

Resolution des Fahrgastverbandes PRO BAHN und der VCD Landesverbände Baden-Württemberg und Hessen zur Erforderlichkeit einer Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar im Korridor Köln – Karlsruhe

Frankfurt, 21. März 2015

Einleitung

Ein zukunftsfähiges, flexibel nutzbares Eisenbahnnetz ist die zentrale Voraussetzung, um dauerhaft den Verkehrsträger Schiene wettbewerbsfähig gegenüber Straße und Luftverkehr zu positionieren und die Schiene als Rückgrat der Raumstruktur zu stärken. Die Planung volkswirtschaftlich und gesellschaftlich bedeutender Verkehrsinfrastrukturprojekte der Schiene hat so gründlich wie nötig und mit frühzeitiger Beteiligung von Bürgern und Verbänden zu erfolgen.

Im Ergebnis führt das zu spürbar weniger Verzögerungen bei Genehmigung und Realisierung sowie zu einer realistischen Kostenplanung.

Diese Resolution bezieht die Ergebnisse der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) zu der künftigen Streckenkonzeption für den Eisenbahnkorridor Köln – Karlsruhe in Auftrag gegebene „Korridorstudie“ ein. Sie beschränkt sich schwerpunktmäßig auf die Großräume Rhein-Main sowie Rhein-Neckar.

Ein integriertes Gesamtkonzept muss jedoch den Korridor Rhein-Ruhr – Rhein-Main – Rhein-Neckar – Basel / Stuttgart, insbesondere in Richtung Mittelrheintal (mindestens bis Knoten Köln), nach Nordosten in Richtung Fulda/Würzburg sowie nach Süden bis in den Knoten Karlsruhe berücksichtigen.

Die Bedienungsqualität und dafür erforderliche Infrastrukturkonzeption im Fern- und Regionalverkehr soll sich vorrangig an den Grundsätzen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) orientieren.

1. Neubaustrecke zur Entlastung und Kapazitätssteigerung

Eine rechtsrheinische NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit ergänzenden, infrastrukturellen Erweiterungen der Bestandsstrecken und -knoten ist als Konzeptpaket zur Entlastung der Bestandsstrecken Mainz – Worms – Mannheim (Linke Rheinstrecke), Frankfurt – Biblis – Mannheim (Riedbahn) und Frankfurt – Darmstadt Hbf – MA-Friedrichsfeld – Heidelberg/Mannheim (Main-Neckar-Bahn) erforderlich. Die NBS ist aufgrund ihrer verkehrlichen Bündelungswirkung von Verkehren sowohl Richtung Rheintal/Ruhrgebiet/ARA-Häfen als auch Richtung Norden/Osten rechtsrheinisch zu führen.

2. Nutzung für Personen- und Güterverkehr sichern

Die NBS soll eine räumlich und zeitlich möglichst flexible Nutzung ermöglichen, insbesondere die abschnittsweise bzw. zeitlich differenzierte Mitbenutzung durch Güterzüge und schnelle Regionalverkehre.

3. Infrastrukturelle Verknüpfung mit dem Bestandsnetz

Die NBS ist möglichst kreuzungsfrei in die vorhandenen Knoten einzubinden bzw. mit den Bestandsstrecken an geeigneten Stellen ebenfalls kreuzungsfrei zu verknüpfen.

4. Direkte Verbindung zwischen den Netzknoten Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf

Für das Bedienungskonzept im Personenverkehr mit dieser neuen Infrastruktur fordern wir konkret:

- a) Die NBS aus Rhein/Main ist im Norden Mannheims in die Riedbahn kreuzungsfrei einzuführen. Alle von Norden auf Mannheim zulaufenden Fernverkehrszüge können so im Regelfall ohne Zeitverlust den Weg über Mannheim nehmen.
- b) Ein Aufschneiden des Pfingstbergtunnels im Zuge der bestehenden Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart zwecks Schaffung einer schnellen Umfahrungsstrecke am Umsteigeknoten Mannheim vorbei, für letztlich wenige mögliche Fernverkehrs-Sprinterzüge lehnen wir solange ab, wie nicht durch geeignete Maßnahmen die in Abschnitt 7 beschriebene Grundbedienung des Fernzugknotens Mannheim Hbf dauerhaft und verbindlich sicher gestellt ist
- c) Die NBS muss ausschließlich über Darmstadt Hbf geführt werden und dort eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem Bestandsnetz erhalten. Eine zusätzliche Strecke an Darmstadt Hbf vorbei lehnen wir ab.

5. Verlagerung von Schienengüterverkehren auf die NBS

Ohne die Güterzuglogistik zu beeinträchtigen, sollen möglichst viele Transitzüge sowie bestimmte, den Raum Rhein/Main und Rhein/Neckar betreffende Quell- und Zielverkehre aus den Ortslagen der Bestandsstrecken hinaus auf die NBS verlagert und ohne Überholhalte geführt werden. Durchfahrt eine als Mischverkehrsstrecke konzipierte NBS Siedlungsgebiete, ist ein optimaler Schallschutz herzustellen (u. a. abschnittsweise gedeckelter Trog). Hierzu muss diese NBS ...

- a. im Bereich Darmstadt eine infrastrukturell leistungsfähige Verknüpfung in Richtung Mainz wie auch in Richtung Hanau / Aschaffenburg erhalten und ferner
- b. im Norden Mannheims durch einen vornehmlich dem Güterverkehr dienenden NBS-Teilast in MA-Friedrichsfeld-Nord in die Bestandsstrecke Frankfurt – Darmstadt – MA-Friedrichsfeld – Schwetzingen eingeführt werden. Ein leistungsfähiger Anschluss in den Rangierbahnhof Mannheim ist allseitig herzustellen.

6. Erhaltung und Weiterentwicklung der Bedienung des Mannheimer Hbf

Mannheim Hbf muss wegen seiner überregionalen Funktion (z. B. Rheinland-Pfalz-Takt) als Umsteigeknoten auch nach Inbetriebnahme der NBS die heutige Fernverkehrsbedienung in vollem Umfang behalten. In Zukunft sollen halbstündliche Reiseketten vom Mannheimer Hbf aus im Fernverkehr möglich sein. Der Mannheimer Hbf muss entsprechend ausgebaut sein. Bereits heute über die Main-Neckar-Bahn (Bergstraße) nach Heidelberg fahrende Fernzüge sowie Weiterentwicklungen sollen unabhängig davon möglich sein.

7. Bedienungsstandards für die Main-Neckar-Bahn

Die Fahrgäste entlang der Main-Neckar-Bahn benötigen eine bessere Verknüpfung mit dem Nord-Süd-Fernverkehr. Darmstadt Hbf, Bensheim, Weinheim und Heidelberg müssen auch nach Realisierung der NBS als Systemhalte im Fernverkehr mindestens eine stündliche Fernverkehrsbedienung – mit Erweiterungen in den Tagesrandzeiten sowie Schließung von Lücken im Tagesverlauf – behalten.

Ergänzende Fernverkehrsangebote zur besseren Verknüpfung der Main-Neckar-Bahn mit der Linken Rheinstrecke, Wiesbaden und Frankfurter Flughafen und dem Knoten Karlsruhe werden ausdrücklich begrüßt. Diese müssen jedoch anschlusstechnisch in geeigneter Weise mit dem künftigen Regionalverkehr abgestimmt werden und dürfen diesen nicht behindern.

8. Erhaltung und Weiterentwicklung der Bedienung des Darmstädter Hbf

Darmstadt Hbf sollte mit der NBS mindestens die folgende Fernverkehrsbedienung erhalten, eingebunden in die Taktstruktur des Nahverkehrs und den Integralen Taktfahrplan ITF:

- a. das Bestandsangebot, ggf. mit weiteren Durchbindungen in Richtung Gießen – Kassel (– Norddeutschland) und Basel/Straßburg/Schwarzwald/Zürich und
- b. zusätzlich pro Richtung im Stundentakt eine HGV-Linie (z.B.: Berlin / Hamburg –) Frankfurt – Darmstadt Hbf – Mannheim Hbf (– Basel / Stuttgart).
- c. Ziel ist eine dauerhaft optimale Anschlussbildung zwischen Fern- und Regionalzügen bzw. bahnsteiggleich auch zwischen je zwei Fernzügen untereinander im Knoten Darmstadt Hbf.

9. Bundesebene: Sicherung Finanzierung + Vertaktung Fern- und Regionalverkehr

Die Bundespolitik wird aufgefordert, die unter 1 bis 8 beschriebenen Eckpunkte in den Bundesverkehrswegeplan 2015 einzubinden und in Abstimmung mit den Bundesländern, den dortigen Aufgabenträgern des SPNV sowie den Interessensvertretungen der Kundinnen und Kunden (z. B. Fahrgastbeiräten, VCD & Pro Bahn) einen gesetzlich in geeigneter Weise verankerten und mit ausreichenden Finanzmitteln ausgestatteten Integralen Taktfahrplan (ITF) zu entwickeln und umzusetzen. Nur so ist die Fernverkehrsbedienung dauerhaft sicherzustellen. Fern- und Nahverkehr sollten im Idealzustand zumindest auf ihren zentralen Achsen den Fahrgästen einen Halbstundentakt anbieten. Dichtere, gut vernetzte Fahrpläne verkürzen die Wartezeiten bis zur nächsten Verbindung, schaffen trotz Umsteigen dennoch attraktive und zuverlässige Reiseketten.

Begründungen

1. Auf der Linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Mannheim bzw. auf der Riedbahn erschwert oder verhindert der Fernverkehr die pünktliche und zuverlässige Bedienung des vorhandenen Nahverkehrsangebots sowie dessen Erweiterung. Auf der Main-Neckar-Bahn wurden die von der örtlichen Politik geforderten Taktverdichtungen trotz eigener gesetzlicher Zuständigkeit im Rahmen der eigenen Bestellerverantwortung auch mangels vorhandener freier Trassen bisher nicht in zusätzliche Zugangebote umgesetzt. Der Güterverkehr ist derzeit vor allem entlang der Main-Neckar-Bahn nachts eine Belastung für die Anwohner.
2. Im März 2015 wurde die aktuelle Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) zur künftigen Streckenkonzeption im Eisenbahnkorridor Köln – Karlsruhe („Korridorstudie“) veröffentlicht. Neubaustrecken dürfen im Sinne der betrieblichen und damit zukunftsfähigen Flexibilität durch ihre Trassierung nicht von vornherein bestimmte Personen- oder Güterverkehre ausschließen. Künftige Betriebskonzepte können je nach Abschnitt, Tageszeit oder Betriebslage stärker personen- oder güterverkehrsbezogen sein. Zur wirksamen Umsetzung einer „Verkehrslenkungsvariante“ müssen entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.
3. Kreuzungsfreie Verkehrsstromverzweigungen (wie bei Autobahnen generell üblich) sind auch beim Schienenverkehr Voraussetzung für störungsarme Überleitungen von Zügen zwischen verschiedenen Netzabschnitten, z.B. zwischen einer NBS und dem umgebenden Bestandsnetz. Nicht kreuzungsfreie Verzweigungen schaffen ausgerechnet dort neue Zwangspunkte, wo mit erheblichem Finanzaufwand die Verkehre eigentlich flüssiger laufen sollten. Kapazitätseinschränkungen und somit das Risiko von Verspätungsübertragung auf andere Züge wären die Folge. Querverbindungen zwischen den Hauptstrecken sind zwecks Erhöhung der betrieblichen Flexibilität in diesem europäisch relevanten Kernkorridor zwingend erforderlich. Querverbindungen ermöglichen im Plan- wie auch im Störfall

eine verbesserte Betriebsqualität weit über die Region hinaus.

Durch einen Mischverkehrsansatz mit Verkehrslenkungskonzept ließen sich Güterverkehre – sowohl im Transit als auch Ziel- und Quellverkehre nach/von Rhein-Main und Rhein-Neckar – von den Bestandsstrecken auf die NBS verlagern sowie Anschlüsse in die Regionen herstellen.

4. Eine direkte Verbindung zwischen den Netzknoten Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf wurde bereits im Raumordnungsverfahren 2004, im Bundesverkehrswegeplan 2003, im Regionalplan Südhessen 2010 (im Staatsanzeiger 42/2011 am 17. Oktober 2011 rechtsverbindlich veröffentlicht) und im Regionalplan Rhein-Neckar (2013) zugrunde gelegt. Eine NBS ermöglicht erstmals die direkte Verbindung zwischen Darmstadt Hbf und Mannheim mit Einführung in den dortigen Hauptbahnhof sowohl von Westen als auch von Osten her. Hierdurch können die heute nicht annähernd marktfähigen Fahr- und Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr zwischen diesen überregional bedeutenden Anschlussknoten deutlich reduziert werden. Derzeit gibt es fast keine Fernzüge zwischen den beiden Oberzentren. Die wenigen RE-Züge bilden kein ausreichendes Angebot und erreichen weder in Darmstadt noch in Mannheim die Anschlussknoten um die Minute 30. Fernverkehrszüge auf der Main-Neckar-Bahn würden auch bei deren völliger Entlastung vom Güterverkehr kaum so stark beschleunigt werden können, dass mit Halt in Darmstadt Hbf die gleiche Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim zu erreichen wäre wie über die Riedbahn oder eine NBS ohne Südanbindung von Darmstadt Hbf. Nur eine kreuzungsfreie Verbindung im Darmstädter Hbf zwischen Main-Neckar-Bahn und NBS ermöglicht einen anschlussfreundlichen flexiblen Wechsel von Fernverkehrszügen zwischen Bestandsnetz- und NBS-Ästen. Ziel ist die Einrichtung von Zugläufen sowohl von Heidelberg, Weinheim, Bensheim und Darmstadt Hbf zum Flughafen-Fernbahnhof als auch von Mannheim über die NBS und Darmstadt Hbf via Main-Neckar-Bahn (nördlich Darmstadt) direkt nach Frankfurt Hbf.
5. -
6. Trassierung und Bestandsnetzanbindung einer NBS sollen auf kurze Kantenfahrzeiten zu den benachbarten Fernverkehrsknoten von Mannheim (Mainz, Worms, Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf, Darmstadt Hbf, Heidelberg Hbf, Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf) ausgelegt sein, während die den Mannheimer Hbf umfahrenden Netzabschnitte vorrangig dem Güterverkehr bzw. der Betriebsabwicklung bei Störungen dienen, ohne primär auf Hochgeschwindigkeit zur Umgehung des Mannheimer Hbf ausgelegt zu sein. Ein Aufschneiden des Pfingstbergtunnels würde HGV-Züge an Mannheim vorbei beschleunigen, ohne den Güterverkehr tagsüber zu verbessern, und wird daher von uns abgelehnt. Der Mannheimer Rangierbahnhof, die Häfen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz und Frankfurt oder der gerade renovierte Hafen Gernsheim sowie Firmen wie BASF, Merck oder Heidel Druck müssen optimal an das hochleistungsfähige Güterzug-Kernnetz (TEN-V) angeschlossen werden. Nur so ist eine weitere Verlagerung von Verkehr zugunsten der Schiene im Sinne der Verkehrswende umsetzbar. Die regionale Wirtschaft braucht Schienenanschlüsse für umweltverträgliche Güterlogistik und einen Rangierbahnhof, der für Güterzüge über die NBS von Norden her gut erreichbar ist.
7. Das seit Jahrzehnten bestehende und kontinuierlich ausgebauten Fernverkehrsangebot im Korrespondenzknoten Mannheim Hbf wird angesichts der engpassbedingt oft schlechten Pünktlichkeit dennoch gut genutzt und soll nicht nur erhalten, sondern im Zuge der künftigen Entwicklung gezielt verbessert und erweitert werden. Im Einzelnen sind dies Verbindungen mindestens im Stundentakt in Richtung Berlin, Frankfurt-Flughafen – Köln, Karlsruhe – Basel, Stuttgart – München, Frankfurt Hbf – Hamburg sowie darüber hinaus zweistündlich in Richtung Stuttgart und Karlsruhe – Basel. Auch Züge der HGV-Relation Frankfurt - Paris/Lyon/Marseille sollen weiterhin Mannheim Hbf bedienen. Bekannte Mängel, wie z. B. die unzureichende Verknüpfung mit den Regionalverkehren auf der Main-Neckar-Bahn, sind ursächlich zu beseitigen. Die verkehrsgeografisch herausragende Rolle Mannheims als überregional wichtiger Umsteigeknoten ist und bleibt Vorgabe für den zukünftigen Infrastrukturausbau.
8. Die Fahrgäste entlang der Main-Neckar-Bahn nehmen den IC-Stundentakt auf dem Abschnitt Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Heidelberg gut an. Auch die Weiterfahrt nach Karlsruhe

(Zweistundentakt) oder abwechselnd in Richtung Stuttgart – München ☐ Österreich (Zweistundentakt) bzw. in Richtung Norden nach Gießen - Kassel - Hamburg (ebenfalls Zweistundentakt) wird gern genutzt. Für Heidelberg Hbf sind die bestehenden Fernverkehrsverbindungen in Richtung Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln (– Norddeutschland) sowie in Richtung Stuttgart mit einzelnen Verlängerungen darüber hinaus beizubehalten. Die Regional- bzw. Kommunalpolitik sollten die systematische Weiterentwicklung dieser für die Bergstraße wichtigen 2 stündlichen Fernverkehre stärker fördern, die bereits heute von Darmstadt, Bensheim und Weinheim aus selbst Ziele außerhalb¹ Deutschlands umsteigefrei erreichbar machen, Darüber hinaus gewährleistet eine stündliche Vertaktung im Knoten Karlsruhe die Fernverkehrserschließung der Main-Neckar-Bahn und so die systemische Integration in den Nord-Süd-Fernverkehr von Süden her.

9. Die nur durch eine NBS zwischen Darmstadt Hbf und Mannheim Hbf möglichen kurzen Kantenzeiten zwischen diesen Umsteigeknoten schaffen die Voraussetzungen, um über den Darmstädter Hauptbahnhof - zusätzlich zu den unter Punkt 8a genannten IC-Linien - mindestens eine HGV-Linie zu führen. Für eine maximale Erschließung der Region rund um Darmstadt ist die Einbindung der Fernverkehre in den Hauptknoten um die Minute 30 einer jeden Stunde erforderlich. Das neue Gleisbild im Knoten Darmstadt ist konsequent darauf auszulegen, künftig zwei Fernverkehrslinien in diesen Anschlussknoten einzubinden und den Zügen unabhängig voneinander in beiden Richtungen die Ein- und Ausfahrt in die Korrespondenzbahnsteiggleise zu ermöglichen.
10. Basis der Infrastrukturplanung hat ein aus Nutzersicht attraktiver, das System Schiene fördernder, umsteigefreundlicher, stabil fahrbarer Zielfahrplan zu sein. Die Bundespolitik muss - ähnlich der vom Bundesfernstraßenbau gewohnten Infrastruktur-Aufgabenträgerschaft - ebenso im Schienenfernverkehr ihrer Verantwortung zur Verknüpfung der Regionen gerecht werden. Wie in der Schweiz ist ein verlässliches Fernverkehrsangebot sicherzustellen, in welches die Planungen der Aufgabenträger des SPNV integriert sind. Der HGV ist in ein anschlussoptimiertes Angebotskonzept aus SPFV und SPNV zu integrieren und keineswegs ausschließlich auf die Reduktion von Fahrzeiten zwischen wenigen Metropolen auszurichten. Entscheidend für den Erfolg des Schienenverkehrs am Markt sind netzweit optimierte Reisezeiten, das Zusammenwirken von Fern-, Regional- und Nahverkehrsangeboten sowie die Schließung von Takt- bzw. Angebotslücken. Die Zukunftsfähigkeit des SPNV ist gebunden an eine spürbare Verbesserung der Bedienungsstandards, die sich insbesondere am Beispiel des Knotens Darmstadt Hbf und der Main-Neckar-Bahn konkretisieren lassen: Wo bis heute als Grundangebot meist nur ein Stundentakt existiert und selbst zwischen den Oberzentren Darmstadt und Aschaffenburg am Wochenende nur ein Zweistundentakt herrscht, ist es unmöglich, in größerem Maßstab neue Kunden zu gewinnen.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverbände Baden-Württemberg und Hessen

Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverbände Baden-Württemberg und Hessen

Erläuterung der Abkürzungen:

SPNV = Schienenpersonennahverkehr

HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr

SPFV = Schienenpersonenfernverkehr

NBS = Neubaustrecke

MA = Mannheim

ARA = Amsterdam Rotterdam Antwerpen

¹ Beispiele: Salzburg, Graz (Partnerstadt von Darmstadt), Linz, Klagenfurt, Ljubljana und Zagreb