

Beschlussvorlage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-1643/1
erstellt am: 07.05.2015

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz
Verfasser/in: Frau Corinna Schierz
Aktenzeichen: L-3/3/RR/13/Schienenverkehr

Stellungnahme zur Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	08.05.2015	Ö	Beschlussfassung
Haupt-, Finanz- und Personalaus- schuss	08.05.2015	Ö	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur / der Haupt-, Finanz- und Personalaus-
ausschuss beschließt die nachfolgende Stellungnahme des Kreises Bergstraße zur
verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main -
Rhein/Neckar - Karlsruhe.

Sie ist an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiterzuleiten.

Erläuterung:

In der Diskussion um die Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse positioniert sich die Region Bergstraße, vertreten durch die Städte und Gemeinden Bensheim, Einhausen, Lampertheim und Lorsch, Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen und den Landkreis Bergstraße, wie folgt:

Nach vielen Planungs- und Abstimmungsgesprächen wurde am 12.03.2015 die lang erwartete verkehrliche Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe bei den Regionalverbänden Rhein-Main und Rhein-Neckar präsentiert. Diese Studie bildet den Auftakt für den Lückenschluss des Schienenkorridors Rotterdam-Genua. Dabei gilt der Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim schon heute als der am stärksten belastete des gesamten ICE-Netzes der Deutschen Bahn. Aufgabenstellung dieser Studie ist die Entwicklung eines neuen Zielkonzeptes für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dabei wurden unterschiedliche Planfälle mit den geschätzten Grobkosten gegenüber gestellt. Folgende Stellungnahme soll in die anstehende Bewertung der Schienenprojekte und die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 einfließen:

Beschluss:

1. Die Grundlage des Untersuchungsansatzes ist fehlerhaft:

Als Grundlage für die Verkehrsnachfrage wurden die Prognosewerte für 2025 genutzt. Die Prognosewerte für 2030 des Bundes sind jedoch für den Bundesverkehrswegeplan 2015 maßgebend und müssen berücksichtigt werden. Die Prognose geht von einem Zuwachs an Güterverkehre von 43% bis 2030 deutschlandweit aus. Die Prognose für diese wichtige Nord-Süd-Transverale im Abschnitt der Mittelrheinachse dürfte noch weit über dem deutschlandweiten Durchschnitt liegen, was in der Korridorstudie nicht weiter quantifiziert wurde.

2. Der in der Korridorstudie gewählte Untersuchungsansatz ist nicht ausreichend:

Die Vorzugsvariante 1c hat ein erhebliches Defizit im Umgang mit dem Güterverkehr am Tag, da bei dieser Variante die Güterverkehre die Neubaustrecke ausschließlich in der Nacht nutzen. Eine sinnvolle Vertaktung von Güterverkehre auf dieser Strecke ist nicht möglich, da die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist.

Die Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn werden durch die Vorzugsvariante stärker belastet als bisher, da Sie von ICE-Verkehren entlastet, aber dafür die stetig ansteigenden Güterverkehre aufnehmen. Mit der Variante 1c werden die Bestandsstecken zwar in der Nacht entlastet, aber nicht am Tag. Hier ist mit einer Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen. Gleichzeitig müssen die Anlieger an der Neubaustrecke mit Lärmbelastung in der Nacht rechnen.

Die Probleme des zunehmenden Güterverkehrs am Tag wurde mit der Untersuchung nicht gelöst.

3. Die Korridorstudie löst nicht die Kapazitätsfrage:

Der Mischverkehr auf den Bestandsstrecken führt dazu, dass hier Kapazitätsprobleme zu erwarten sind. Ausreichende Trassenkapazitäten und die damit einhergehende Vertaktung ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für unsere Region. Bei den im Gutachten prognostizierte Zunahme des Schienenpersonenverkehrs von 13% lt. Verkehrsprognose 2030 ist es erforderlich, dass die erforderlichen Trassenkapazitäten für eine bedarfsge-rechte Verdichtung der Bedienungsangebote des Schienenpersonenfernverkehrs bei einem ICE-adäquaten Geschwindigkeitsniveau gewährleistet wird. Aber auch die Umsetzung der 2.Ausbaustufe der S-Bahn für den Schienenpersonennahverkehr in der Region muss gewährleistet sein. Nur die Entflechtung des Mischverkehrs schafft die Voraussetzung für einen gut vertakteten S-Bahn-Verkehr auf dieser Strecke. Die Nahverkehrsentwicklung muss gesichert sein.

4. Die Region fordert daher die Umsetzung einer linksrheinischen Güterverkehrs-trasse mit einer Anbindung an Mannheim (Güterverkehrsgleis an den Mannheimer Güterbahnhof) aufgrund folgender Vorteile:

Eine Variante für die Güterverkehrsneubaustrecke im Nordkorridor ist der Planfall 2a (s. Abb.1) mit der Streckenführung von Köln bis Bobenheim (Ludwigshafen) mit einem geschätzten Investitionsvolumen von ca. 11 Milliarden €.

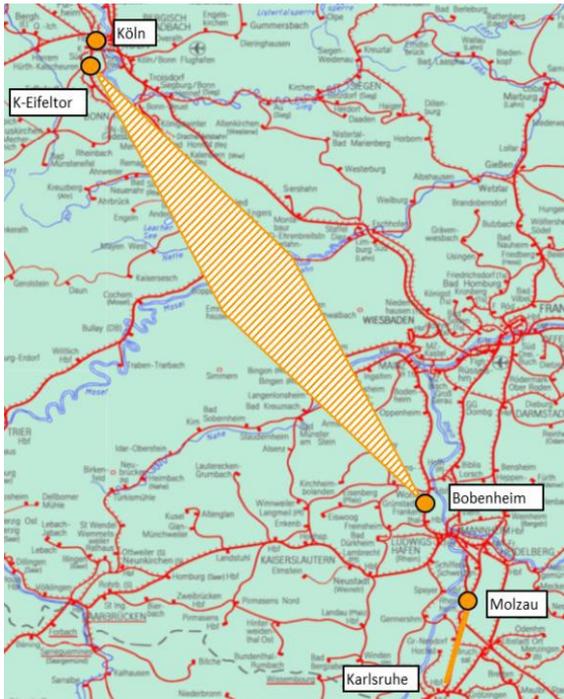


Abbildung 1: Planfall 2a aus der Konzeption für die Korridorstudie Mittelrheinachse

Diese Variante wurde vor einigen Jahren bereits vom damaligen Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz Kurt Beck vorgeschlagen. Auch Staatssekretär Enak Ferlemann hat in den Vorstellungsterminen am 12.03.15 deutlich gemacht, dass er diesem Vorschlag des Streckenverlaufs durchaus positiv gegenüber steht. Auch der Rheingau und die Stadt Mannheim wären durch diese Umfahrung stark entlastet, da die Güterverkehre nicht von Westen in die Stadt Mannheim geführt werden müssten.

- 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. Nach heutigem Stand sind die Bestandstrassen für den Güterverkehr bereits zu 100 Prozent ausgelastet. Aus der Studie ergehen keinerlei realistische Vorschläge und Berechnungen wie der prognostizierte Zuwachs von 43 Prozent auf den Bestandsstrecken abgewickelt werden soll.

Bei der Abwicklung des prognostizierten Zuwachses des Güterverkehrs wird erwartet, dass viel Schienengüterverkehr insbesondere tagsüber weiterhin auf den Bestandsstrecken abgewickelt werden muss. Dies würde neben der Behinderung des S-Bahnverkehrs zu größeren Lärmbelastungen in den Städten entlang der Bergstraße und dem Ried führen, da hier keine Verpflichtung auf einen angepassten Lärmschutz besteht. Zudem sind auch technische Probleme zu erwarten, die entstehen, wenn schnellere und langsamere Züge auf der gleichen Strecke fahren.

Aufgrund der Auslegung der Kurvenüberhöhungen für bestimmte Geschwindigkeiten entstehen Lärm- und Abrieb-Probleme an den Gleisen und an den Rädern.

- Durch Streckenoptimierungen an einzelnen Abschnitten der Riedbahn, kann auf der Strecke zwischen Frankfurt/Flughafen und Mannheim ein höheres Tempo für Fernverkehrszüge erreicht werden und damit die ICE-Führung über den Mannheimer Hauptbahnhof in seiner Attraktivität weiter erhöhen.
- Eine fast vollständige Entlastung der bestehenden Bahnverbindungen von Güterverkehr bedeutet eine erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen für viele Siedlungsräume am Tag und vor allem in der Nacht.
- 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.
- Durch die volle Kapazität einer reinen Güterverkehrsstrecke würde zusätzlich das Straßennetz (insbesondere die Autobahnen) in der Metropolregion Rhein-Neckar erheblich entlastet.
- Entlastung des gesamten Mittelrheintals
- Trennung der Verkehre, die Vertaktung kann optimiert werden

5. Ein Lückenschluss zwischen Frankfurt und Mannheim ist nach Auffassung der Gutachter der Korridorstudie notwendig, um dem Personenfernverkehr gerecht zu werden:

In der Studie wird eine Neubautrasse entlang der A67 zwischen Mannheim und Frankfurt favorisiert. Bei dieser Führung in gebündelter Form darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L3110 mit der A67 abgewichen werden. Diese Neubautrasse ist ausschließlich mit einer bergmännisch umgesetzten Tunnellösung zwischen Bensheim-Langwaden und Lorsch unter der besonderen Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren. An allen Bestandsstrecken werden Lärmsanierungsmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke gefordert.

Diese Position wurde bereits vom Kreistag des Kreises Bergstraße am 14.04.2008 einstimmig beschlossen (siehe Anlage).

Wir fordern einen intelligenten Lösungsansatz für die Fragen der Güterverkehre und des Schienenpersonenverkehrs. Mit der Lösung der Güterverkehrsproblematik wäre ein großer Teil der Verkehrsinfrastrukturfragen der betroffenen Regionen im Hinblick auf Fernverkehr, schneller Regionalverkehr, S-Bahn, Entlastung von Güterverkehr bestehender Schienen und Straßen, doppelte Anbindung an den Frankfurter Flughafen gelöst.