



KREIS BERGSTRASSE  
DER LANDRAT



Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



## **Positionierung zur Eisenbahnneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar Korridor Mittelrhein Zielnetz 1 der Region Darmstadt Rhein Main Neckar Ergänzung zum Positionspapier vom Dezember 2014**

### **Forderung der südhessischen Landräte, des OB Darmstadt und der Präsidentin der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar September 2018**

In der Diskussion um die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar positioniert sich die Region Darmstadt RheinMainNeckar vertreten durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt, den Landkreis Bergstraße, den Landkreis Darmstadt-Dieburg, den Landkreis Groß-Gerau, den Odenwaldkreis und die Industrie- und Handelskammer Darmstadt RheinMainNeckar wie folgt:

Die Eisenbahnneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar wird derzeit als 2-gleisige Neubaustrecke im Mischverkehr (tagsüber Schienenpersonenfernverkehr/nachts Schienengüterverkehr) geplant. Ziel der Neubaustrecke ist die Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Abwicklung der prognostizierten Transportmengen und die Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienungsangebote des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs sowie die Verkürzung der Fahrzeiten, insbesondere zwischen Frankfurt und Mannheim.

Die Güterverkehre auf der Schiene werden in den nächsten Jahren stark zunehmen. Es wird prognostiziert, dass die Transportleistung im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um 38% zunehmen wird. Da der Betrieb von Schienenpersonennahverkehr mit Güterverkehr im Mischbetrieb wirtschaftlicher ist, ist davon auszugehen, dass zumindest am Tag beide Verkehre über die Bestandsstrecken (Riedbahn und Main-Neckar-Bahn) abgewickelt werden. Die Neubaustrecke muss in der Lage sein, die Zunahme des prognostizierten Güterverkehrs aufzunehmen und nicht auf die bereits heute stark belasteten Bestandsstrecken zu verlagern.

Die Neubaustrecke soll eine Lösung werden, die den Menschen und der Wirtschaft in der Region gleichermaßen nutzt. Dafür braucht es eine Lösung mit echter Perspektive. Die Trasse muss in der Lage sein, den tatsächlichen Bedarf auch zukünftig zu decken. In Anbetracht der Prognosen stellt sich für die Menschen, Politiker und Wirtschaft der Region die Frage, inwieweit der geplante 2-gleisige Bau der Neubaustrecke ausreichend Kapazitäten schafft, um langfristig die zunehmenden Güterverkehre und Schienenpersonenverkehre, unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, aufnehmen zu können. Derzeit geht die DB AG davon aus, dass die NBS nachts 140 Güterzüge aufnehmen kann. Tagsüber wird nach der aktuellen Prognose die Zahl der Güterzüge insbesondere auf der Riedbahn erheblich zunehmen und damit auch der derzeitige Verkehrslärm an den Bestandsstrecken.

Im Falle einer Veränderung der deutschen Verkehrspolitik in Richtung einer Verkehrswende ist von einer weiteren Steigerung des Schienengüterverkehrs auszugehen, die mit der derzeitigen Planung der DB AG nicht zu bewältigen wäre.

Bundesweit wie auch in den Nachbarländern gibt es berechtigte Kritik an der deutschen Güterverkehrspolitik. Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist auf 17% gesunken. Anstatt wie in den Nachbarländern eigene Trassen für den Schienengüterverkehr zu bauen, setzt der Bund darauf, diesen über die Bestandsstrecken abzuwickeln, was bestehende Nutzungskonflikte - vor allem mit Wohnnutzungen - verschärft.

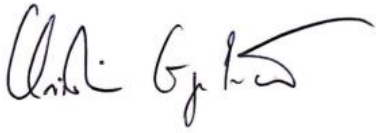
Die Region fordert:

- Freiwerdende Kapazitäten auf den Bestandsstrecken sind zu nutzen, um den Regional- und Nahverkehr zu verbessern. Es müssen ausreichend Trassenkapazitäten für eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs durch eine bessere Entmischung auf den Bestandsstrecken geschaffen werden. Für die Funktionsfähigkeit und die strukturelle Entwicklung der Region ist die Entwicklung leistungsfähiger Regional- und Nahverkehrsverbindungen von zentraler Bedeutung. Voraussetzung dafür ist eine wirksame Entlastung der Bestandsstrecken vom Fern- und Güterverkehr. Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums werden Aussagen und Planungsvorschläge erwartet, die sicherstellen, dass insbesondere in den Tagstunden die nötigen Kapazitäten auf Main-Neckar- und Riedbahn auch tatsächlich für die Verbesserung des Regionalverkehrs genutzt werden können und nicht vom Güterverkehrswachstum kompensiert werden.
- Die genannten Bestandsstrecken sind nachhaltig vom Lärm zu entlasten. Es muss erreicht werden, dass der Lärmschutz auf den Bestandsstrecken „unter Vollastbetrachtung“ bewertet wird (nach heutigem Stand der Technik), unter Einbeziehung des Umgebungslärms (summarische Betrachtung). Wir gehen davon aus, dass Bund und Land auch weiterhin am Ziel festhalten, mit der Neubaustrecke den maximalen Lärmschutz für die Region zu erzielen. Einerseits in dem die Verlagerungspotenziale insbesondere des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke realisiert werden. Hierzu muss die Neubaustrecke entsprechend dimensioniert sein. Andererseits durch aktive Lärmsanierung an den Bestandsstrecken. Dadurch könnten weitere Wohnbaupotenziale in der Region gehoben werden.

Die Region fordert eine Untersuchung einer 4-gleisigen „Maximalvariante“, unabhängig der Vorgaben im Bundesverkehrswegeplan, unter Berücksichtigung und Bewertung der oben genannten Faktoren.

Die Region fordert, neben dem Beteiligungsforum, die Installation eines Projektbeirates, mit dem Ziel, die regionalen/kommunalen Interessen in die Projektentwicklung optimal einzubauen.

**Unterzeichner**



Christian Engelhardt  
Landrat des Landkreises Bergstraße



Klaus Peter Schellhaas  
Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg



Thomas Will  
Landrat des Landkreises Groß-Gerau



Jochen Partsch  
Oberbürgermeister Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Frank Matiaske  
Landrat des Odenwaldkreises



Prof. Dr. Kristina Sinemus  
Präsidentin der Industrie- und  
Handelskammer Darmstadt