

An Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf führen keine Wege vorbei

PRO BAHN und VCD zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Regionen Rhein-Main & Rhein-Neckar, 1.4.2015

Ein umfangreiches und detailgenaues [Positionspapier](#) zur geplanten Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt – Darmstadt Hbf – Mannheim (NBS) haben der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) veröffentlicht. In den neun Punkten sprechen sich die beiden Verbände für den Bau der NBS zur Entlastung der parallel verlaufenden links- und rechtsrheinischen Bestandsstrecken Mainz – Mannheim, Ried- und Main-Neckar-Bahn sowie zur Kapazitätssteigerung aus. Die NBS soll für den Personen- und Güterverkehr nutzbar sein, infrastrukturell an möglichst vielen Stellen mit dem Bestandsnetz weitgehend kreuzungsfrei verknüpft werden und eine direkte, schnelle Verbindung zwischen den Netzknoten Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf ermöglichen. Eine Vorbeifahrtmöglichkeit sowohl an Darmstadt Hbf als auch an Mannheim Hbf lehnen VCD und PRO BAHN ab: In beiden Regionen soll die NBS jeweils nur über die Hauptbahnhöfe gebaut werden, wo die Verknüpfung mit den anderen Strecken erfolgt. Nur so kann das Angebot auch in Zukunft flexibel gestaltet und in Notfällen flexibel reagiert werden.

Von der Bundesregierung wird eine vollständige Finanzierung des Gesamtprojekts wie bei Bundesfernstraßen sowie eine Sicherstellung und Erweiterung der Fern- und Regionalzugbedienung im Integralen Taktfahrplan auch für Bensheim und Weinheim erwartet. Darmstadt Hbf soll über den heutigen Intercity-Studentakt hinaus mit mindestens einer Hochgeschwindigkeitslinie (TGV/ICE) im Studentakt angeschlossen werden.

Im Korridorgutachten der Bundesregierung sehen die VCD und PRO BAHN zahlreiche Schwachpunkte und daraus resultierende fehlerhafte Schlussfolgerungen. So ist die am 18.03.15 von der Deutschen Bahn vorlegte Fernverkehrsstrategie nicht berücksichtigt.

Für die ausschließliche Führung der NBS über Darmstadt Hbf (ohne Vorbeifahrtstrecken) sprechen deutlich geringere Eingriffe in die Natur sowie höchstmöglicher Lärmschutz in den Parallellagen mit der Main-Neckar-Bahn. Die Trassierung entlang der A 5 durch das Weiterstädter Industriegebiet ist mangels Platz unmöglich, da auf deren Westseite im Lärmschutzwall Chemiemüll lagert und auf der Ostseite das Loop 5 den Weg versperrt. Auf beiden Seiten müssten die Brückenpfeiler der vierspurigen B 42 abgerissen werden.

Für die ausschließliche Führung der NBS über Mannheim Hbf (ohne Vorbeifahrtstrecken) sprechen die Stärkung des Knotens Mannheim mit Halt aller heutigen Züge, das teure und aufwendige Aufschneiden des Pfingstbergtunnels südlich von Mannheim und die Tatsache, dass infolge der starken Inanspruchnahme durch Personenzüge die intensive Nutzung der NBS im Güterverkehr erst nachts erfolgen kann.

Die Verbände folgern daraus: „An Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf führt kein Weg vorbei.“ Damit können die „Klein-Gerauer Kurve“, die „Weiterstädter Kurve“, die Vorbeifahrt an Darmstadt sowie die damit verbundenen Ausschleifungen zwischen NBS und den Nord- und Südanbindungen samt allen Umweltauswirkungen entfallen.

Bei der Verkehrslenkung befürchten die Verbände, dass infolge der hohen Streckennutzung durch Personenzüge nur wenige Güterzüge tagsüber Platz auf der NBS finden. In der Parallellage von NBS und Main-Neckar-Bahn im Stadtgebiet von Darmstadt können beide Strecken in einem überdeckelten

Trog geführt werden, der den Haardtring vor den Bahngeräuschen schützt. Nachts können die Güterzüge aus Mainz, Frankfurt und Aschaffenburg ab Darmstadt Hbf auf die NBS wechseln und so die gesamte Bergstraße vom Lärm entlasten.

Eine Entlastung des Mittelrheintals erfolgt auch durch die Verlagerung von einzelnen Güterzügen über die Strecke Troisdorf – Siegen – Friedberg – Hanau nicht, denn die im Rheintal freiwerdenden Trassen werden sofort durch andere Züge wieder belegt. Für den Verlagerungsnutzen von 10€/Zugkm sehen PRO BAHN und VCD keinen Beleg, da die Güterzüge aktuell nur ca. 2,70€/Zugkm Trassenpreis bezahlen.



Die Resolution von PRO BAHN und VCD ist [HIER](#) abrufbar:
www.pro-bahn.de/starkenburg/ → *Pressearchiv* → 2015 (21.3.2015)

