
Forderung für die Parlamentarische Befassung zur Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar

Beratungsergebnis des digitalen Gesprächs zwischen dem PRO BAHN Bundesverband, Sitz München und dem Fachausschuss Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar des Landesverbandes Hessen vom 26.10.2020

Vorwort

Die Neubaustrecke zwischen dem Raum Frankfurt und dem Raum Mannheim stellt für die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs in Deutschland einen zentralen Baustein dar. Nicht nur soll Sie die Fahrzeiten erheblich senken, sondern auch die bestehenden Strecken deutlich entlasten, um zusätzliche Kapazitäten für Nah- und Güterverkehre zu schaffen und deren Zuverlässigkeit zu erhöhen. Sie stellt zudem einen wichtigen Baustein für den Deutschlandtakt dar. Beim Ausbau der Strecke sollte nicht gespart werden. Was jetzt an stabilisierender Infrastruktur mitgebaut wird, muss später nicht teuer und aufwändig nachintegriert werden.

Die Deutsche Bahn favorisiert gegenwärtig eine Umsetzung der Variante IIb, die besonders im Raum Darmstadt von sämtlichen Umwelt- und Verkehrsverbänden, einschließlich PRO BAHN, abgelehnt wird. Die durch die Verbände favorisierte Variante Va erfüllt die verkehrlichen Ziele des Projektes vollständig und vermeidet im Vergleich zur Variante IIb in erheblichem Ausmaß verheerende Eingriffe in Schutzgüter und senkt damit das Klagepotenzial erheblich. Sie wurde aus bislang nicht nachvollziehbaren Gründen verworfen. Wenn die Variante IIb weiterverfolgt würde, ist folglich mit Klagen zu rechnen, die durch das Beteiligungsforum eigentlich vermeiden werden sollte.

Im Folgenden werden die Forderungen für die Parlamentarische Befassung beschrieben, die über den bisherigen Planungsauftrag der Deutschen Bahn hinausgehen. Die Forderungen erfolgen unter der Annahme, dass der Bundestag sich ergebnisoffen mit der engeren Auswahl, der im Rahmen des Beteiligungsforums ausgearbeiteten Vorzugsvarianten, auseinandersetzt. Das Positionspapier ist daher in drei Abschnitte geteilt. Der erste Abschnitt stellt allgemeine Forderungen auf, die für alle Varianten zutreffen. Weitergehende Forderungen werden sowohl für die Variante Va als auch für die Variante IIb beschrieben. Die Forderungsliste für Variante IIb ist naturgemäß länger, da diese von der durch PRO BAHN bevorzugten Variante Va abweicht.

Allgemeine Forderungen

- Unabhängig von der umzusetzenden Variante, müssen sämtliche Einbindungen in die Neubaustrecke höhenfrei realisiert werden. Dies bedeutet, dass zusätzlich zur höhengleichen Anbindung an ein Gleis der Neubaustrecke eine weitere Anbindung an das Gleis der Gegenrichtung der Neubaustrecke zu bauen ist, welches die Neubaustrecke anschließend über- oder unterquert. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine hohe Betriebsqualität – auch im Störfall – gewährleistet ist. Bei einer höhengleichen Anbindung müssten sich Züge kreuzen, wodurch z.B. im Falle von Verspätungen unnötige Standzeiten entstehen würden.
- Bei Grunderwerb und Konstruktion des Bahndamms soll ein perspektivischer Ausbau auf eine Viergleisigkeit der Neubaustrecke berücksichtigt werden, um bei einer zu erwartenden und erhofften Verlagerung auf die Schiene, die Strecke erweitern zu können, ohne ein Dialogforum mit Suche nach einem neuen Trassenverlauf über mehrere Jahrzehnte durchführen zu müssen.

- Die Neubaustrecke ist so zu konstruieren, dass Güterverkehre aus Richtung Aschaffenburg und von Neu-Isenburg aufgenommen werden können. Sollte eine Variante umgesetzt werden, die dies nicht berücksichtigt, muss mindestens eine Flächenfreihaltung für eine Variante, die dies ermöglicht, vorgesehen werden. Vgl. Abbildung 1.
- Im Kontext der Neubaustreckenplanung sind auch im nicht direkt betroffenen Bereich die Infrastrukturen auf ggf. einfach zu ergänzende Redundanzen zu prüfen.
- Die Schaffung eines Bahnhalts für RE-Züge im Bereich Lorsch/Einhausen kann zu einer Verlagerung von über 1.900 Berufspendlerbeziehungen auf die Bahn beitragen und in diesem sensiblen Bereich eine größere Akzeptanz der NBS unterstützen. Besonders im kleinräumigen Kontext der Mittelzentren Bürstadt und Lorsch könnte die Bahn dadurch insbesondere für Pendler nach Mannheim, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden zu einer unschlagbaren Alternative werden.
- Voraussetzung hierfür ist eine RE-Linie mit Halt an der neuen Station. Denkbar wäre eine Verlängerung der geplanten Hessen-Express-Linie Wiesbaden – Ffm Flughafen – Darmstadt mindestens bis Mannheim. Eine solche Konzeption darf jedoch nicht zu Lasten der Leistungsfähigkeit der NBS für ihren primären Zweck – der Verlagerung von Güterverkehren auf Bestandsstrecken und für eine Verbesserung von Fernverkehrsrelationen – gehen. Gegen die Errichtung eines Bahnhalts im Bereich Lorsch/Einhausen wendet PRO BAHN nichts ein, solange betriebliche Belange nicht dagegensprechen, keine schützenswerten Güter betroffen sind und die Umsetzung das Gesamtprojekt nicht signifikant verzögert. Der Vorschlag soll daher im Rahmen der parlamentarischen Befassung ergebnisoffen geprüft werden.

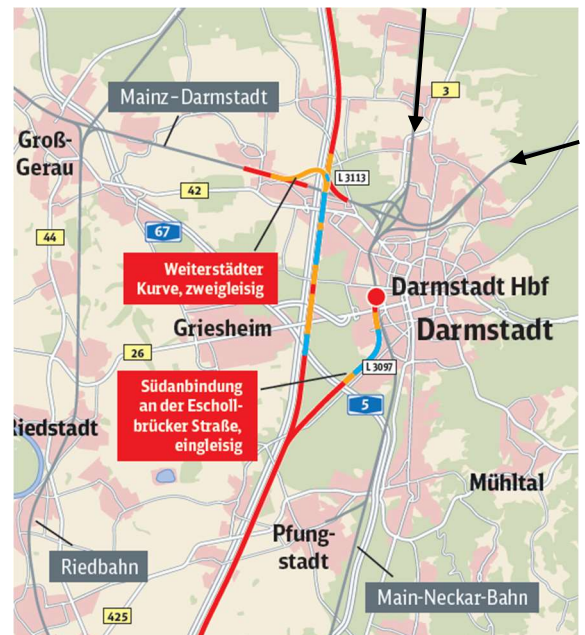


Abbildung 1: Verkehre von und nach Aschaffenburg und Neu-Isenburg (Pfeile) könnten bei Variante IIb nicht auf die Neubaustrecke geleitet werden (weder nördlich Darmstadts noch über die Südanbindung) und müssten auf der Main-Neckar-Bahn verbleiben.

Forderungen Variante Va

- Der Streckenabschnitt südlich des Darmstädter Hauptbahnhofs parallel zur Trassenführung der heutigen Main-Neckar-Bahn bis zum Bereich Südbahnhof soll in einem gedeckelten Trog ausgeführt werden, um einen maximalen Lärmschutz innerhalb der Stadt Darmstadt zu realisieren. Die Oberfläche des Trogs könnte städtebaulich attraktiv gestaltet werden und damit für neue Erholungsflächen genutzt werden. Hierdurch würde die Akzeptanz der NBS gesteigert. Nördlich des Bahnhofs Eberstadt ist die NBS höhenfrei mit allen Gleisen der MNB zu verbinden. Die Verknüpfungen sind an dieser Stelle einfacher zu realisieren als der in Variante Va vorgesehene Umbau des Nordkopfs Darmstadt Hbf.

Forderungen Variante IIb

- Die südliche Anbindung von Darmstadt ist zweigleisig auszubauen. Im Deutschlandtakt verlässt ein Zug zur geraden Stunde Minute 46 den Bahnhof Darmstadt. In der Gegenrichtung erreicht der nächste Zug den Bahnhof neun Minuten später zur Minute 55 der gleichen Stunde. Zehn Minuten später fährt der nächste Zug nach Süden, bevor nochmal neun Minuten vergehen, ehe der nächste Zug den Bahnhof erreicht. Die Abstände von neun Minuten bedeuten dabei, dass sich die beiden jeweils beteiligten Züge etwa südlich der Einschleifung begegnen. Bereits eine kleine Verspätung bedeutet dabei aber, dass der Zug nach Norden warten muss, bis der Zug nach Süden den eingleisigen Abschnitt verlassen hat. Dies führt dann zu einer Übertragung der Verspätung auf andere Züge, die teilweise nur vier Minuten hinter dem wartenden Zug unterwegs sind. Um dies zu verhindern muss die Anbindung zweigleisig erstellt werden. Mindestens muss der oberirdische Abschnitt zweigleisig gebaut werden und im Tunnelabschnitt die Flächen für den Bau einer zweiten Röhre dauerhaft gesichert werden. Vgl. Abbildung 2.

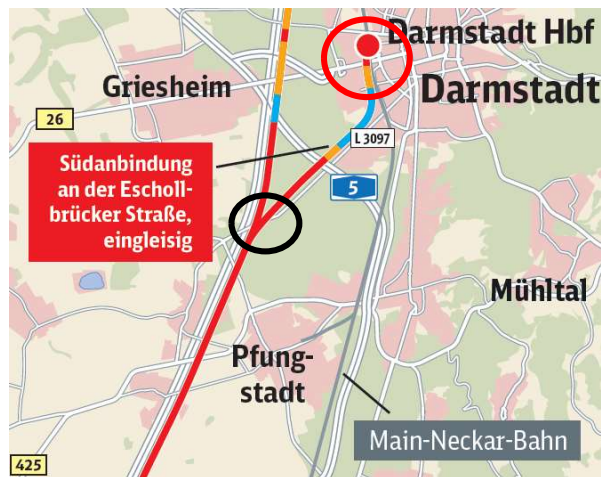


Abbildung 2: Südanbindung Darmstadt und Einbindung in die Neubaustrecke laut Vorzugsvariante der Deutschen Bahn. Die Anbindung erfolgt vollständig eingleisig. Die Einbindung in die Neubaustrecke ist höhenfrei (schwarzer Kreis). Die Einbindung in den Darmstädter Hauptbahnhof erfolgt höhengleich (roter Kreis).

- Die Nordanbindung ist ebenfalls vollständig höhenfrei zu führen, um Fernverkehr und Hessenexpress zuverlässig fahren zu können, ohne Konflikte mit den Zügen zwischen Darmstadt und Mainz zu erzeugen. Geschwindigkeitseinbrüche durch die Trassierung sind zu vermeiden. Vgl. Abbildung 3.



Abbildung 3: Die "Kurze Weiterstädter Kurve" ermöglicht aus Richtung Mainz auf die Strecke Richtung Süden einzufädeln. Eine weitere Kurve ermöglicht, vom Darmstädter Hauptbahnhof wieder auf die Neubaustrecke nach Norden zu gelangen. Bis auf die östliche Ausfädelung aus der Strecke Darmstadt – Mainz (roter Kreis) sind alle Lösungen höhenfrei. Die Führung mit engen Kurvenradien erzeugt unnötige Geschwindigkeitseinbrüche für Züge von und nach Darmstadt. Der Fahrgastverband PRO BAHN bevorzugt eine direktere und kurvenärmerer Anbindung (Verlauf in etwa entlang der schwarzen Linie) analog Variante Va.