

Müller, Werner; Bergmeier, Matthias

Book Part

Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar: Engpass im Korridor der Nord-Süd-Transversale

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Müller, Werner; Bergmeier, Matthias (2010) : Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar: Engpass im Korridor der Nord-Süd-Transversale, In: Hesse, Markus (Ed.): Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die großräumige Verkehrsentwicklung, ISBN 978-3-88838-062-4, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 40-55

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/59914>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Matthias Bergmeier, Werner Müller

Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar: Engpass im Korridor der Nord-Süd-Transversale

Gliederung

- 1 Ausgangssituation
 - 1.1 Europa
 - 1.2 Bundesrepublik Deutschland
- 2 Verkehrliche Bedeutung der Strecke Frankfurt – Mannheim
 - 2.1 Personenfernverkehr
 - 2.2 Personennahverkehr
 - 2.3 Güterverkehr
- 3 Raumstrukturelle Bedeutung
 - 3.1 Siedlungsentwicklung
 - 3.2 Entwicklung der Zentralität
- 4 Planungsstand
 - 4.1 Bundesschienenwegeausbaugesetz
 - 4.2 Raumordnungsplanung in den Bundesländern
 - 4.2.1 Landesentwicklungspläne
 - 4.2.2 Regionalpläne
 - 4.2.3 Raumordnungsverfahren
 - 4.3 Planfeststellungsverfahren
- 5 Realisierungskonflikte
 - 5.1 Konsenstrasse Darmstadt
 - 5.2 Vorbeifahrt Mannheim
- 6 Ausblick

Literatur

1 Ausgangssituation

Weltweite Arbeitsteilung und wirtschaftliche Verflechtung nehmen in Umfang und Tiefe stetig zu und lassen zusammen mit steigenden Mobilitätsansprüchen vieler Bevölkerungskreise erkennen, dass die Entwicklung der Mobilitätswachse weiterhin fortschreiten wird. Die EU geht allein im Güterverkehr von einer Zunahme bezogen auf das Jahr 2000 um 50 % bis zum Jahr 2020 aus (Europäische Kommission 2007a). Dem liegt nahezu eine Verdoppelung des Warenaustausches zugrunde.

Schwerpunkte dieser Mobilitätswachse sind in der Regel die Räume, die von hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gekennzeichnet sind. Einer der dicht besiedeltesten Korridore innerhalb der europäischen Gemeinschaften ist die Nord-Süd-Transversale (siehe dazu auch den Beitrag von Scholl/Seidemann in diesem Band).

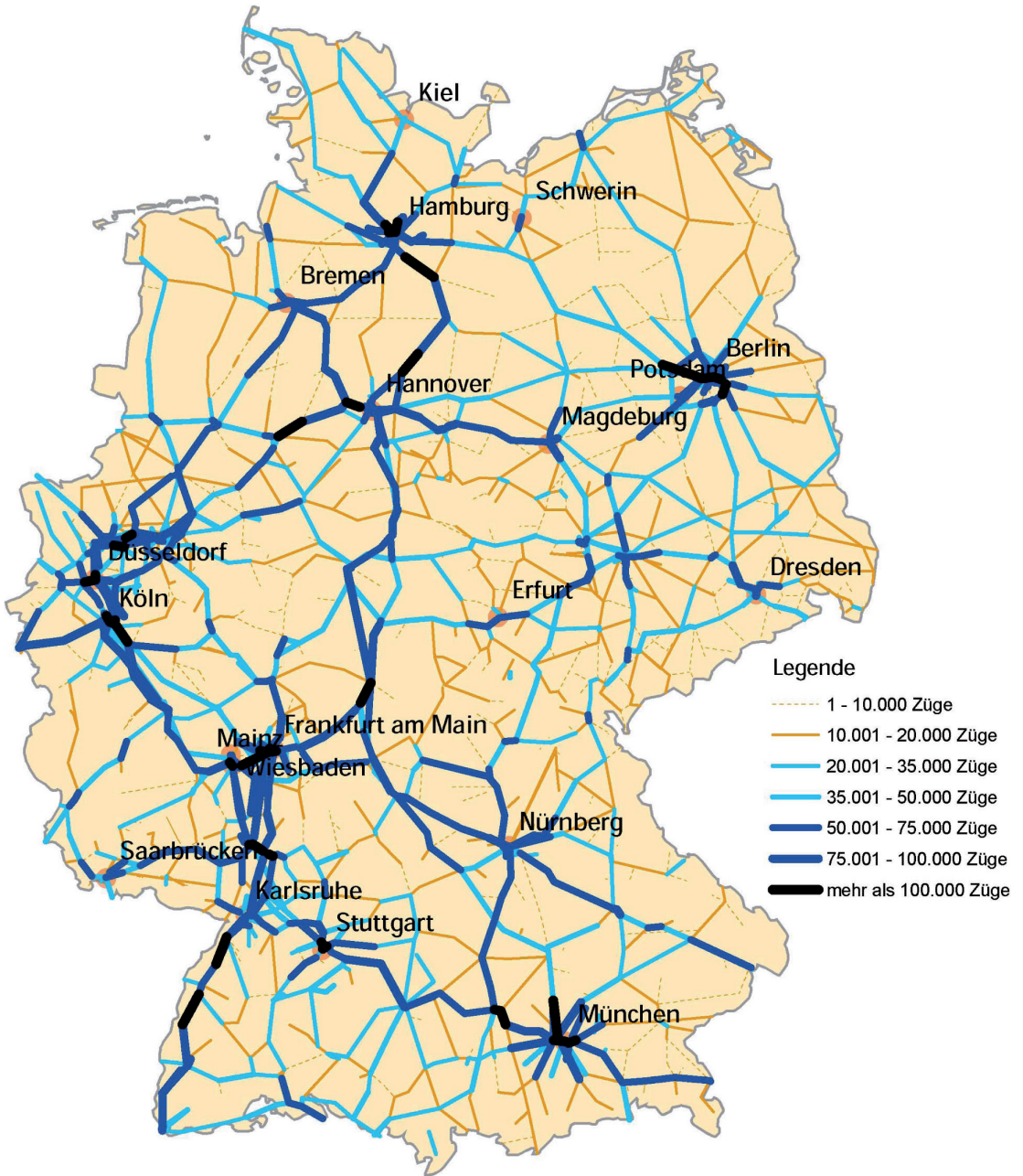
In dieser Transversale leben etwa 70 Mio. Menschen, das ist knapp ein 1/5 der EU-Bevölkerung (ARL 2005). In diesem Korridor liegen für den Frachtumschlag äußerst bedeutsame Infrastruktureinrichtungen. So beispielsweise Rotterdam, der weltweit größte Seehafen, der Duisburger und der Mannheimer Hafen, die europaweit größten Binnenhäfen und mit dem Frankfurter Flughafen der europaweit führende Flughafen im Güterumschlag. Die Kapazitäten auf den Schienenstrecken in diesem Korridor, insbesondere entlang des Rheins, sind nahezu ausgeschöpft; die Belastung der Fernstraßen liegt weit über dem Durchschnitt.

Es ist sicherlich unstrittig, dass dieser Nord-Süd-Korridor zu den bedeutendsten europäischen Verbindungsachsen zählt. Die Entwicklung der Boden-Infrastruktur – Schiene, Straße und Wasserweg – hat in diesem Korridor seit je her eine herausragende Rolle gespielt. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang, dass für diese europäische Dimension die Infrastrukturplanung und Realisierung in der Verantwortung der einzelnen Nationalstaaten liegt. Der Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand ist also gerade im Bereich der großräumigen Infrastrukturplanung besonders hoch, um Konflikte bzw. Engpässe in der Infrastruktur möglichst frühzeitig zu erkennen und gemeinsam zu lösen.

Entscheidend ist, dass der für die Abwicklung des wachsenden Verkehrsaufkommens notwendige Infrastrukturausbau so untereinander koordiniert und vorangebracht wird, dass den Anforderungen des Verkehrsbereichs im gesamten Korridorraum möglichst bedarfsgerecht und gleich gerichtet Rechnung getragen werden kann. Anderenfalls werden negative Auswirkungen auf die Raumentwicklung, insbesondere der Siedlungsentwicklung und anderer raumwirksamer Belange, wie Umwelt und Regionalverkehre, in den zurückbleibenden Korridor-Teilräumen entstehen bzw. sich verschärfen.

So zeichnen sich in diesem Korridor bereits Fehlentwicklungen ab. Innerhalb der Schweiz wurde zur Unterquerung der Alpen wie auch in Baden-Württemberg entlang des Rheins der Infrastrukturausbau vorangetrieben, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. Das Ziel ist dabei, insbesondere mehr Transportvorgänge auf die Schiene zu bringen. Diese kapazitativen Erweiterungen werden Druck auf die Infrastrukturen im Vor- und Nachlauf dieser Abschnitte ausüben, die mit dem Ausbautempo aus verschiedenen Gründen nicht Schritt halten konnten. Zu diesen Engpässen bzw. ‚Flaschenhälsen‘ zählt u. a. auch die hoch belastete Schienenverbindung zwischen dem Rhein-Main-Raum und dem Rhein-Neckar-Raum (siehe Abb. 1). Der Stillstand im Infrastrukturausbau dieses Abschnitts führt bereits zu Nachteilen in der Verkehrsabwicklung, hat insbesondere Auswirkungen auf den Nahverkehr und damit auf die Siedlungsentwicklung und die Zentralität der Städte dieses Raums (Scholl 2007).

Abb. 1: Belastung des Schienennetzes der Eisenbahnen, insgesamt (2005)



Quelle: Statistisches Bundesamt

1.1 Europa

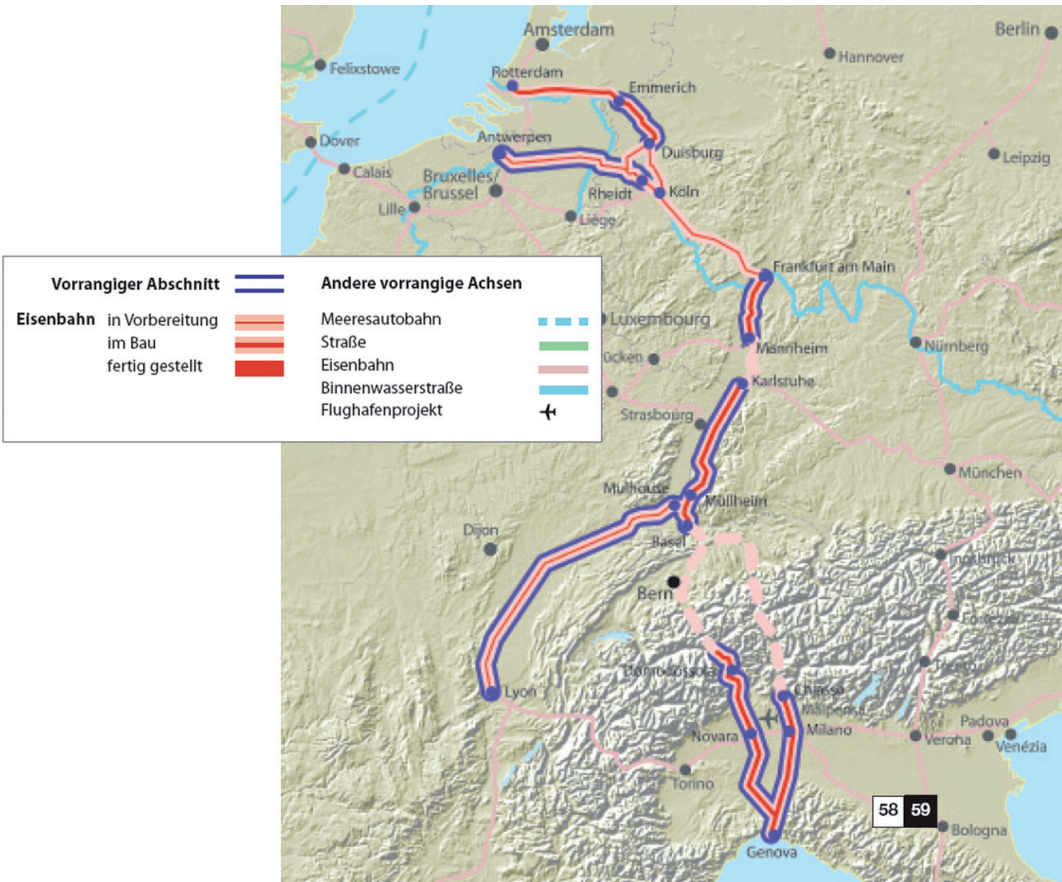
Die Europäische Kommission hat im Rahmen der Konkretisierung der Transeuropäischen Netze (TEN) die Bedeutung dieses Korridors schon frühzeitig erkannt (Europäische Kommission 2005). Sie hat die Nationalstaaten aufgefordert, die Beseitigung der sich abzeichnenden kapazitiven Engpässe anzugehen. Die Europäische Kommission stellt zu diesem Zweck finanzielle Mittel in Aussicht; sie verfügt jedoch nicht über Instrumente, die Nationalstaaten zu entsprechenden Maßnahmen zu zwingen. Sie kann somit nicht unmittelbar dafür sorgen, dass eine weitgehend einheitliche und zeitnahe, in allen Nationalstaaten gleich gerichtete Planung und Realisierung der infrastrukturellen Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen erfolgt.

Insbesondere unter ökologischen Aspekten ist die Kommission daran interessiert, die sich abzeichnenden zunehmenden Verkehrsströme im Personen- und Güterverkehr möglichst auf die Schiene zu leiten. Die Kommission verfolgt nach wie vor das Ziel, den Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes voranzubringen. Sie strebt hierzu eine Weiterentwicklung des Korridorkonzeptes an. Die Nutzung der Infrastruktur ist mit verstärkter Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Mitgliedstaaten bei der Investitionsplanung zu optimieren (Europäische Kommission 2007b). Diese Entwicklung soll auch durch den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur, insbesondere der Hochgeschwindigkeitsschieneninfrastruktur unterstützt werden.

Bereits Mitte der 90er Jahre wurde vom Rat der Europäischen Union das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem definiert. Zu den Hochgeschwindigkeitsverkehren gehören sowohl die Infrastrukturen wie auch die dazugehörigen Dienstleistungen und Betriebsmittel. Nach den Vorstellungen des Rates der Europäischen Union umfasst das System Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge, die eigens für diese gebaut und für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h ausgelegt sind. Hinzu kommen ausgebaute und auszubauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind, oder ausgebaute bzw. auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeiten im Einzelnen festgelegt werden müssen (Rat der EU 1996).

Die Europäische Kommission hat ihre Ziele zu den vorrangigen Achsen und Projekten im Transeuropäischen Verkehrsnetz zuletzt 2005 veröffentlicht; der Nord-Süd-Korridor wird hier als sogenannte ‚Vorrangige Achse‘ unter Projektnummer 24 geführt (Europäische Kommission 2005).

Abb. 2: Vorrangige Achsen und Projekte im Transeuropäischen Verkehrsnetz



Quelle: Europäische Kommission (2005)

1.2 Bundesrepublik Deutschland

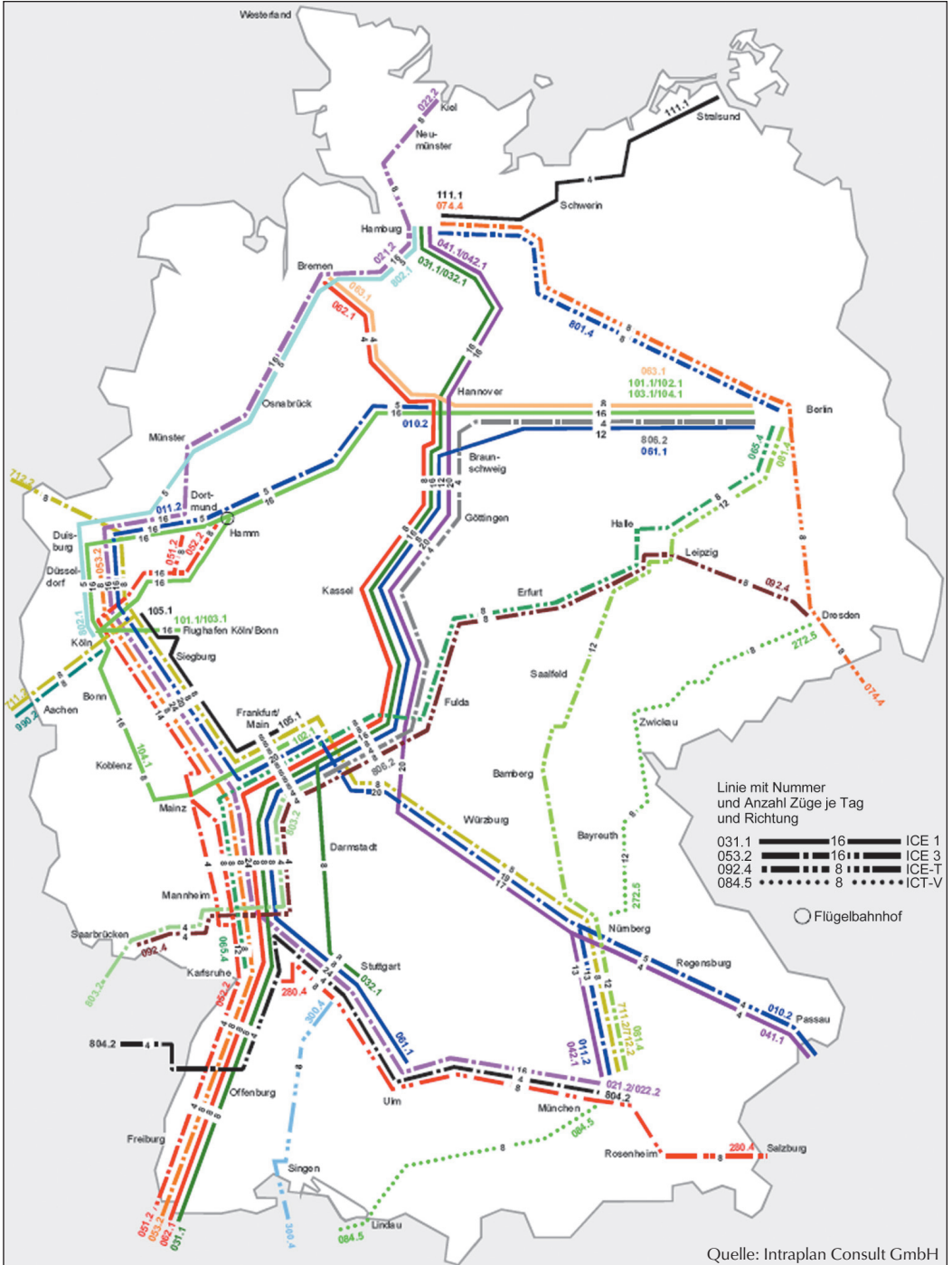
Die Bundesverkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland hat innerhalb des Nord-Süd-Korridors an verschiedenen Stellen zu infrastrukturellen Verbesserungen bzw. Erweiterungen geführt. Neben der Zusammenarbeit mit den Niederlanden für die sog. Betuwe-Linie zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln/Rhein-Main ein wesentlicher Bestandteil zur Verbesserung der Transportbedingungen in diesem Raum. Festzuhalten ist jedoch, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln/Rhein-Main ausschließlich für den Personenverkehr geeignet ist. Aufgrund der Steigungen und der hohen Belastung ist eine gleichzeitige Nutzung durch den Güterverkehr ausgeschlossen. Der Güterverkehr läuft auch seit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln/Rhein-Main im Jahr 2002 überwiegend über die vorhandenen Strecken im Rheintal. Diese Verbindung ist in den letzten Jahren an verschie-

denen Stellen infrastrukturell ausgebaut und aufgewertet worden. Allerdings sind bereits heute die Lärmauswirkungen des Güterverkehrs für die im Rheintal lebende Bevölkerung ein großes Problem und würden aufgrund der zuvor aufgezeigten Entwicklung noch deutlich zunehmen. Der Bund hat zwischenzeitlich ein Lärmsanierungsprogramm unter der Bezeichnung „Leiser Rhein“ aufgelegt, das kurzfristig Abhilfe leisten soll für die vom Verkehrslärm geplagten Anwohner (Rheinkolleg 2006).

Insbesondere die Zuwächse im Güterverkehr werden aber dazu führen, dass dennoch kapazitative Beschränkungen für den Personenfernverkehr und damit Auswirkungen auf den Regionalverkehr bestehen. Die DB AG hat mittlerweile erkennen lassen, dass sie der von den hauptsächlich betroffenen Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen vorgetragenen Forderung nach Realisierung einer Neubaustrecke für den Güterverkehr, fernab der Besiedlung außerhalb des engen Rheintales, eingehend prüfen will (Kölnische Rundschau 2007).

Die Bundesverkehrswegeplanung, bzw. die Planung der DB Netz AG, hat erst verhältnismäßig spät erkannt, dass mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein-Main die Zuwächse im Schienenpersonenfernverkehr eine kapazitative Erweiterung, teilweise auch eines Streckenneubaus in den Zu- und Ablaufstrecken, insbesondere auf der Verbindung Frankfurt – Mannheim, erfordern. Aufgrund der Heterogenität der Verkehre wären anderenfalls weitere Einschränkungen für den Güterverkehr, aber vor allem auch für den schienengebundenen Fern- und Nahverkehr in diesem Raum, unumgänglich gewesen (Pro Bahn 2006). In den 90er Jahren haben die sich hier abzeichnenden Kapazitätsengpässe jedoch noch nicht zu einer konkreten Neubauplanung geführt. Abhilfe sollte zunächst durch Ausbaumaßnahmen an der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn erreicht werden. Erst für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes Anfang dieses Jahrtausends hat die DB AG das Neubauvorhaben „Rhein-Main – Rhein-Neckar“ angemeldet. Mittlerweile hat es als neues Vorhaben in das Bundesschienenwegeausbaugesetz Eingang gefunden. Dass die Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und der Anbindung über die Region Rhein-Neckar nach Stuttgart der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt im gesamten Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist, wird durch die Linienkonzepte, die die Gutachter im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung für die Prognose bis 2015 zugrunde gelegt haben deutlich (s. Abb. 3).

Abb. 3: Schienenlinienkonzept des Bundesverkehrswegeplans: Linienkonzept 2015 für das A-Netz



Quelle: Intraplan Consult GmbH

2 Verkehrliche Bedeutung der Strecke Frankfurt – Mannheim

Dem Bericht der Bundesregierung über den Stand des Ausbaus der Schienenwege 2007 sind die tragenden verkehrlichen Zielsetzungen dieser Neubaustrecke zu entnehmen (BMVBS 2006). Hierzu zählen der Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz, die Verkürzung der Reise- und Transportzeiten, der Zugewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln – Frankfurt – Stuttgart – München sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Abschnitt Frankfurt – Mannheim zugunsten des Nah- und Güterverkehrs.

Zwar hatten DB AG wie auch das Land Hessen Ende der 90er Jahre erkannt, dass mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken erhebliche Steigerungen im Personenfern- und Güterverkehr im Abschnitt Frankfurt-Mannheim auftreten können. Insbesondere die Anforderungen an die Reisezeit und der bereits vorhandene Schienengüterverkehr auf dieser Strecke ließen jedoch erst im Rahmen weiterer Untersuchungen deutlich werden, dass ohne zusätzliche Infrastruktur die vorhandenen Kapazitäten erheblich belastet werden und die Verbesserungen, die das Land Hessen im Regionalverkehr anstrebte, wieder zunichte gemacht würden. Nach den Prognosen der DB Netz AG kann sich der Zugverkehr auf der Relation Rhein-Main – Rhein-Neckar bis 2015 auf über 100 Einheiten in 24 Stunden und pro Richtung erhöhen (DB Projekt Bau 2003). Das wäre gegenüber dem Stand 2000 nahezu eine Verdoppelung. Trotzdem kam die konkrete Planung nicht zeitnah bzw. nur zögerlich voran.

2.1 Personenfernverkehr

Auf den größeren europäischen Distanzen steht der Schienenpersonenfernverkehr in Konkurrenz zum Luftverkehr. Daher ist von hoher Bedeutung, dass Schienenwege so geplant und gebaut werden, dass entsprechende Geschwindigkeiten auf diesen Strecken für den Personenfernverkehr erreicht werden können. Auch in der Strategie „Netz 21“ der Deutschen Bahn AG kam der Hochgeschwindigkeitsverbindung Rhein-Main – Rhein-Neckar eine hohe Priorität zu (DB Projekt Bau 2003). Sie hat hiernach primär die Aufgabe, die weiträumigen Verkehrsströme des Schienenpersonenfernverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet bzw. den Niederlanden sowie Süddeutschland und weiter Richtung Schweiz innerhalb des Nord-Süd-Korridors aufzunehmen. Sie wird nach Auffassung der Bahn aber auch zu einer Entlastung der bestehenden Strecken und zu einer Entmischung der Verkehre beitragen sowie zusätzliche Kapazitäten für die Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr bereitstellen.

2.2 Personennahverkehr

Die Attraktivität des Schienenpersonenfernverkehrs ist darauf angewiesen, dass die Zulaufstrecken im Schienenpersonennahverkehr qualitativ und quantitativ angemessen verfügbar sind. Dies erfolgt durch entsprechende Nahverkehrsangebote. Für die Durchführung der Nahverkehre auf der Schiene sind im hier betrachteten Raum der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zuständig. Beide Verbünde haben an zusätzlicher Schieneninfrastruktur für den Fernverkehr großes Interesse, um so auf den bestehenden Strecken für den Nahverkehr Verbesserungen zu

schaffen. Die Verdichtung der Verkehre insgesamt auf den bestehenden Strecken ohne kapazitative Erweiterung führt zwangsläufig zu einer Verdrängung des Schienenpersonenverkehrs. Die Angebote des Nahverkehrs gehen zurück und die Attraktivität nimmt ab. Um dies zu verhindern, fordert der Regionalplan Südhessen 2000 die Einführung eines S-Bahn-Verkehrs sowohl auf der Riedbahn als auch auf der Main-Neckar-Bahn bis nach Baden-Württemberg (Regierungspräsidium Darmstadt 2004).

Dies kann jedoch erst nach Realisierung der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar umgesetzt werden.

2.3 Güterverkehr

Eine Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim wird für den Schienengüterverkehr zumindest in diesem Abschnitt eine neue Qualität innerhalb des Nord-Süd-Korridors mit sich bringen. Die räumliche und zeitliche Entflechtung des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs ermöglicht eine Bündelung gleichartiger und gleich schneller Züge anhand ihrer entsprechenden Funktion. So können die Kapazitäten der Infrastrukturen optimal genutzt werden. Insbesondere in den Tages- und Nachtstunden, in denen der Personenfernverkehr in der Regel nicht so stark ist, soll auf dieser Verbindung auch der schnelle Güterverkehr durchgeführt werden. Der restliche Güterverkehr soll weiterhin auf den bestehenden Strecken, vorrangig über die Main-Neckar-Bahn erfolgen. Die DB AG geht von etwa 20 Güterzügen Richtung Süden bzw. 10 Güterzügen Richtung Norden in den Nachtstunden aus (DB Projekt Bau 2003). Dies wird die Attraktivität des Schienengüterverkehrs innerhalb des Nord-Süd-Korridors verbessern und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Transport auf der Straße erhöhen.

3 Raumstrukturelle Bedeutung

Es bedarf keiner besonderen Betonung der engen Zusammenhänge zwischen Raumentwicklung, Siedlungsentwicklung und infrastruktureller Entwicklung. Wirtschaftliche Entwicklung braucht Infrastrukturen, um wirtschaftliche Verflechtungen und Marktbeziehungen aufrecht zu erhalten und zu entwickeln.

Die Räume bzw. Regionen, die hier nicht frühzeitig erkennen, dass entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen werden müssen, werden bzw. können Nachteile erfahren. Entscheidend ist es somit, Entwicklungen zeitnah aufeinander abzustimmen und zu realisieren. Das Land Hessen, wie auch der südhessische Raum um die Stadt Darmstadt, haben frühzeitig die Notwendigkeit für eine Erweiterung der Schieneninfrastruktur auf der Relation Frankfurt – Mannheim erkannt und einen entsprechenden Ausbau der Schieneninfrastruktur gefordert.

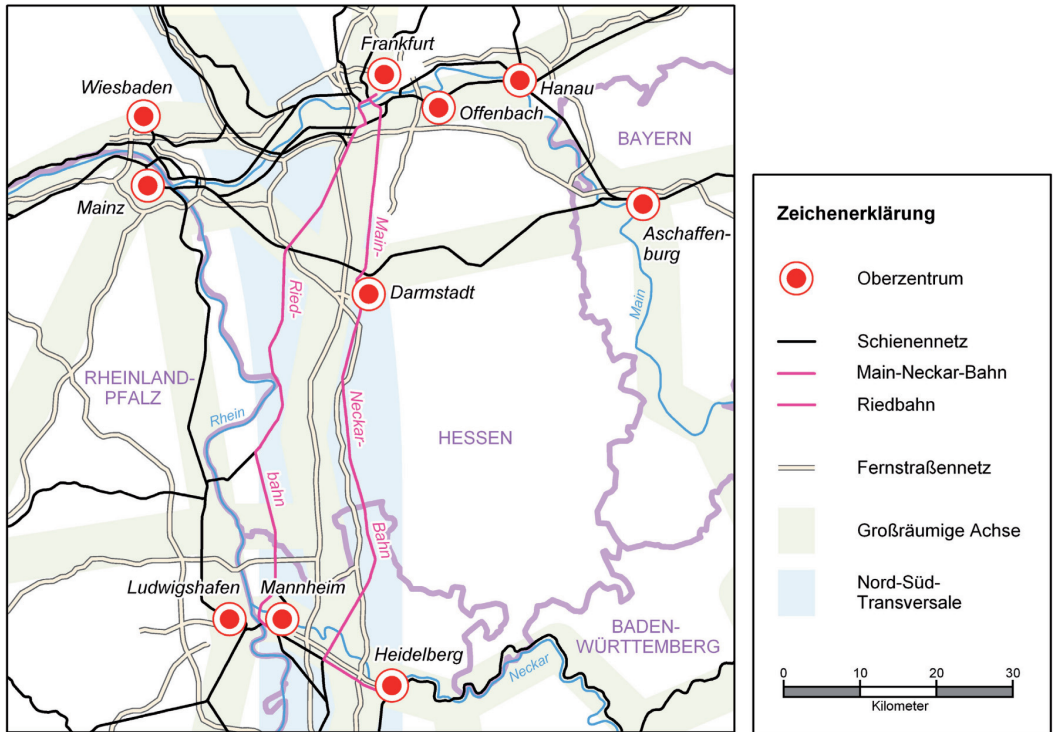
3.1 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung innerhalb des Korridors Rhein-Main – Rhein-Neckar ist geprägt durch eine polyzentrale Struktur. Hierzu zählen die größeren Städte Frankfurt, Darmstadt, Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg als Oberzentren. Sie werden ergänzt durch mehrere bedeutende Mittelzentren. In diesem Raum findet insgesamt eine hohe

wirtschaftliche Wertschöpfung statt, verbunden mit einem hohen Verkehrsaufkommen sowohl auf der Schiene, wie auf der Straße und in der Luft.

Dieser Raum ist auch dadurch gekennzeichnet, dass die Ober- und Mittelzentren untereinander und miteinander intensiv im Leistungsaustausch stehen. Raumstrukturell soll die Siedlungsentwicklung die infrastrukturellen Bedingungen stützen und sich daher vorrangig innerhalb der Achsen des Schienenpersonennahverkehrs weiterentwickeln. Fehlt es jedoch diesen Achsen an entsprechender Attraktivität oder zeichnen sich kapazitative Engpässe ab, kann die weitere Siedlungsentwicklung Fehlsteuerungen unterliegen. Der Regionalplan Südhessen 2000 legt hierzu fest, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung so zu gestalten ist, dass durch Orientierung der Wohnsiedlungsentwicklung an den Achsen des Schienenverkehrs eine verstärkte Inanspruchnahme des ÖPNV unterstützt wird (Regierungspräsidium Darmstadt 2004). Eine über die eigene Entwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit soll schwerpunktmäßig in den Städten und Gemeinden erfolgen, die aufgrund ihrer räumlichen verkehrlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür besonders geeignet sind. Es liegt auf der Hand, dass kapazitative Engpässe im Schienenpersonenfern-, Nah-, und Güterverkehr weitreichende Auswirkungen auf die Umsetzung dieser Ziele und Festlegungen der Regionalplanung haben können.

Abb. 4: Großräumige Verbindungen zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar, 2008



Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)

3.2 Entwicklung der Zentralität

Aus regionaler Sicht haben die kleinräumigen Effekte einer neuen Infrastruktur vorrangige Bedeutung. Überregional oder aus europäischer Sicht ist die Reisezeitersparnis zwischen den Knoten hohen Verkehrsaufkommens und die Verbindungsqualität entscheidend.

Diese unterschiedlichen Sichtweisen haben bei der konkreten Ausgestaltung der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar eine konflikträchtige Rolle gespielt und werden sie auch in Zukunft noch spielen. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke europäischer Dimension, zur großräumigen Verbindung und attraktiven Gestaltung des Schienenpersonenfern- und Güterverkehrs zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar und weiter bis Stuttgart, unterliegt der Gefahr, den Raum zwischen diesen Metropolregionen außer Acht zu lassen. Die Befürchtung, dass die oberzentralen Funktionen der innerhalb dieses Korridors liegenden Städte mit über 100.000 Einwohnern in Gefahr sind, wenn die Neubaustrecke nicht unmittelbar über die hier bestehenden Anbindungen und Verkehrsknoten geführt wird, bewegte von Anfang an die Diskussion um die konkrete Trassenführung der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar. Die Oberzentren Darmstadt in Hessen und Mannheim in Baden-Württemberg haben lange Zeit darauf bestanden bzw. bestehen nach wie vor darauf, dass die Trassenführung ausschließlich über die bestehenden Hauptbahnhöfe geführt wird. Die Befürchtung vom Schienenpersonenfernverkehr abgekoppelt zu werden oder zumindest deutliche Verschlechterungen der Bedienung hinnehmen zu müssen und somit für die Ansiedlung von Unternehmen oder wissenschaftlichen Einrichtungen an Attraktivität zu verlieren, ist nach wie vor nicht ausgeräumt. Wichtig sind in diesem Zusammenhang vor allem Qualität und Zeitaufwand für die Zuführung zum Hochgeschwindigkeitsverkehr im Nahverkehr der oberzentralen Bereiche.

Für die Betrachtung aus europäischer Sicht sind diese Einzelkonflikte innerhalb des Nord-Süd-Korridors von untergeordneter Bedeutung; aus regionaler Sicht sind sie jedoch entscheidend.

4 Planungsstand

4.1 Bundesschienenwegeausbaugesetz

Das hier beschriebene Projekt ist als neues Vorhaben Gegenstand des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Die geplante Maßnahme umfasst den zweigleisigen Neubau einer Schienenstrecke von Frankfurt-Sportfeld bis Mannheim und in der Fortführung die Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim-Stuttgart. Das Projekt ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz durch den Bundesgesetzgeber mit folgender Fußnote konkretisiert: „Die Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim erfolgt ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.“ Durch die Einstufung des Projektes als neues Vorhaben sind Finanzmittel zur Realisierung der Neubaustrecke durch den Bundesgesetzgeber haushaltsrechtlich abgesichert. Das Bundesverkehrsministerium geht nach den Angaben der DB Netz AG von Gesamtkosten von etwa 1,3 Mrd. Euro bei einer Streckenlänge von etwa 81 km aus. Die Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen (siehe auch 4.2.3).

4.2 Raumordnungsplanung in den Bundesländern

Sowohl Hessen als auch Baden-Württemberg haben bereits Ende der 90er Jahre im Zuge der Neuaufstellung bzw. Änderung der landesweiten Raumordnungspläne festgelegt, wie aus ihrer Sicht die Trassenführung der Neubaustrecke zu gestalten ist. Zur Abstimmung der Vorgehensweise haben Besprechungen der obersten Landesplanungsbehörden der Länder Hessen und Baden-Württemberg unter Einbezug der Länder Rheinland-Pfalz und Saarland stattgefunden. Es bestand Einvernehmen, dass eine Trassierung aus raumordnerischer Sicht nur über die beiden Hauptbahnhöfe Mannheim und Darmstadt zweckmäßig und raumverträglich erscheint. Die Trassenführung über den Hauptbahnhof Mannheim lag insbesondere auch im Interesse der Länder Saarland und Rheinland-Pfalz, die ansonsten über keinen unmittelbaren Zugang zur Verknüpfung des weiteren Personenfernverkehrs auf bestehenden Strecken mit einer Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke verfügen.

4.2.1 Landesentwicklungspläne

Hessen hat im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 festgelegt, dass zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung eine Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke vorrangig parallel zur BAB 5/BAB 67 und unter Anbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt und des Hauptbahnhofs Mannheim in Baden-Württemberg zu planen und zu realisieren ist (HMWVL 2001). Baden-Württemberg hat im Zuge einer Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans festgelegt, dass eine Trassierung der Neubaustrecke unter vollwertiger Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim zu erfolgen hat (WiBW 2002).

4.2.2 Regionalpläne

Der Regionalplan Südhessen 2000, der von der Regionalversammlung Südhessen bereits Ende 1999 verabschiedet worden ist, konkretisiert die Festlegungen des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 und legt fest, dass zur Bewältigung bestehender Engpässe auf den Schienenrelationen im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum der Bau einer Neubaustrecke für den Fernverkehr unverzichtbar ist (Regierungspräsidium Darmstadt, 2004b). Zur Minimierung der unvermeidbaren Umwelteinwirkungen ist die Trasse eng mit den vorhandenen BAB-Abschnitten der A 5 und A 67 zu bündeln. Der Darmstädter Hauptbahnhof ist in die Strecke einzubinden. Ebenso legt der Raumordnungsplan 2000 der Region Rhein-Neckar, zuvor Raumordnungsverband Rhein-Neckar, fest, dass eine Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs und sein Ausbau zu einem Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz sicherzustellen ist (ROV 1993).

4.2.3 Raumordnungsverfahren

Auf Antrag der DB Netz AG sind in beiden Bundesländern bzw. Regionen Raumordnungsverfahren durchgeführt worden. In diesen Verfahren hat neben der Abstimmung mit den Belangen der Umweltgüter sowie der Natura 2000 Gebiete vorrangig die Trassenführung über die Oberzentren Darmstadt und Mannheim eine Rolle gespielt.

Im Zuge der Vorbereitungen der Raumordnungsverfahren wurden sowohl auf hessischer wie auf baden-württembergischer Seite mehrere Varianten von der DB Netz AG

untersucht. Die verfahrensführenden Behörden, das Regierungspräsidium Darmstadt auf hessischer Seite sowie das Regierungspräsidium Karlsruhe für den baden-württembergischen Abschnitt, haben ihre Vorgehensweise untereinander abgestimmt und die parallele Durchführung der Verfahren koordiniert. Die DB Netz AG hatte bereits im Vorfeld der Raumordnungsverfahren deutlich gemacht, dass vorrangig aus Gründen der Reisezeiterparnis sowie aus betrieblichen Gründen auch eine Trassierung der Neubaustrecke vorbei an den Oberzentren in Betracht gezogen würde. Das Aufkommen in den Städten Darmstadt und Mannheim sei aus Sicht der DB AG nicht ausreichend, dass aus diesem Grund eine unmittelbare Führung der Strecke über die Hauptbahnhöfe zweckmäßig bzw. erforderlich wäre. Im Weiteren hat die DB Netz AG die Raumordnungsverfahren jedoch auch mit einer Variante über die beiden Hauptbahnhöfe beantragt.

Im Rahmen der Anhörung und Offenlage wurde sodann von nahezu allen am Verfahren beteiligten Gebietskörperschaften unisono gefordert, dass nur eine Trassenführung über die Hauptbahnhöfe akzeptiert würde und raumverträglich wäre. Im Ergebnis haben beide landesplanerischen Beurteilungen zum Abschluss der Raumordnungsverfahren ausschließlich diese Varianten für raumverträglich erklärt (Regierungspräsidium Darmstadt, 2004). Die DB Netz AG hat jedoch nach Abschluss der Raumordnungsverfahren deutlich gemacht, dass sie unter diesen Rahmenbedingungen die weiteren Planungen zu der Neubaustrecke zunächst ruhen lassen wird. Dies steht klar im Widerspruch zum Gegenstand des Antrages zur Raumverträglichkeitsprüfung.

Nach fast 4 Jahren planerischen Stillstandes hat die DB Netz AG die Planungen im Frühjahr 2007 wieder aufgenommen. Die Bahn setzt mittlerweile offensichtlich darauf, im Zuge des Planstellungsverfahrens und mit Unterstützung der Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt, einen Planfeststellungsbeschluss herbeizuführen, der eine Trassierung der Neubaustrecke vorsieht, die an beiden Oberzentren vorbeiführt bzw. eine Vorbeifahrt ermöglicht.

4.3 Planfeststellungsverfahren

Zurzeit erarbeitet die DB Netz AG die Planfeststellungsunterlagen für das Genehmigungsverfahren. Nach Angaben der DB Netz AG wird die Gesamtstrecke in einzelne Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die sich in der Regel an den Grenzen der Gebietskörperschaften orientieren. Die ersten Anträge sind dem Eisenbahnbundesamt Ende 2008 zur Prüfung der Vollständigkeit vorgelegt worden. Die für die Anhörung zuständigen Regierungspräsidien in Darmstadt und Karlsruhe werden diesen Teil der Verfahren durchführen und anschließend dem Eisenbahnbundesamt berichten. Die DB Netz AG geht davon aus, dass mit vorbereitenden Baumaßnahmen 2010 begonnen werden kann. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den Metropolregionen Rhein-Main – Rhein-Neckar und Stuttgart soll dann im Jahr 2017 in Betrieb genommen werden.

Der nunmehr aus Sicht der DB Netz AG geplante Trassenverlauf liegt weitgehend parallel zur BAB 5 auf östlicher Seite. Die Anbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt erfolgt als ‚Bypass-Lösung‘ über eine eingleisige Strecke. Die zweigleisige Hauptstrecke führt westlich entlang der BAB 5 an Darmstadt vorbei. Ab dem Darmstädter Autobahnkreuz wird sie auf der östlichen Seite entlang der BAB 67 bis in Höhe von Lorsch geführt

und wechselt anschließend in Höhe des Viernheimer Dreiecks wieder auf die westliche Seite der BAB 67.

Hier biegt sie anschließend nach Westen ab und teilt sich in zwei Äste. Sodann folgt die zweigleisige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofes über Mannheim-Waldhof. Die zweigleisige Direktverbindung Richtung Süden folgt entlang der A 6, überquert den Neckar und den Güterbahnhof Mannheim und bindet in Höhe des Pfingstbergtunnels an die bestehende Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart an. Nach Auffassung der DB Netz AG erzielt dieser Trassenverlauf den größtmöglichen Fahrtzeitgewinn, generiert den höchsten Verkehrszuwachs und ist die wirtschaftlichste Lösung.

5 Realisierungskonflikte

Nach wie vor ist die Trassenführung zwischen DB AG und den Regionen bzw. Oberzentren Darmstadt und Mannheim umstritten. Es zeichnet sich ab, dass vorrangig im Raum Mannheim die Positionen zur Trassenführung vollständig auseinanderliegen. Im Raum Darmstadt wurde auf Initiative des direkt gewählten Oberbürgermeisters die sogenannte ‚Konsenstrasse‘ ins Gespräch gebracht. Letztendlich hat anscheinend dieser Vermittlungsprozess die DB AG bewogen, die Planungen nunmehr wieder aufzunehmen.

5.1 Konsenstrasse Darmstadt

Die nach dem Ergebnis des in Hessen durchgeführten Raumordnungsverfahrens empfohlene Trassierung des Gesamtverkehrs über den Hauptbahnhof Darmstadt wird vom Land Hessen, der Region Starkenburg sowie der Stadt Darmstadt nach wie vor befürwortet (HMWVL 2007). Es wird hier aber auch zur Kenntnis genommen, dass die DB AG aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen nicht bereit ist, die Realisierung dieser Trassenführung weiter zu verfolgen. Gemeinsam haben sich die Akteure in einem Abstimmungspapier auf eine sog. ‚Konsenstrasse‘ verständigt. Diese Konsenstrasse verläuft im nördlichen Abschnitt parallel zur BAB 5 und im südlichen hessischen Abschnitt parallel zur BAB 67, jeweils auf der östlichen Seite. Diese Korridore wurden bereits im Raumordnungsverfahren als raumverträglich eingestuft. Die Anbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt erfolgt mit einem eingleisigen Anbindungsast. Die Kapazität dieses eingleisigen Verbindungsstückes beträgt zwei Züge pro Stunde je Richtung. Hierdurch sollen nachteilige Auswirkungen im Stadtgebiet insbesondere im Hinblick auf Lärm, städtebauliche Entwicklung und Flächeninanspruchnahme vermieden werden. Insbesondere die Entlastung des Stadtgebietes Darmstadt um bis zu 40 Güterzüge in den Nachtstunden und etwa 210 Zügen am Tag soll eine Verbesserung der Wohnsituation für die Bevölkerung mit sich bringen. Gleichzeitig sollen die in der Folge freien Kapazitäten der bestehenden Main-Neckar-Bahn für den Nahverkehr genutzt werden. Sofern die Neubaustrecke realisiert ist, besteht südlich der Stadt Darmstadt die Möglichkeit, die Kapazität auf der bestehenden Main-Neckar-Bahn für den Schienenpersonennahverkehr zu verdoppeln.

Nach wie vor ist dieser Kompromiss aber umstritten. Eingehende Untersuchungen der DB Netz AG haben ergeben, dass nur ein Gleis betrieblich problematisch ist (FAZ 2007). Auch bleibt die Trassenführung und Ausgestaltung im Stadtgebiet Darmstadt

kommunalpolitisch ungeklärt. Verbindliche Beschlüsse städtischer Gremien zu konkreten Trassenführungen sind daher bisher nicht zustande gekommen.

5.2 Vorbeifahrt Mannheim

Die DB AG hat nach wie vor die Absicht, den Hochgeschwindigkeitsverkehr am Oberzentrum Mannheim im Wege einer sogenannten ‚Bypass‘-Lösung vorbeiführen zu können. Dies wird von der Stadt Mannheim wie auch von der Region Rhein-Neckar nach wie vor klar abgelehnt. Eine zu Südhessen vergleichbare Konsensfindung hat bisher nicht stattgefunden und zeichnet sich auch nicht ab. Eine Vorbeifahrt von mehr als 60 Zugfahrten am Tag wird von Seiten der Region, wie auch von der Stadt Mannheim nicht akzeptiert. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens war diese Trassenvariante als raumunverträglich eingestuft und unter landesplanerischen Gesichtspunkten verworfen worden. Die DB AG will jedoch im Planfeststellungsverfahren mit beiden Trassenvarianten weiterarbeiten und das Baurecht für die Vorbeifahrt herbeiführen (DB AG 2007). Hier zeichnet sich bereits ab, dass ein langjähriger Streit vor den Verwaltungsgerichten die Realisierung der Neubaustrecke weiter verzögern wird.

6 Ausblick

Aus europäischer Sicht hat die Beseitigung des Engpasses in der Schieneninfrastruktur zwischen der Metropolregion Rhein-Main – Rhein-Neckar-Stuttgart höchste Priorität. Die entscheidende Frage ist, inwieweit diese Hochgeschwindigkeitsstrecke an bedeutenden Oberzentren bzw. Metropolregionen vorbeigeführt werden sollte. Letztlich folgt aus diesem Konflikt die Frage, ob die infrastrukturellen Planungen im Schienenverkehr tatsächlich ausschließlich einem weitgehend unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten arbeitenden Unternehmen überlassen bleiben sollen. Die europäische Ebene bzw. der Bundesgesetzgeber sollten über weitergehende Mitsprache- und Entscheidungsrechte an den Trassierungsplanungen für Schienenneubaustrecken, insbesondere im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr verfügen, damit eine auch aus europäischer Sicht notwendige zeitnahe Realisierung erfolgt. Der tatsächliche Bedarf für diesen großräumigen Lückenschluss im Hochgeschwindigkeitsverkehr ist erst spät von der DB AG ermittelt und zum Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung gemacht worden.

Die DB Netz AG hat die Raumordnungsverfahren noch mit einer Variante über beide Hauptbahnhöfe beantragt. Erst nachdem die Verfahren abgeschlossen waren, hat der Vorstand der DB AG erklärt, dass er sich an dieses Ergebnis nicht gebunden fühlt und die rechtlichen Möglichkeiten der Planfeststellungsverfahren bzw. des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahnbundesamt nutzen will, sich darüber hinwegzusetzen. Die Konflikte, die sich dann ergeben, wenn aufgrund von Reisezeitersparnis die Anbindung von Oberzentren infrage gestellt wird, wurden entweder vernachlässigt oder von Seiten des DB-Vorstands bewusst provoziert.

Damit wird von Seiten des DB-Vorstandes ausschließlich die verkehrstechnische und betriebswirtschaftliche Sichtweise zum Maßstab gemacht. Trotz der erheblichen Auswirkungen auf Raumstruktur, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung werden integrierte Konzepte – wie sie die landesplanerischen Beurteilungen zum Abschluss der Raumord-

nungsverfahren sowie die Festlegungen in den Raumordnungsplänen aufzeigen – außer Acht gelassen. Diese Vorgehensweise trägt nicht zur Vertrauensbildung und letztendlich koordiniertem Vorgehen aller Beteiligten bei. Aber gerade das ist für eine zeitnahe Umsetzung eines so wichtigen und auch komplexen Vorhabens erforderlich.

Die Realisierung einer aus verkehrlichen Gründen dringend notwendigen, aber auch im öffentlichen Interesse liegenden Verbesserung der Infrastruktur innerhalb des europäischen Nord-Süd-Korridors darf nicht ausschließlich in der Hand eines Unternehmens liegen.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2005): Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion. Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven. = Arbeitsmaterial der ARL 317. Hannover.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2006): Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007. Bonn.
- DB AG – Deutsche Bahn AG (2007): Internetseite zu Bauprojekt Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar: Bindeglied im Transeuropäischen Netz. Berlin.
- DB Projekt Bau GmbH (2003): Unterlagen zu dem Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg für die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar. Frankfurt.
- Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr (2005): Transeuropäisches Verkehrsnetz, TEN-V – Vorrangige Achsen und Projekte 2005, Luxemburg.
- Europäische Kommission (2007a): Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes. KOM(2007) 608. Brüssel, 18.10.2007.
- Europäische Kommission (2007b): Aktionsplan Güterverkehrslogistik. KOM(2007) 607. Brüssel, 18.10.2007.
- FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung (2007): Die Bahn will lieber zweigleisig fahren. 15.12.2007.
- HMWVL – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; u. a. (2007): Abstimmungspapier zur Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main – Rhein-Neckar. Wiesbaden.
- HMWVL – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP). Wiesbaden.
- Kölnische Rundschau (2007): Bahn prüft Alternative zum Rheintal. 14.12.2007.
- Pro Bahn (2006): Die „vergessene“ Neubaustrecke: Im Stau vom Main zum Neckar. In: der Fahrgast 2006(1), 14-16.
- Rat der Europäischen Union (1996): Richtlinie über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems. Richtlinie 96/48/EG. Brüssel, 23. Juli 1996.
- Regierungspräsidium Darmstadt (2004): Regionalplan Südhessen 2000. Darmstadt.
- Rheinkolleg e. V. (Hrsg.) (2006): Welterbe zwischen Strom und Schiene, Speyer.
- ROV – Raumordnungsverband Rhein-Neckar (1993), Raumordnungsplan 2000. Mannheim.
- Scholl, B. (Hrsg.) (2007): Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein. Arbeitsbericht des Instituts für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe. Karlsruhe.
- WiBW – Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (2002): Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002. Stuttgart.