

## **Positionierung zur Eisenbahnneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar, Juni 2020**

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer (IHK) Darmstadt Rhein Main Neckar hat sich zuletzt 2009 zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar in der Vollversammlung positioniert. Gemeinsam mit den Landkreisen Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, Bergstraße, dem Odenwaldkreis und der Stadt Darmstadt wurde 2014 eine regionale Position ausgehandelt, die 2018 aktualisiert wurde und bis heute in großen Teilen trägt. Mit Voranschreiten des Vorhabens haben sich neue Rahmenbedingungen ergeben, zu denen sich die IHK Darmstadt wie folgt positioniert:

Die Eisenbahnneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (NBS) wird derzeit 2-gleisig im Mischverkehr (tagsüber Personenfernverkehr, nachts Güterverkehr) geplant. Mit dem Bau sind insbesondere drei Ziele verbunden, die vor allem der Region zugute kommen:

- Der Fernverkehr soll beschleunigt werden.
- Insbesondere nachts werden über die Strecke Schienengüterverkehre abgewickelt und so aus den Ortslagen der Bestandsstrecken gezogen.
- Durch die Entmischung von Regional-, Fern- und Güterverkehr werden auf den Bestandsstrecken Kapazitäten frei, die auf Main-Neckar- und Riedbahn eine höhere Angebotsdichte für den Regional- und Nahverkehr ermöglichen werden.

Damit die südhessische Wirtschaft den größten Nutzen aus dem Neubau ziehen kann, müssen vier wesentliche Voraussetzungen erfüllt werden, auf die wir gemeinsam hinwirken wollen:

### **1. Anbindung der Region und Leistungsfähigkeit der Trasse(n) gewährleisten**

Die Neubaustrecke ermöglicht schnelleren, zuverlässigeren und dichteren **Fernverkehr**. Um davon profitieren zu können, muss die Region an die NBS angeschlossen und Darmstadt Hauptbahnhof in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn eingebunden werden. Die Neubaustrecke muss leistungsfähig genug sein, um die steigenden Verkehrszahlen, auch des **Güterverkehrs**, in Zukunft aufnehmen zu können. Im Detail spricht sich die regionale Wirtschaft dafür aus:

- A. Darmstadt über eine neu zu realisierende zweigleisige nördliche und eingleisige südliche Bahnstrecke direkt an die NBS anzubinden, um die Region besser in das Hochgeschwindigkeitsnetz im Schienenpersonenfernverkehr zu integrieren. Durch die nördliche Anbindung erhält die Region eine direkte Schienenanbindung an den Flughafen Frankfurt. Die südliche Anbindung ermöglicht die Einbindung in den Fernverkehr der Bahn Richtung Süden und ist unter fachlichen Gesichtspunkten sowie im Rahmen einer raumordnerischen Abwägung zu definieren. Beeinträchtigung von Unternehmen und Bürgern sind möglichst gering zu halten.
- B. Um eine effektive Verkehrslenkung des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen und in Summe die Bevölkerung in der Region effektiv vom Lärm des Schienengüterverkehrs zu entlasten, sprechen wir uns für den Bau der sog. Weiterstädter Kurve aus. Um die Akzeptanz der Maßnahme zu steigern ist ein

Maximum an Lärmschutz erforderlich, indem die Weiterstädter Kurve so weit wie möglich im Westen beginnt und auch baulich entsprechend ausgestattet wird.

## **2. Freiwerdende Kapazitäten auf den Bestandsstrecken nutzen – Regional- und Nahverkehr verbessern**

Für die Funktionsfähigkeit und die strukturelle Entwicklung der Region sind leistungsfähige **Regional- und Nahverkehrsverbindungen** von zentraler Bedeutung. Ein verdichtetes Angebot schafft zuverlässigere und häufigere Verbindungen zwischen den Städten, steigert die Mobilitätsangebote und die Attraktivität des (angebundenen) ländlichen Raums als Standort für Wirtschaft und Fachkräfte. So können neue Gewerbe- und Wohnbaupotenziale erschlossen werden, welche die Großstädte vom Wachstumsdruck entlasten und die Region weiter zusammenwachsen lässt. Ein größeres Einzugsgebiet durch einen besseren Nahverkehr verbessert zudem die Erreichbarkeit von Unternehmen für Fachkräfte. **Um diese Potenziale nutzen zu können, dürfen die freiwerdenden Kapazitäten auf Main-Neckar- und Riedbahn nicht vom Güterverkehrswachstum auf der Schiene kompensiert werden.**

## **3. Lärmschutz durch Verkehrslenkung und Lärmschutzsanierung an Bestandsstrecken für die Region optimieren**

Die Bewohner an den Bestandsstrecken sind heute bereits stark lärmbelastet und die Schienenverkehre nehmen in Zukunft weiter zu. Damit der Bau der Strecke nicht über Klageverfahren verzögert oder gar verhindert wird, braucht es einen Konsens zu Lärmschutzmaßnahmen aus der Region. Die aus Akzeptanzgesichtspunkten in der Region nötigen Lärmschutzmaßnahmen sind umzusetzen, sofern diese die Planungszeit nicht maßgeblich verlängern und den Nutzen-Kosten-Faktor des Gesamtprojektes nicht entscheidend negativ beeinträchtigen. Die Maßnahmen können über die Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) festgeschrieben werden, die die Finanzierung von Lärmschutz über das gesetzliche Mindestmaß hinaus ermöglicht.

## **4. Planung und Bau der NBS dürfen sich nicht weiter verzögern – schnelle politische Entscheidungen, die die Akzeptanz der Maßnahme erhöhen**

Für eine **Umsetzung** ohne weitere Verzögerungen braucht es abgewogene und schnelle Entscheidungen mit dem Fokus auf Kosteneffizienz und Akzeptanz unter den Beteiligten. Unter diesen Gesichtspunkten unterstützen wir eine **Tunnellösung** für die Stadt **Mannheim**, sofern in der Nutzen-Kosten-Untersuchung der Wirtschaftlichkeitsfaktor über 1 liegt. Zu befürworten ist auch ein **Fernbahntunnel** unter dem **Frankfurter** Hauptbahnhof. Mit diesem wären Ein- und Ausfahrten in den Kopfbahnhof nicht mehr zwingend nötig. Das wirkt sich positiv auf die Verbindungsqualität im Nah- und Fernverkehr aus, wovon unsere Region ebenfalls profitieren würde. Lärmschutzmaßnahmen und andere, baubegleitende Nebenprojekte müssen nicht zwingend zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke fertiggestellt sein. Allerdings sollte der Zeithorizont absehbar und verbindlich/vertraglich vereinbart sein. **Der viergleisige Bau der NBS ist laut Kapazitätsberechnungen des Bundes nicht erforderlich**, würde zugleich aber Kosten und Dauer des Projektes weiter erhöhen, weshalb diese Maßnahme nicht unterstützt wird.