wurden die Planungen gestoppt und vom Bundesverkehrsministerium ein Gutachten zur Optimierung dieses Schienenkorridors ausgeschrieben und Anfang 2012 in Auftrag gegeben. Das Gutachten soll im Sommer 2013 kurz vor der Bundestagswahl vorliegen. Mit der neuen Legislaturperiode des Bundestages soll auf dieser Grundlage bis 2015 der Bundesverkehrswegeplan fortgeschrieben werden, der die Finanzierungsprioritäten für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland festlegt.

Aus dieser Zeitachse ergibt sich die Notwendigkeit, dass sich die Metropolregion Rhein-Neckar mit der Thematik der Neubautrasse befasst, zu einer einmütigen Position bekennt, diese zeitnah und proaktiv beim Bundesverkehrsministerium im Hinblick auf eine Einflussnahme auf die derzeit tätigen Gutachter vertritt.

2. Lösung :

Bau einer reinen Güterverkehrstrasse in dem zu untersuchenden Korridor Region Rhein-Main / Rhein-Neckar.

Eine reine Güterverkehrstrasse könnte („Zug an Zug“) Güterzüge in optimierter Auslastung einer Bahntrasse durch die Region führen. Die dafür zu bauende Neubautrasse könnte im Hinblick auf die Trassenführung berücksichtigen, dass Lärmemissionen soweit wie möglich von bestehenden Siedlungsräumen ferngehalten bleiben. Gleichzeitig würden Güterzüge auf den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen (linksrheinisch Mainz-Ludwigshafen und rechtsrheinisch Frankfurt Flughafen-Mannheim (Riedbahn) und Frankfurt-Heidelberg (Rhein-Neckar-Bahn),
- fast - vollständig auf die Güterverkehrsneubautrasse verlagert werden können. Damit würden auf diesen drei wichtigen Nord-Süd-Verbindungen durch die Metropolregion Rhein-Neckar die notwendigen Kapazitäten für den Personenfern- (ICE) und -nahverkehr (S-Bahn) geschaffen und derzeit bestehende Lärmemissionen deutlich reduziert werden können.

Neben der Güterverkehrsneubautrasse sind zwei weitere bauliche Ergänzungen notwendig:

a)

Eine Verbindungsspanne der Main-Neckar-Bahn von Darmstadt direkt nach Frankfurt/Flughafen, um damit die Main-Neckar-Bahn von Walldorf über Heidelberg, Weinheim-Bensheim über Darmstadt neben der Riedbahn ebenfalls direkt mit dem Frankfurter Flughafen zu verbinden

und

b)

Streckenoptimierungen an einzelnen Abschnitten der Riedbahn, um auf der Strecke zwischen Frankfurt/Flughafen und Mannheim ein höheres Tempo für Fernverkehrszüge erreichen zu können und damit die ICE-Führung über den Mannheimer Hauptbahnhof in seiner Attraktivität weiter zu erhöhen.

Mit diesen baulichen Maßnahmen, die alle im Hinblick auf Kostenaufwand und bisherige Planungsziele für Bund, als auch für die DB AG realistisch erscheinen, ergeben sich damit zusammengefasst folgende Vorteile:

- Fast vollständige Entlastung der bestehenden Bahnverbindungen von Güterverkehr und damit erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen für viele Siedlungsräume.
- Die Entflechtung des Mischverkehrs (Güter- und Personenverkehr) schafft die Voraussetzung für einen gut vertakteten S-Bahn-Verkehr auf diesen Schienenstrecken.
- Beide Gleisäste auf der rechtsrheinischen Seite hätten sowohl von Walldorf/Heidelberg über Bergstraße/Darmstadt, als auch von Mannheim über die Riedbahn eine direkte Anbindung zum Frankfurter Flughafen und damit für über 70% der Bevölkerung der Metropolregion Rhein-Neckar eine Anschlusszeit zwischen 30 und 40 Minuten zum größten Flughafen Kontinentaleuropas. Damit wäre auch die Fragestellung eines Regionalflughafens erledigt und für die Metropolregion Rhein-Neckar sachgerecht gelöst.
- Die Frage eines „Bypasses“ für ICE-Züge stellt sich damit nicht mehr: die ICE´s werden über die bestehenden Schienenstrecken (Riedbahn von Frankfurt/Flughafen nach Mannheim Hauptbahnhof bzw. über die Main-Neckar-Bahn von Darmstadt Hauptbahnhof über Bensheim/Weinheim nach Heidelberg Hauptbahnhof geführt.
- Durch die volle Kapazität einer reinen Güterverkehrsstrecke würde zusätzlich das Straßennetz (insbesondere die Autobahnen) in der Metropolregion Rhein-Neckar erheblich entlastet.

3. Vorschlag für die weitere Vorgehensweise:

Der Vorstand der Metropolregion Rhein-Neckar sollte sich als Führungsgremien der Metropolregion mit dieser Zielsetzung kurzfristig befassen und wenn möglich, sich diese schnell zu eigen machen. Auf dieser Grundlage sollte schnellstmöglich mit der Spitze des Bundesverkehrsministeriums (Minister Ramsauer, Staatssekretär Ferlemann) in Berlin ein Spitzentreffen vereinbart werden, in dem dieser Vorschlag erläutert und darum gebeten wird, diesen Vorschlag der Metropolregion Rhein-Neckar den Gutachtern als Lösungsoption zu unterbreiten.

Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums als Auftraggeber und Umsetzung durch die Deutsche Bahn AG könnte der Deutsche Bundestag mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes im Jahr 2015 finanziell grünes Licht geben, dieses Projekt zügig umzusetzen. Mit dieser Umsetzung wäre ein großer Teil der Verkehrsinfrastrukturfragen der Metropolregion Rhein-Neckar gelöst (Fernverkehr, schneller Regionalverkehr, S-Bahn, Entlastung von Güterverkehr bestehender Schienen und Straße, doppelte Anbindung an Frankfurt Flughafen).