

Tarek Al-Wazir
Staatsminister

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Wiesbaden, den 25. Juni 2015

Stellungnahme des Landes Hessen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Studie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe“ (Korridorstudie)

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 27. März 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Abschlussbericht der Studie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe" (Korridorstudie) veröffentlicht. Ziel dieser Studie ist die Entwicklung eines neuen Zielkonzeptes für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015. Die Korridorstudie des Bundes stellt somit eine zentrale Grundlage für das Bewertungsverfahren des sich in der Aufstellung befindlichen BVWP 2015 dar. Für Hessen geht es dabei zuvorderst um eines der wichtigsten Bahnprojekte Deutschlands, namentlich die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar und damit die Verbindung von Frankfurt Flughafen-Fernbahnhof, Wiesbaden, Darmstadt und Mannheim durch den Bau einer neuen ICE-Strecke.

Mit der Veröffentlichung der Studie hat das BMVI eine Konsultationsphase eröffnet, in der alle Gemeinden, Städte und Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, beim Bund Anmerkungen und Stellungnahmen einzureichen. Dies habe ich zum Anlass genommen, um am 3. Juni 2015 mit den Vertreterinnen und Vertretern der Region das Gespräch zu den Ergebnissen der Korridorstudie zu führen. Das Ergebnis dieses Gesprächs wurde Herrn Bundesminister Dobrindt mit beigefügter Stellungnahme am 19. Juni 2015 übersandt.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, allen an diesem Prozess Beteiligten für ihre engagierte und konstruktive Zusammenarbeit zu danken. Es war von höchster Bedeutung, die vielen bisweilen sehr unterschiedlichen Interessen zusammenzuführen, um künftig gemeinsam als Region unsere Interessen gegenüber dem Bund vertreten zu können.

Die Einigung der Region sieht vor, dass Darmstadt an das neue Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angebunden werden kann, auf den bestehenden Strecken durch die Verlagerung der Fernverkehrsverbindungen mehr Platz für eine bessere Taktung des Nahverkehrs geschaffen wird und zugleich die Menschen entlastet werden, indem der Güterverkehr nachts von den Bestandsstrecken heruntergenommen wird. Dies verdeutlicht das große Potential dieser Neubaustrecke. Mehr kann man mit einem einzelnen Projekt eigentlich nicht erreichen.

Zudem würde der Anschluss des Darmstädter Hauptbahnhofs von der Neubaustrecke über eine Querspange auf Darmstädter Stadtgebiet mit der Main-Neckar Bahn erfolgen. Auf Vorschlag der Region soll außerdem die Möglichkeit der zusätzlichen Anbindung der Strecke Mainz - Bischofsheim – Darmstadt an die Neubaustrecke über eine enge, nördlich von Weiterstadt geführte Kurve oder eine Tunnellösung geprüft werden.

Mir ist bewusst, dass noch ein langer Weg vor uns liegt, bis dieser größte Engpass im deutschen Bahn-Fernverkehrsnetz aufgelöst wird. Ich bin mir auch darüber im Klaren, dass es vor Ort teilweise auch Befürchtungen über eventuelle negative Auswirkungen im Einzelfall gibt. Trotzdem sind wir in den vergangenen Monaten so weit gekommen wie in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht und jetzt darauf angewiesen, offen zu kommunizieren, transparent zu handeln und gemeinsam dem Bund gegenüber unser gemeinsames Interesse durchzusetzen.

Ich setze dabei auf Sie alle.

Mit freundlichen Grüßen



Wiesbaden, den 19. Juni 2015

**Stellungnahme des Landes Hessen
an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
zur Studie
„Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor
Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ (Korridorstudie)**

Das Land Hessen hat in einem Gespräch mit der Region am 3. Juni 2015 die Ergebnisse der o.g. Korridorstudie beraten.

Die zentralen Punkte werden in der folgenden Stellungnahme zusammengefasst, die in der anstehenden Bewertung der Schienenprojekte und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 einbezogen werden sollen.

I. Nordkorridor

Für den Nordkorridor spricht sich das Land Hessen gemeinsam mit der Region dafür aus, dass die Realisierung einer Güterverkehrstrasse im Rahmen des BVWP 2015 für zwingend erforderlich angesehen wird.

Es wird vorgeschlagen eine Expertengruppe einzurichten, in der Rahmenbedingungen für die Realisierung einer Güterneubaustrecke unter Einbeziehung aller Varianten erarbeitet wird.

II. Zentral- und Südkorridor

Für den Zentral- und Südkorridor spricht sich das Land Hessen gemeinsam mit der Region für ein auf dem Planfall 1c beruhendes Zielnetz aus, das die folgenden Maßnahmen enthält:

1. NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar als Mischverkehrsstrecke (Planfall 1c).
2. Nordanbindung von Darmstadt Hbf und Wallauer Spange (Planfall 1f).

Ergänzend wird um Prüfung und Einbeziehung folgender Punkte in das Bewertungsverfahren des BVWP 2015 gebeten:

3. Anbindung der Strecke Mainz – Darmstadt an die NBS, über eine enge nördlich von Weiterstadt geführte Kurve (Anlage Karte Variante 5a oder 5b).

4. Entmischung der Verkehrsarten auf der Main - Neckar Bahn und Führung des bestehenden - insbesondere des an der Bergstraße durchfahrenden - Fernverkehrs auf der NBS unter Anbindung des Darmstädter Hbf. über eine Südanbindung (Variante 3).

Insgesamt können mit der Schieneninfrastruktur des o.g. Zielnetzes die Beseitigung der bestehenden Engpässe und der Ausbau eines zukunftsfähigen Nahverkehrs im Zentral- und Südkorridor am besten erreicht werden.

III. Diese Stellungnahme basiert auf folgenden Zielsetzungen und Gründen:

- 1 Kapazitäts- und Angebotserweiterung, Fahrzeitverkürzung und Erhöhung der Pünktlichkeit im Nahverkehr.
- 2 Ein positives Prüfergebnis im BVWP-Verfahren vorausgesetzt, werden die Voraussetzungen geschaffen, die Nahverkehrsverbindungen des Kreises Bergstraße zu verbessern und gleichzeitig die auf der Neubaustrecke verlagerten Fernverkehrsverbindungen über eine Südanbindung an das Oberzentrum Darmstadt anzubinden.
- 3 Kapazitäts- und Angebotsausweitung, Fahrzeitverkürzung und Erhöhung der Pünktlichkeit im ICE-Premiumsegment.
- 4 Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Schienengüterlärm.
- 5 Verbesserung der Anbindung von Wiesbaden und Darmstadt an den Frankfurter Fernbahnhof und den Flughafen Frankfurt/Main.

IV. Folgende Maßgaben sind im weiteren BVWP Verfahren zu beachten:

- 1 Gewährleistung der Umsetzbarkeit der Verkehrslenkung (Verlagerung der Güterverkehre nachts auf die NBS).
- 2 Zeitlich vorlaufend zu realisierender Lärmschutz an den Bestandsstrecken, an denen der Güterverkehr zunehmen wird (z.B. Riedbahn (tagsüber) oder Köln/Hafen – Siegen – Gießen – Hanau).
- 3 Keine Neuverlärmung von Siedlungsbereichen (ggf. Vermeidung durch Tunnel oder Einschnittslagen).
- 4 Transparenz in den weiteren Verfahrensschritten, Dialogforum vgl. Planungsprozess ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda.