

Baden-Württemberg

und

Die Bahn

**Der Eisenbahnverkehrsknoten
Mannheim**

Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Berlin, im Juni 2002



1. Einleitung

Seit dem Frühjahr 2002 sind aufgrund von Missverständnissen erhebliche Irritationen zur geplanten Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar insbesondere im Rhein/Neckar-Raum entstanden.

Wir, Die Bahn, bedauern außerordentlich, dass das Bemühen, den Schienenverkehr der Zukunft attraktiver zu gestalten, speziell im Rhein/Neckar-Raum, negativ dargestellt wird. Zudem werden die enormen Anstrengungen von Seiten der Bahn falsch interpretiert.

Unsere Strategie „Die Bahn 2015“ soll neben der Modernisierung den Reisekomfort, die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, die Reisegeschwindigkeit und die Zuverlässigkeit der Bahn verbessern. Wir wollen eine echte Alternative zum Straßen- und Luftverkehr werden.

Dabei ist eines ganz sicher:

Die Bahn braucht Mannheim und Mannheim braucht die Bahn.

Der Rhein/Neckar-Raum sowie Mannheim gehören zu einem festen Bestandteil der Bahnstrategie.

Das vorliegende Papier soll der Versachlichung der Diskussion und der Aufklärung der Lage dienen.

4.3 NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar Das laufende Raumordnungsverfahren und die kommende Planfeststellung

Die für das laufende Raumordnungsverfahren bevorzugte Variante einer Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar führt in Hessen von Zeppelinheim beginnend entlang der BAB A 5/A 67 in Richtung Süden.

In Baden-Württemberg werden im Raumordnungsverfahren zwei Varianten untersucht:

Der Antrag zum Raumordnungsverfahren im Bereich des Bundeslandes Baden-Württemberg beschreibt eine Trassenführung ausschließlich durch Mannheim (Variante A). Variante B beinhaltet eine direkte Verbindung zur Strecke Mannheim–Stuttgart und zusätzlich eine Trassenführung mit Anbindung Mannheims über die bestehende westliche Riedbahn.

Die Stadt Mannheim bevorzugt die Variante A, die Deutsche Bahn präferiert die Variante B. Die DB AG hat beide Varianten gleichberechtigt in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

Variante A

Die Neubaustrecke mündet von Norden kommend bei Mannheim-Waldhof in die bestehende Riedbahn. Ab Mannheim-Waldhof sind weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich.

Das bedeutet:

- Führung der Neubaustrecke direkt durch das Stadtgebiet Mannheim
- Viergleisiger Ausbau von Mannheim-Waldhof bis Mannheim-Luzenberg und Anpassung des Gleisplanes des Hauptbahnhofes Mannheim für künftig 580 Reisezüge pro Tag mitten durch die Stadt
- Alle Güterzüge auch nachts ohne Alternative mitten durch das Stadtgebiet

Variante B

Die Variante B besteht in Baden-Württemberg aus zwei Teilstrecken.

Die Anbindung von Mannheim Hbf ist mit dem Verlauf der Trassenvariante A identisch. Kernstück ist der Streckenverlauf entlang der BAB A 67 (Umgehung) in Richtung Süden als direkte Verbindung zur bestehenden Strecke Mannheim–Stuttgart.

Das bedeutet:

- die Anbindung von Mannheim Hbf durch eine zweigleisige Verbindungsstrecke bis Mannheim-Waldhof;
- nur mit der Umgehung führt der schnellste Weg von Frankfurt/Main nach München künftig über Mannheim und Stuttgart;
- eine optimale Bündelung mit bestehenden Verkehrswegen im dicht besiedelten Ballungsraum Rhein/Main–Rhein/Neckar und damit die geringste Beeinträchtigung der Schutzgüter „Natur“ und „Mensch“;
- zur Nachtzeit müssen Züge mit gefährlichen Gütern, Staub und Lärm nicht durch das Stadtgebiet von Mannheim, sondern können im Sinne einer Ortsumgehung um Mannheim herumgeführt werden.

4.4 Auswirkungen des Fernverkehrskonzeptes für die Stadt Mannheim

Die von der DB AG bevorzugte Variante einer Neubaustrecke würde im Hinblick auf die Fernverkehrssituation für Mannheim Folgendes bedeuten:

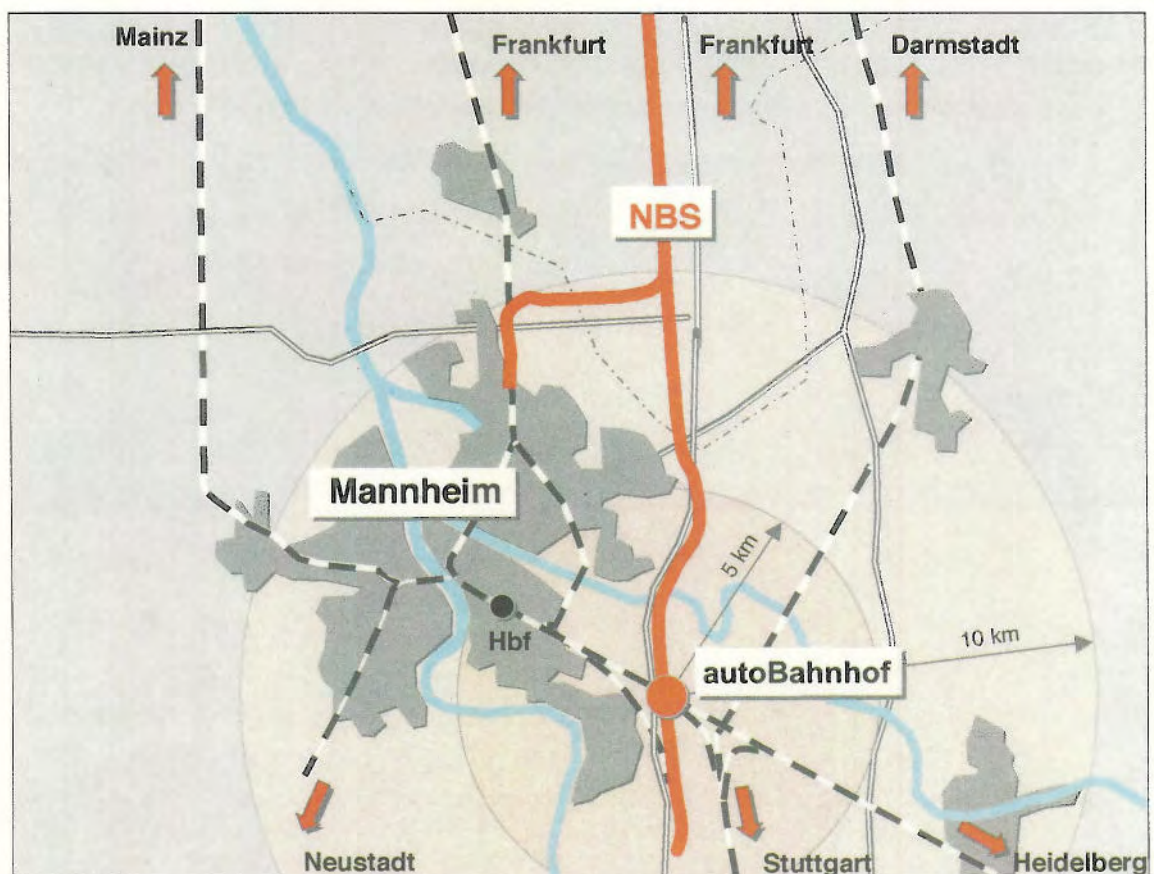
Tägliche Verbindungen von Mannheim Hauptbahnhof nach:

	Fahrplanjahr	Zugzahl pro Tag	
■ Berlin	2002	ICE = 13	
	2015	ICE = 13	
■ Hamburg	2002	ICE = 13	
	2015	ICE = 13	
■ Köln	2002	ICE = 0	IC = 26
	2015	ICE = 17	IC = 15
■ Paris	2002	ICE = 0	IC = 3
	2015	ICE = 5	
■ Basel	2002	ICE = 6	IC = 14
	2015	ICE = 18	
■ München	2002	ICE = 16	IC = 9
	2015	ICE = 30	

4.5 Ein „autoBahnhof“ zwischen Mannheim und Heidelberg

Mehr Verkehr auf die Schiene ist nicht nur ein politisches Ziel. Die Bahn bemüht sich um mehr Fahrgäste. Dazu gibt es viele Vorschläge, Überlegungen und Ideen, die wir untersuchen; ob Engpassbeseitigungen, Streckenbeschleunigungen, Begradigungen und anderes mehr. Die Optimierung von Bahnhöfen und Haltepunkten gehört dazu. Wir haben Vorstellungen und Visionen von Projekten, natürlich auch für die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland und Europa, um die Schiene gegenüber unseren Wettbewerbern noch konkurrenzfähiger zu machen.

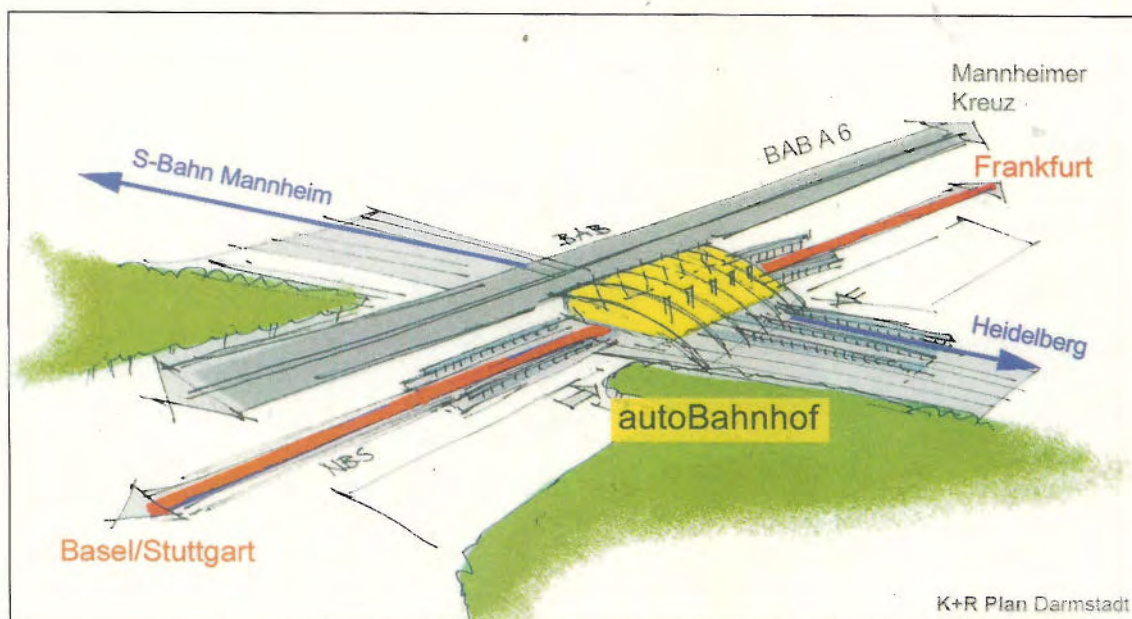
So haben wir unter anderem eine Vorstudie für einen „autoBahnhof“ Mannheim/Heidelberg an der Kreuzung der S-Bahn Mannheim/Heidelberg und der in Variante B präferierten direkten Hochgeschwindigkeitsverbindungsstrecke an der Autobahn A67 erstellt. Diese Studie machen wir unabhängig vom laufenden Raumordnungsverfahren, sie darf dieses auch nicht behindern.




autoBahnhof als zweiter Fernbahnhof für Mannheim/Heidelberg

In dieser Studie untersuchen wir die Möglichkeit eines zweiten Fernbahnhofs als weiteren Anschluss des Rhein/Neckar-Raumes an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz der Bahn (Berlin hat vier, Hamburg drei, Frankfurt drei, Köln zwei Fernbahnhöfe), der für Privat- und Geschäftsreisende Parkplätze mit Autobahn- und S-Bahn-Anschluss bietet. Die Nachfrage nach einem in dieser Lage platzierten Bahnhof könnte aufgrund des einwohnerstarken Einzugsbereichs des Rhein/Neckar-Raumes mit gut 2 Mio. Menschen durchaus gegeben sein. Der Bahnhof befände sich für alle Menschen in der Region in einer gut erreichbaren Entfernung, da er durch seine Lage im günstigsten Schnittpunkt zwischen Viernheim, Heidelberg, Schwetzingen und Ludwigshafen/Mannheim liegt.

Dieser Standort würde auch eine umweltverträgliche Lösung für die Stadt Mannheim bedeuten, aus der vor allem mehr Zubringerverkehre mit dem Auto fern gehalten werden könnten und insgesamt eine geringere Umweltbelastung für die Region zur Folge hätte. Die hervorragende Anbindung eines solchen zusätzlichen Bahnhofs durch Parkraum und öffentliche Verkehrsmittel wie die S-Bahn würde unkompliziertes Umsteigen und eine schnelle Fahrt in die Zentren der Region und damit auch zum Bahnhof Mannheim ermöglichen, um hier dann in den ICE oder IC zu steigen. Ein solcher autoBahnhof könnte also für Mannheim zusätzliche Verkehre und Leistungsangebote generieren.





Zudem gibt es den Reisenden, die auf dem Weg zum internationalen Flughafen in Frankfurt Rhein-Main sind, die Möglichkeit, in Mannheim zu parken und die Reise zum Flughafen mit der Bahn fortzusetzen. Sehr ähnlich ist die Situation auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Hier haben die aus dem Norden anreisenden Menschen die Möglichkeit, ihr Auto in Montabaur oder Limburg abzustellen und von dort aus die Reise bequem mit dem Zug zum Flughafen oder zum Hauptbahnhof Frankfurt/Main fortzusetzen. In Frankfurt kommt angesichts von Montabaur und Limburg sowie des zusätzlich neuen Fernbahnhofs am Flughafen auch keiner auf die Idee, die Bahn wolle Frankfurt Hauptbahnhof langfristig vom Fernverkehr abhängen.

All unser Bemühen und all unsere Anstrengungen sind darauf ausgerichtet, eine bessere Bahn für alle zu bieten. Deshalb spielen wir alle Varianten durch. Wir sind sehr daran interessiert, die Ergebnisse mit Ihnen intensiv zu diskutieren. Gerade erst haben in Berlin alle Verkehrsträger gemeinsam ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsangebot gefordert. „Da darf es“, so der ADAC, „keine Denkverbote geben.“ So müsse auch über Autobahnzufahrten und Parkhäuser direkt an den „Schnellzug-Trassen“ der Hochgeschwindigkeitsstrecken nachgedacht werden. Auch der Luftverkehr setzt sich, um innerdeutsche Flüge reduzieren zu können und die Slots für kontinentale und interkontinentale Verbindungen frei zu bekommen, für optimale Umsteigemöglichkeiten und Flughafenverbindungen für die Autofahrer auf die Bahn ein. Haltepunkte außerhalb der Innenstädte haben sich im Hochgeschwindigkeitsverkehr in europäischen Nachbarstaaten bereits bewährt.



Zusammenfassung

In der vorliegenden Broschüre haben wir den Versuch unternommen, die Möglichkeiten eines zukünftigen Schienenverkehrs in Baden-Württemberg und insbesondere in Mannheim zu erläutern.

Der Schienenknoten Mannheim im Rhein/Neckar-Raum, in dem ca. 2 Mio. Menschen wohnen und arbeiten, stellt für uns ebenso ein Verkehrszentrum dar wie z. B. Hamburg, München, Frankfurt oder Halle/Leipzig, das wir besser anschließen und bedienen wollen.

Für Mannheim und für Baden-Württemberg, für Deutschland und für Europa ist die von uns favorisierte Variante B der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar eine Lösung, die den Menschen große Mobilitätsvorteile verschafft. Es werden mehr Züge in Mannheim halten, nicht weniger!

Wir kämpfen für mehr Verkehr auf der Schiene und damit für bessere Bahnanbindung, auch für Mannheim. Das haben wir von Anbeginn an gesagt, und daran halten wir uns!

Wir arbeiten für „die beste Bahn“ – auch für Mannheim und den Rhein/Neckar-Raum.

Daher ist die Anbindung Mannheims notwendig und die Umgehung unverzichtbar.

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Verantwortlich:
Dieter Hünerkoch
Kommunikation Deutsche Bahn AG

Redaktion:
Markus Fälsch
Eckart Fricke

Gestaltung:
Deutsche Bahn AG
Kommunikation (GKW 1)

Druck:
DB Anlagen und Haus Service

Stand:
Juni 2002

Internet:
www.bahn.de