Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Dokumentation

NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar – Status 2013, Argumente für die Anbindung Darmstadt

Anschrift
ZIV–Zentrum für integrierte
Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
D-64293 Darmstadt
Kontakt
Telefon +49 6151 27028-0
Telefax +49 6151 27028-10
kontakt@ziv.de
www.ziv.de

Strategiepapier

Empfehlung für das weitere Vorgehen

STAND: 18.12.2013

Geschäftsführer
Dr. - Ing. Peter Sturm

Sitz der Gesellschaft
Darmstadt, HRB 7292

Bankverbindung
Taunus Sparkasse
Bad Homburg v.d. Höhe
BLZ 512 500 00
Kto.-Nr. 323 616
USt-IdNr. DE 198971359

Das ZIV ist ein Institut an der
Technischen Universität Darmstadt

IMPRESSUM

Auftraggeber

Stadt Darmstadt

Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung

Abt. Stadt- und Regionalentwicklung

Im Carree 1

64283 Darmstadt

Auftragnehmer

Z I V Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr. Annette Birgelen

Dr. Peter Sturm

Dipl.-Ing. Anke Bachem

Strategiepapier

AUSGANGSLAGE

Die **Argumentationskriterien** für einen ICE-Halt Darmstadt Hauptbahnhof, die bereits im Zuge der Integrierten Planung Südhessen für die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main – Rhein/Neckar relevant waren, sind **weiterhin gültig**.

Die Annahmen zur **Strukturentwicklung** im Rahmen der Fahrgastpotentialabschätzung wurden sogar eher zu konservativ getroffen, so entwickelten sich die Bevölkerungs- und Beschäftigtendaten im Einzugsgebiet eines ICE-Halts Darmstadt positiver als im Jahr 2000 angenommen. Die Prognosen zur weiteren Strukturentwicklung (Einwohner, Erwerbstätige, Branchenmix) der Region (insbesondere des „engeren" Einzugsbereichs eines ICE-Halts) sind sehr positiv. Dieses wirtschaftliche Potential gilt es durch eine zielgerichtete Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu nutzen.

Der Bedarfsplan für den **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003** stellt in Bezug auf die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar fest: „(…) Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen."[1]

Nach den Zielen der **Raumordnung und Landesplanung des Landes Hessen** ist gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) 2000 eine NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar nur mit einer vollwertigen Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt zu realisieren. Präzisiert wird diese Aussage durch den Regionalplan 2010 Südhessen: "Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen…" (verbindliches, abschließend abgewogenes Ziel Z 5.1.-3)[2]. Entsprechend der Landesplanerischen Zielsetzung wurden im Rahmen des Raumordnungsverfahren (ROV) 2003 (Landesplanerische Abwägung) nur die im Rahmen der Integrierten Planung Südhessen entwickelten Varianten IIIa und IVa der NBS als raumverträglich bewertet.

Zurzeit wird im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragten „**Korridorstudie**" eine verkehrliche Konzeption für den Güter- und Personenverkehr im gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse-Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe entwickelt. Die Ergebnisse sollen die Diskussionsgrundlage zur weiteren Vorgehensweise für die Planung der Neubaustrecke

[1] Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSWAG) vom 15.11.1993 (BGBl, I S. 1874) zuletzt geändert durch Art. 309 V, v. 31.10.2006 I 2407), Fußnote 3, S. 6

[2] www.landesplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2011/10/Band_1_Regionalplan_Suedhessen_2010_Text.pdf

Rhein/Main – Rhein/Neckar bilden und in den neuen BVWP 2015 einfließen. Die Kommunikation der Planung findet über einen begleitenden Arbeitskreis statt, in dem u.a. das Land Hessen beteiligt ist. Kommunale Gebietskörperschaften oder regionale Institutionen sind nicht involviert. Die Studie soll nach Aussage des BMVBS gegen Ende des Jahres 2013 fertiggestellt sein, der Zeitpunkt der Veröffentlichung ist nicht bekannt.

EMPFEHLUNG ZUM WEITEREN VORGEHEN

1. Kräfte in der Region bündeln

Um die Interessen der Region für eine zukunftsfähige und nachhaltige Schieneninfrastruktur in den laufenden Planungs- und Diskussionsprozess einzubringen, ist eine **enge und vertrauensvolle Kooperation** zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften der Region sowie mit dem Land Hessen (HMVWL) unabdingbar.

Die Bearbeitung der Korridorstudie ist bereits sehr weit fortgeschritten; die Ergebnisse der Studie werden in die Bundesverkehrswegeplanung einfließen. Die Region sollte daher jetzt **zügig und geschlossen agieren**. Ansonsten besteht die Gefahr, dass im neuen BVWP 2015 die Fußnote des BSWAG entfällt. Damit wäre auch langfristig die Option einer Einbindung der Region in das SPFV-Netz über den Hauptbahnhof Darmstadt nicht mehr gegeben.

Vor diesem Hintergrund sollte die Abstimmung mit dem Land sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene so rasch wie möglich erfolgen. Es wird empfohlen, auch **informelle Kontakte** zu den politisch Verantwortlichen zu nutzen.

Parallel dazu sollten **weitere Institutionen** mit gleicher Interessensausrichtung (z.B. Regionalverband FrankfurtRheinMain, Verband Region Rhein-Neckar, IHK Rhein Main Neckar) eingebunden werden. Ansätze hierfür sind durch den „Infokreis NBS“ vorhanden.

2. Forderungen zielgerichtet formulieren

Für eine wirksame Unterstützung durch das Land und in der Argumentation gegenüber dem BMVBS sollte die Region ihre **Forderungen** möglichst klar und **„griffig“ formulieren**. Dabei muss jedoch gleichzeitig vermieden werden, durch eine zu detaillierte Darstellung bereits Ansatzpunkte für eine nicht konstruktive Diskussion zu geben oder spekulativ auf mögliche Aussagen der Korridorstudie einzugehen.

Aus Sicht der Teilnehmer des Informationskreises sowie des Gutachters bestehen folgende **drei zentrale Anforderungen** an den Ausbau der Schieneninfrastruktur[3] in der Region:

I. Betriebliche Machbarkeit von mindestens zwei Halten/Stunde und Richtung des hochwertigen Schienenpersonenfernverkehrs (ICE-Verkehr) in Darmstadt Hauptbahnhof und damit eine systematische Einbindung in den nationalen Fernverkehrs-Taktfahrplan;

II. wirksame Entlastung der Bestandsstrecken (Riedbahn, Main-Neckar-Bahn) in Hinblick auf die dringend erforderliche Entwicklung eines leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region;

III. Reduzierung des Güterverkehrs auf den Bestandsstrecken mit dem Ziel des Lärmschutzes für die Siedlungsgebiete.

Zu beachten ist hierbei, dass die Entwicklung eines den Anforderungen des Güterverkehrs entsprechenden Schienennetzes nicht zu Lasten eines leistungsfähigen SPNV- und SPFV-Netzes gehen darf. Eine **Vermischung der Erfordernisse bei der Netzentwicklung** wird problematisch gesehen (kurz: Die Erfordernisse im Güterverkehr dürfen nicht gegen die Anforderungen in Personenverkehr „ausgespielt“ werden).

Eine **Definition neuer Trassenvorschläge** durch die regionalen Akteure wird vor dem Hintergrund des erforderlichen Untersuchungsaufwandes, des vorhandenen Zeitbudgets, sowie auch nicht zuletzt hinsichtlich des möglichen Diskussionspotentials innerhalb der Region, als wenig zielführend bewertet. Vielmehr liegt es in der Planungskompetenz des Aufgabenträgers (bzw. der beauftragten Gutachter) geeignete Lösungsvorschläge zu entwickeln, die auch den zentralen Anforderungen aus Sicht der Region Rechnung tragen.

3. Verfahren kritisch hinterfragen

Ein wesentlicher Kritikpunkt an der Korridorstudie bezieht sich darauf, dass die **Untersuchung ohne Einbindung der Region** und auch ohne Berücksichtigung der im ROV positiv bewerteten (und damit als Zielsetzung des Landes geltenden) Varianten durchgeführt wird.

[3] Da die Festlegung des Betriebsprogramms und damit auch die Anzahl der Halte in die Planungs- und Handlungskompetenz des Betreibers (DB AG) fällt und planungsrechtlich nicht verbindlich abgesichert werden kann, beziehen sich die Forderungen auf den entsprechend dimensionierten Ausbau der Infrastruktur.

Das Verfahren ist daher gegenüber dem BMVBS kritisch zu hinterfragen. Um eine **nachträgliche Prüfung der ROV-Varianten** IIIa und IVa zu fordern, müsste es eine diesbezügliche Abstimmung zwischen Region und HMWVL geben. Schwachpunkt der ROV-Varianten ist allerdings, dass der Güterverkehr in der damaligen Planung nur eine nachgeordnete Rolle spielte und daher die bestehenden Kapazitätsprobleme wahrscheinlich nicht durch diese Varianten gelöst werden.

4. Inhaltliche Auseinandersetzung mit der Korridorstudie

Eine differenzierte fachliche Auseinandersetzung mit der Korridorstudie ist **notwendig und sachlich gerechtfertigt**. Dies betrifft u.a. die kritische Betrachtung der getroffenen Annahmen zur Strukturdatenentwicklung in der Region ebenso wie Aussagen zu Reisezeiten etc. Grundlage hierfür sollten die im Rahmen der ZIV-Studie „NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar – Status 2013, Argumente für die Anbindung Darmstadt“ erarbeiteten Ergebnisse sein.

Diese inhaltliche Betrachtung sollte aber zunächst noch **nicht im Zentrum des weiteren Vorgehens** stehen, da sie - um nicht spekulativ zu argumentieren - ohnehin erst nach Vorliegen der Studie möglich wäre und eine entsprechend detaillierte und zugängliche Dokumentation der Basisdaten voraussetzt. Erfahrungsgemäß stellt sich eine nachträgliche Infragestellung von als „Standard“ gesetzten Verfahren oder Mengengerüsten von Nachfrageuntersuchungen, auch wenn diese im Detail berechtigt ist, oft als wenig erfolgversprechend in Hinblick auf das Endergebnis dar.