



Wilkes´ Verkehrspolitik zeugt von Desinteresse am Schienenverkehr

Darmstadt, 14.12.2012

Die von Landrat Wilkes vorgestellten Ideen eignen sich nicht für die Entwicklung eines zukunftsfähigen Netzes in Südhessen. Mit der Idee einer reinen Güterverkehrsstecke möchte Landrat Wilkes die Lösung des Verkehrsproblems im Raum zwischen Mannheim und Frankfurt herbeiführen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Denn eine reine „Entlastungsstrecke“ hat keinen Sinn.

- x Vor zwei Jahren hat das Bundesverkehrsministerium festgestellt, dass die bisher geplante ICE-Strecke als reine Personenverkehrsstrecke die bestehenden Strecken im Ried, an der Bergstraße sowie linksrheinisch zwischen Mannheim und Mainz nicht wirklich entlasten würde. Bei einer reinen Güterverkehrsstrecke ist fraglich, ob sich die Situation wesentlich verbessern würde. Woher hat also Landrat Wilkes seine Erkenntnisse?
- x Landrat Wilkes unterliegt dabei einem gewaltigen Irrtum: Nicht 50% des Nord-Süd-Güterverkehrs verläuft durch den Landkreis Bergstraße, sondern '50% des gesamten Nord-Süd Frachtaufkommens auf der Schiene werden über die Achse Rotterdam-Genua transportiert', also auch linksrheinisch. Die weiteren 50% verkehren auf anderen Nord-Süd-Achsen (s.u.a. [Internetseite des Verbandes Region Rhein-Neckar](#)). Güterverkehr findet zwischen allen möglichen Zentren entlang der Achse statt und hat auch im Rhein-Neckar-Raum seinen beachtlichen 'hausgemachten' Anteil.
- x Die regionale Wirtschaft braucht ihren Schienenanschluss: Der Mannheimer Rangierbahnhof, die Häfen in Mannheim, Mainz und Frankfurt sowie Firmen wie BASF, Merck oder Heidelberg können nicht vom hochleistungsfähigen Netz abgeschnitten werden. Zu viele Gleisanschlüsse sind in den letzten Jahren zurückgebaut worden!
- x Lange Planungs- und Realisierungshorizonte verschieben schnelle, machbare Lösungen auf den Sankt-Nimmerleins-Tag.
- x Der Bundesverkehrswegeplan ist chronisch unterfinanziert, selbst wenn man die den Haushalt schwer belastenden Großprojekte außen vor lässt.
- x Legte man die von Landrat Wilkes bei der (unbestritten wesentlich leiseren) ICE-Strecke seinerzeit geforderten bergmännischen Tunnel im Lorscher Flachland zu Grunde, wird das Projekt unfinanzierbar.
- x Überdies fordert Landrat Wilkes eine direkte Anbindung der Bergstraße/Metropolregion Rhein-Neckar an den Frankfurter Flughafen durch den Bau des Teilstücks von Darmstadt bis zur Riedbahn und propagiert hierfür einen ICE-Shuttle. Warum?

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** warnt vor solchen Schnellschlüssen und gibt zu bedenken:

- Die Zeit der großen Lösungen ist wie dargestellt vorbei. Auf langfristige Lösungen zu setzen, verschleppt das Problem.
- Die Entwicklung eines flexiblen Ergänzungsnetzes mit Einbindung des Güterverkehrs ist anzustreben. Alle wesentlichen Strecken im Rheinkorridor sind für die Erschließung der Region wichtig. Dies gilt für den Personen- und Güterverkehr.
- Eine vom Landrat geforderte, möglichst siedlungsferne Entlastungsstrecke und am besten linksrheinisch erscheint wenig zweckmäßig und ist gerade für die Main-Neckar-Bahn nicht zielführend.
- Vielmehr sind Beschleunigungsmaßnahmen wie z. B. auf der Riedbahn und Querverbindungen im bestehenden Netz sowie vereinzelt örtliche Entlastungsstrecken von zentraler Bedeutung.
- Die Lärmproblematik erfordert heute schon dringend Lösungen durch Umrüstung an der Quelle, u.a. an Waggonen, Fahrzeug und am Gleis. Für Neubauten ist Lärmschutz problemlos realisierbar ohne unfinanzierbare Tunnel im Flachland.
- Für eine direkte Verbindung an den Flughafen gibt es heute schon nördlich von Neu-Isenburg, ein IC würde unter Benutzung dieser Verbindung von Bensheim zum Flughafen Frankfurt eine knappe halbe Stunde brauchen.
- Ein ICE-Shuttle lässt sich schwer in das Takt- und Fahrplangefüge integrieren. Viel geeigneter sind IC-/EC-Züge oder noch besser von den öffentlichen Aufgabenträgern bestellte schnelle Regionalexpress-Verbindungen, um den seit über zehn Jahren dahin dümpelnden Nahverkehr an der Bergstraße auf ein attraktives Niveau zu heben. Dies wäre ein echter Mehrwert für die arg gebeutelten Nahverkehrskunden im 'Scharnier' zwischen Main und Neckar.

Seit Jahren besteht Handlungsbedarf nicht nur im Güterverkehr. Gleichzeitig wurden Darmstadt und die Bergstraße seit Dezember 2011 weiter vom DB-Fernverkehr abgehängt. Landrat Wilkes lenkt von seinen Versäumnissen ab und schiebt die nicht realisierte Umsetzung der S-Bahn auf mangelnde Kapazitäten an der Main-Neckar-Bahn. Attraktive Regionalexpress-Linien und S-Bahnverkehr sind schon heute möglich.

Schon 2004 hat der VRN bestätigt, dass sich die Verbesserungen im S-Bahnnetz ohne großen Ausbau realisieren ließen. Sich auf Neubaustrecken zu verlassen, die erst in 30 bis 40 Jahren umgesetzt werden, zeugt von wenig Interesse an der Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Deshalb sind kurzfristig wirksame Lösungen erforderlich, die sich Schritt für Schritt und unabhängig voneinander umsetzen lassen. Zudem benötigt Südhessen ein flexibles Netz mit guten Verknüpfungen zwischen den Parallelstrecken, über welches im Notfall andere Verkehre geführt werden können. Ein gutes Beispiel für Handlungsbedarf in dieser Richtung ist die an Ostern 2012 von DB Netz erfolgte vollständige Sperrung der Main-Neckar-Bahn zwischen Darmstadt und Heidelberg, mit der Folge, dass gut drei Tage lang überhaupt kein Zug fuhr.

PRO BAHN hält es des Weiteren für dringend erforderlich, dass Landrat Wilkes und andere Entscheidungsträger in der Region sich für den Erhalt wichtiger Überholungs- und Ausweichgleise sowie Anschlussgleise für die regionale Wirtschaft einsetzen.