

Die „vergessene“ Neubaustrecke:

Im Stau vom Main zum Neckar

Höchste Priorität für Rhein/Main-Rhein/Neckar von Michael Löwe



Foto: Engel

Den Stau sieht man nicht, doch die Riedbahn ist völlig überlastet: hier bei Riedstadt-Goddelau.

➤ Die Züge stauen sich mitten in Deutschland: Von Mainz und Frankfurt nach Mannheim und Heidelberg und umgekehrt geht nichts mehr. Der Engpass wäre voraussehbar gewesen. Während sich alle Kenner der Situation einig sind, dass hier so schnell wie möglich gebaut werden muss, betreibt die DB-Konzernspitze lieber andere Prestigeprojekte.

■ Drei Strecken – alle verstopft

Zwischen dem Großraum Rhein-Neckar und dem Großraum Rhein-Main gibt es drei Eisenbahnstrecken: die linksrheinische Strecke Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz, die sog. Riedbahn Mannheim – Biblis – Frankfurt und die sog. Main-Neckar-Bahn Heidelberg/Mannheim – Darmstadt – Frankfurt. Auf allen drei

Strecken fahren werktags jeweils mindestens 200, teils auch über 300 Züge pro Tag (siehe Grafik rechte Seite). Damit sind die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn schon seit Jahren so stark ausgelastet, dass von den Bestellern des Nahverkehrs geplante und gewünschte S-Bahnen (Riedbahn) und RE-Züge (Main-Neckar-Bahn) nicht oder nicht mit den kürzest möglichen Fahrzeiten gefahren werden können. Auch Anmeldungen von Güterverkehrsstrassen auf der Main-Neckar-Bahn müssen von DB Netz teilweise abschlägig beschieden werden.

Dabei verschärft sich die Auslastung der Bahnstrecken in der nördlichen Rheinebene seit Jahren. Durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecken (NBS) Stuttgart – Mannheim 1991 und Frankfurt – Köln 2002 stieg der Fernverkehr an. Auf den Strecken Frankfurt – Darmstadt und Frankfurt – Riedstadt-Goddelau (Riedbahn) wurden S-Bahn-Verkehre eingerichtet. Die erfolgreiche S-Bahn Rhein-Neckar schließlich konnte 2003 nur in Ost-West-Richtung starten, da die Infrastruktur nördlich von Mannheim/Heidelberg noch keinen S-Bahn-Verkehr zulässt.

Auch in Zukunft wird die Belastung der Strecken in der nördlichen Rheinebene weiter zunehmen. Als Ursachen sind hier insbesondere die Inbetrieb-

nahme der französischen Neubaustrecke TGV Est (2007) mit den Hochgeschwindigkeitsverkehren Paris – Straßburg – Frankfurt und Paris – Saarbrücken – Frankfurt sowie die Fertigstellung des Lötschbergtunnels (2007) und des Gotthard-Basistunnels (2015) in der Schweiz zu nennen. Durch die zuletzt genannten beiden Maßnahmen soll vor allem der Güterverkehr auf der Schiene in der Achse Basel – Frankfurt erheblich zunehmen.

Es ist und war also schon lange abzusehen, dass die bestehende Schienen-Infrastruktur zwischen dem Großraum Rhein-Neckar und dem Großraum Rhein-Main nicht ausreicht.

So forderten PRO BAHN und der VCD schon 1993 eine Neubaustrecke in diesem Raum (1). Auch andere, z. B. das Planungsbüro Vieregge-Rössler-Bohm in München, sahen in einer NBS die einzige Möglichkeit, die Engpässe im Schienenverkehr in dieser Region zu beseitigen (2).

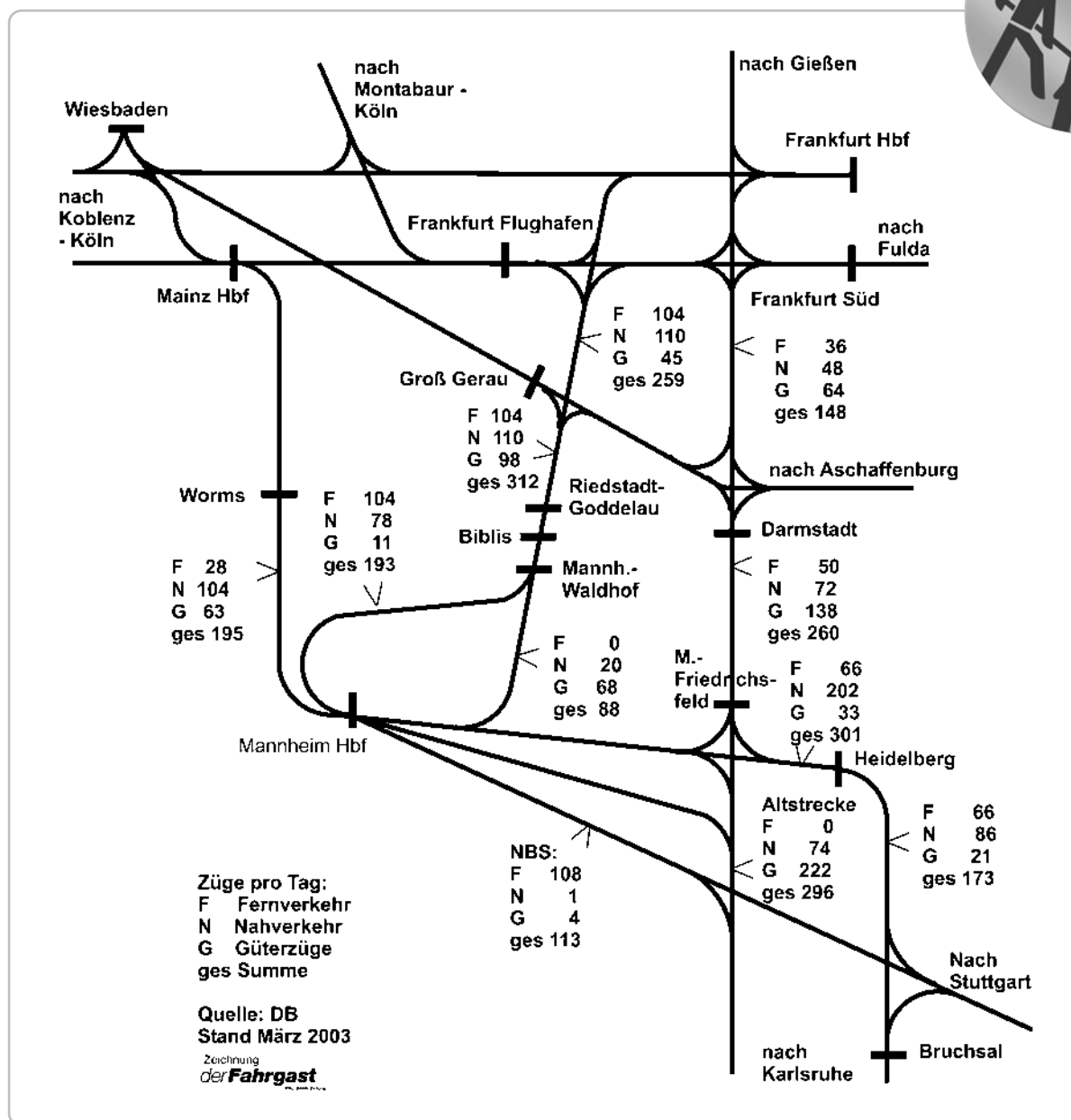
Planung gegen Fahrgastinteressen

Die DB sperrte sich lange gegen derartige Pläne. Im Rahmen von Netz 21 war geplant, den Fernverkehr ausschließlich über die Riedbahn zu führen und auf der linksrheinischen Strecke sowie auf der Main-Neckar-Bahn fast ausschließlich Nah- und Güterverkehr fahren zu lassen. Dieses Konzept konnte aus mehreren Gründen nicht aufgehen: Zum einen sind und waren auf dem nördlichen und südlichen Ast der Riedbahn S-Bahn-Verkehre geplant; zum anderen liegen an der Main-Neckar-Bahn mit Weinheim, Bensheim und Darmstadt Städte, die über Bahnhöfe in zentraler Lage und ein direktes Einzugsgebiet von rund einer halben Million Einwohner verfügen, sodass hier Fernverkehr notwendig ist und auch eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Als der Druck durch die inzwischen in Bau befindliche NBS Köln-Frankfurt immer stärker wurde, gab im Herbst 1997 das hessische Verkehrsministerium ein Gutachten „Integrierte Planung Südhessen“ in Auftrag, das die künftige

Schiienenverkehrsauslastung in Südhessen zum Untersuchungsgegenstand hatte. Parallel dazu vergab auch die DB AG ein Gutachten für den anschließenden nordbadischen Raum. Beide Gutachten kamen übereinstimmend zu dem Schluss, dass nur eine NBS die Probleme in der nördlichen Rheinebene lösen könne.

Daraufhin meldeten schließlich im September 1998 das Land Hessen und im Dezember 1998 die DB eine Neubaustrecke beim Bundesverkehrsministerium an. PRO BAHN setzte sich von Anfang an dafür ein, dass neben Mannheim auch Darmstadt und Heidelberg eine Anbindung an die NBS erhalten. Nach wie vor vertritt PRO BAHN die Position, mit einem flexiblen Netz möglichst viele Direktverbindungen zu ermöglichen. Selbstverständlich sollte die Mehrzahl der Linien nur in Mannheim halten. Es sollten aber auch vielleicht ein bis zwei Linien Darmstadt und eine Heidelberg anfahren. Außerdem ist es vermutlich sinnvoll, eine Linie pro Stunde an Mannheim vorbei direkt nach Stuttgart fahren zu lassen.



NEUBAUSTRECKEN

■ Der Konzern verabschiedet sich

Damit wären wir bei dem berüchtigten Streitpunkt „Bypass Mannheim“. Die DB hat sich hier denkbar ungeschickt verhalten. Erst Anfang 2000, als schon Pläne verschickt waren und zum sog. Scoping-Termin in Mannheim eingeladen war, kam bei der DB die Idee mit dem Bypass auf, offensichtlich auf Initiative der Konzernspitze. Alle Unterlagen wurden zurückgezogen, der Scoping-Termin abgesagt und neue Pläne mit einer Bypass-Strecke vorgelegt, die mit der vorgeschlagenen Streckenführung aus ökologischen, technischen und ökonomischen Gründen praktisch nicht durchführbar waren. Entsprechend heftig war die Gegenwehr in der Region. PRO BAHN Rhein-Neckar setzte sich neben der Anbindung von Heidelberg auch für eine Bypass-Verbindung durch den Ausbau der schon vorhandenen östlichen Riedbahn ein. In der aufgeheizten Atmosphäre zwischen 2000 und 2003 wurden wir deshalb teilweise heftig als Verräter der regionalen Interessen angefeindet. Als schließlich am Ende des Raumordnungsverfahrens der Beschluss des Regierungspräsidiums in Karlsruhe stand, dass die DB-Bypass-Variante raumunverträglich sei, konnte man den Eindruck gewinnen, dass man insbesondere bei DB Netz regelrecht erleichtert war. Man hatte einen Vorwand, um sich aus dem von Anfang an ungeliebten Projekt dieser NBS zurückzuziehen.

■ Politisches Handeln notwendig

PRO BAHN Rhein-Neckar blieb über all die Jahre konsequent bei der von uns als richtig erachteten Linienführung und ab Sommer 2004 begann man plötzlich, uns ernst zu nehmen. Die Geschäftsführung des VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) unterstützte unseren Vorschlag und die Spitzen der Stadt Heidelberg griffen ihn auf. Jetzt geht es darum, die DB schnellstmöglich von der Notwendigkeit dieser NBS zu überzeugen, sodass bei den wenigen vorhandenen Mitteln mit Priorität nicht die Prestigeprojekte, sondern die verkehrlich notwendigen Projekte verwirklicht werden. Zum Schluss seien noch einmal die von PRO BAHN im Interesse der Fahrgäste und des Gesamtsystems Schiene gesetzten Prioritäten zusammengefasst:

1. Die NBS muss so schnell wie möglich gebaut werden.
2. Heidelberg und vor allem Darmstadt müssen in die Streckenführung integriert werden.
3. Ein Bypass über die östliche Riedbahn an Mannheim zwischen Mannheim-Waldhof und Mannheim-Friedrichsfeld vorbei ist sinnvoll. ■

Quellen

- (1) *Behrendt und Berschin (PRO BAHN/IVCD): „Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim als leistungsfähiger und schonender Korridor zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar in der Bündelung zu den Autobahnen A5 und A67“, November 1993*
- (2) *Vieregg-Rössler-Bohm GmbH: „Die Neue Main-Neckar-Bahn – Eisenbahn-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar statt Ausbau von mehreren parallelen Altstrecken“, München, 16.12.1996*

Anzeige

Der letzte Fahrplanwechsel

PRO BAHN-Konzept für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan

Im Internet:

www.pro-bahn.de/pbz/itf_broschuere.pdf

TIPP

