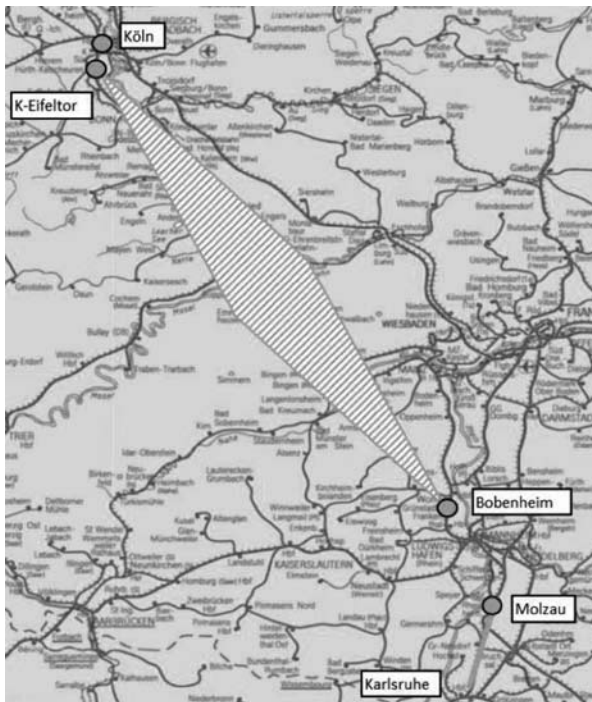


Positionspapier zur Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe

Landkreis Bergstraße. Der Landrat. 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, Naturschutzverbänden, Bürgerinitiativen und dem 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 Schienekorridors Rotterdam-Genua. Dabei ist der Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim schon heute als der am stärksten belastete



Planfall 2a aus der Konzeption für die Korridorstudie Mittelrheinachse - Studie unter www.bmvi.de > Verkehr und Mobilität > Verkehrspolitik > Verkehrsinfrastruktur > Bundesverkehrswegeplan > Korridorstudie Mittelrhein

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. 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 Euro.

Diese Variante wurde vor einigen Jahren bereits vom damaligen Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz Kurt Beck vorgeschlagen. Auch Staatssekretär Enak Ferlemann (Bundesverkehrsministerium) 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.

Die Region fordert daher als beste Lösung die Umsetzung einer reinen linksrheinischen Güterverkehrsstrasse (Planfall 2a), aufgrund folgender Vorteile:

- Eine reine Güterverkehrsstrasse könnte („Zug an Zug“) Güterzüge in optimierter Auslastung einer Bahntrasse durch die Region führen. Die dafür zu bauende Neubaustrecke 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 Güterverkehrsneubaustrecke 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.

Bei der Abwicklung des prognostizierten Zuwachses des Güterverkehrs (43% bis zum Jahr 2030 lt. Verkehrsprognose) auf den Bestandsstrecken dagegen, würde es zu größeren Lärmbelastungen in den Städten entlang der Bergstraße und dem Ried kommen, 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

Diese Position wurde bereits vom Kreistag des Kreises Bergstraße am 05.11.2012 einstimmig beschlossen.

Mit der Umsetzung der reinen linksrheinischen Güterverkehrs-Trasse (Planfall 2a) 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.