

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Dipl.-Ing. Hans-Nikolas Biehl

Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung

Eisenbahn-Infrastrukturprojekte im Land Hessen

Meinem Referat möchte ich folgende kleine Geschichte voranstellen, auch wenn sie schon längere Zeit zurückliegt:

Anlässlich eines Besuches des vormaligen Bahnchefs Heinz Dürr beim damaligen Ministerpräsidenten wurde ich Zeuge der schönen Aussage:

„Wisset se, Herr Eichel, mir henn bei der Bahn zuviel Bauingenieure. Die wollen immer nur neue Strecke baue. Was wir brauchet, sinn Maschinebauer, die hole mehr aus de Strecke raus!“

Inzwischen gilt eher, Ingenieure insgesamt sind bei der Bahn eine Minderheit geworden, zumindest, wenn man es mit der Zahl der Controller vergleicht.

Doch nun zu den Sachthemen: Ich möchte meinen Vortrag gliedern in

1. eine Betrachtung zu den Randbedingungen im Dialog des Landes mit der Bahn
2. die gegenwärtigen Tendenzen bei der Infrastruktur
3. die Projekte des Bedarfsplans in Hessen und die Nahverkehrsvorhaben und
4. einen kurzen Ausblick für die künftige Entwicklung

zu 1) Randbedingungen

Hessen besitzt ein DB-Streckennetz von 2500 km, entsprechend 7 % des Bundesnetzes. Hinzu kommen ca. 65 km NE-Bahn-Netz, d.h. verschwindend wenig; aber immerhin erbringen die NE-Bahnen in Hessen schon nahezu 17 % der Nahverkehrsleistungen auf der Schiene.

Mit Fragen des Schienenverkehrs generell, einschließlich der verkehrspolitischen und eisenbahnrechtlichen Fragen sowie der investiven und konsumtiven Förderung befassen sich im Wirtschafts- und Verkehrsministerium insgesamt nur 5 Kollegen des höheren Dienstes in drei Referaten.

Das operative Geschäft wird laut Hessischem ÖPNV-Gesetz von den kommunal verfassten Verkehrsverbänden RMV für Süd- und Mittelhessen, NVV für Nordhessen und VRN für den Landkreis Bergstraße betrieben. Dazu gehört auch die Planung für den Infrastrukturausbau, das Bestellmanagement, der Vertrieb u. v. m.

Unsere „Partner“ auf der Ebene der Verkehrsunternehmen sind: Die DB, die in Hessen bedingt durch die zentralen Einrichtungen in Frankfurt a. M. immerhin 25.400 Mitarbeiter hat und die Hessische Landesbahn (HLB) mit ihren Tochterunternehmen mit ca. 450 Mitarbeitern.

Soweit die „Größenverhältnisse.“

Die Arbeit meines „Zweieinhalb-Personenreferates“ konzentriert sich damit vor allem auf die verkehrspolitische Steuerung bzw. Begleitung des Geschehens im Eisenbahnwesen von der EU-Ebene über die Abstimmung mit dem Bund und den Ländern untereinander, von den Anforderungen des Landtages und den Vorstellungen der Kommunen bis (nicht zuletzt) zu Anregungen und Kritik der Bürger, die ihrem Herzen Luft machen über ihre Erfahrungen mit der Bahn...

Diese Arbeit folgt einem verkehrspolitischen Oberziel:

Ein funktionierendes Verkehrssystem vorzuhalten ist die zentrale Aufgabe für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort Hessen.

Erhaltung und Weiterentwicklung der Mobilität ist daher ein kontinuierlich bearbeitetes Kernthema der hessischen Verkehrspolitik. Wir wollen in einem lebenswerten und wirtschaftlich prosperierenden Land die Mobilität nachhaltig sichern und weiter entwickeln.

Hessen setzt auf die Intermodalität, d.h. die Verknüpfung der Verkehrsträger auf der Schiene, der Straße, der Wasserstraße und zum Luftverkehr in der Verkehrsdrehscheibe Flughafen Frankfurt. Hessen setzt ferner auf ein intelligentes Verkehrsmanagement, das die Infrastruktur bestehend aus

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Netz, Fahrzeugen und der technischen Verkehrssteuerung dabei unterstützen muss. Jeder Verkehrsträger muss optimal eingesetzt und die Flächeninanspruchnahme und Umweltbelastung müssen minimiert werden.

Dazu bedarf es einer zukunftsfähig funktionierenden Verkehrsinfrastruktur.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch den regulären Bundeshaushalt stößt auf immer größere Schwierigkeiten.

Gemäß Bundesverkehrswegeplan werden bis 2015 jährlich ca. 11,5 Mrd. € für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt benötigt, davon ca. 4,5 Mrd. € für die Schiene. Die tatsächlichen Ausgaben der Jahre 2001 bis 2005 liegen bei 9,4 Mrd. € pro Jahr mit weiter abnehmender Tendenz in Richtung von ca. 8 Mrd. €, davon knapp 3 Mrd. € für die Schiene.

Wenn man den Bereichen Schiene und Wasserstraße tatsächlich die Hälfte der Verkehrswegeinvestitionen zugesteht, wird deutlich, dass allein bei einem Erhaltungsbedarf des Schienennetzes von 2,5 Mrd. € jährlich kaum Spielraum für Neubauvorhaben verbleibt.

Mit der LKW-Maut ist zwar der Einstieg in die Nutzerfinanzierung nach langen Geburtswehen gelungen. Aber es ist kein Geld „on Top“ zur Haushaltsfinanzierung, wie es die Länder einhellig gefordert hatten.

Auch der Ruf nach privatem Geld, den „PPP-Projekten“, kann einerseits Zeitvorteile bringen, wird aber andererseits eher noch zu Zusatzkosten führen.

Für das Verkehrsnetz, dessen Vorhaltung, Pflege und Weiterentwicklung gibt es gesetzlich klar festgelegte Zuständigkeiten für den Bund, die Länder und die Kommunen. Das Eisenbahnnetz als Ganzes, einschließlich der DB-Regionalstrecken ist Bundeszuständigkeit, lediglich für die landeseigene HLB trifft es das Land.

Das Nahverkehrsnetz der bundeseigenen Bahn, ähnlich wie es erfolgreich mit dem Nahverkehrsbetrieb geschehen ist, zu regionalisieren, d.h. in die Verantwortung der Länder und/oder der Kommunen zu überführen, bedarf noch vieler Überlegungen und Grundsatzentscheidungen, vor allem über die Finanzierung. Da sind erst mal Pilot- und Modellprojekte angesagt.

Beim heutigen Bericht soll es, dem Generalthema dieser „Eisenbahnveranstaltung“ angepasst, speziell um die Schieneninfrastruktur im Lande Hessen gehen.

Hessen ist ein wichtiges Durchgangsland in Deutschland und Westeuropa, schon immer im Zentrum der Verkehrsströme gelegen. Nach der Öffnung des Ostens ist Hessen neben der starken Ausrichtung der Nord-Süd-Verkehre nun auch zunehmend ein Knotenpunkt des Ost-West-Verkehrs. Frankfurt ist der zentrale Eisenbahnknoten mit dem nicht ohne Grund verkehrsreichsten Hauptbahnhof des Kontinents.

Die Schienenverkehrs-Infrastruktur und die Verkehrsangebote in alle Richtungen sind dementsprechend gut bis sehr gut, aber... die Kapazitäten sind ausgelastet, bis hin zur Überlastung. Die Reserven sind ausgereizt und niemand, weder der Bund in seiner Zuständigkeit für das Gesamtnetz seiner bundeseigenen Bahn, noch Land und Kommunen in ihrer im Regionalisierungsgesetz des Bundes und im ÖPNV-Gesetz des Landes festgelegten Pflichten im Nahverkehr können sich auf dem Erreichten ausruhen.

Dabei ist das Erreichte durchaus vorzeigbar: Neubauten wie der Flughafenfernbahnhof und die Renaissance der großen Bahnhöfe in Frankfurt, in Darmstadt, in Wiesbaden.

Auch die Herkulesarbeit, aus den hunderten nicht nur in die Jahre sondern schlicht heruntergekommenen Bahnstationen wieder vorzeigbare Visitenkarten herzurichten, sind sichtbare Erfolge, wie z. B. in Bischofsheim, in Heppenheim und jüngst in Dieburg.

Stichworte einer positiven Entwicklung sind:

- Die Neubaustrecken und der ICE-Verkehr der DB-Fernverkehr AG,

Infrastrukturprojekte Land Hessen

- der Ausbau des S-Bahn-Netzes beispielsweise im Rodgau mit dem Einsatz moderner Elektrotriebwagen,
 - das Angebot der Doppelstockzüge durch DB-Regio auf den regionalen Hauptstrecken,
 - die Erfolgsstory der HLB in der Wettbewerbsvergabe von Verkehrsleistungen mit neuen Triebfahrzeugen im Regionalnetz,
 - das insgesamt verdichtete Zugangebot im Integrierten Taktfahrplan und
 - die modernen Informationssysteme,
- vieles davon nicht zuletzt Bausteine der erfolgreichen Arbeitsergebnisse der in Hessen operierenden Verkehrsverbände.

Produktionsbasis eines funktionierenden Eisenbahnsystems ist das Netz. Ich betone die Zuständigkeit des Bundes für das Gesamtnetz, weil der Bundesverkehrswegeplan 2003 und der daraus entwickelte Bedarfsplan für die Schiene nur die geplanten Großprojekte des Schienenfernverkehrs, - so zu sagen die spektakulären Vorhaben enthält.

Drei Bereiche wurden unzureichend abgehandelt:

- die für einen funktionierenden Verkehrsablauf mindestens ebenso wichtigen Knotenpunktsausbauten,
- ferner die Güterverkehrsvorhaben und
- vor allem die Nahverkehrsplanungen.

Alle drei Bereiche wurden nur mit reichlich ungewissen Finanzmittel-. Pauschalen versehen.

Damit komme ich zu **2) Gegenwärtige Tendenzen**

Das zukunftsorientierte Projekt Frankfurt RheinMain^{Plus}, in dem systematisch die wichtigsten Vorhaben für einen langfristig funktionierenden Verkehrsablauf im südhessischen Ballungsraum voran getrieben werden, kämpft um die Platzierung bei den Bundesfinanzen und die Priorität innerhalb der Ausbaunotwendigkeiten der großen Knotenpunkte.

Der Güterverkehr, wenn er denn erhebliche Anteile des prognostizierten Verkehrszuwachses von 60 % an die Schiene binden will, muss die Schnittstellen, die Güterverkehrszentren und Rangierbahnhöfe modernisieren. Danach sieht es, zumindest was Hessen betrifft, nicht unbedingt aus.

Das mussten wir am Beispiel Bebra, wo eine Vorfinanzierung des Landes bereits unterschriftsreif vorbereitet war, schmerzvoll erfahren.

Was den Nahverkehr und damit die gesetzliche Zuständigkeit der Länder betrifft, sei hier in Erinnerung gerufen, dass laut § 8 Abs.2 BSchwAG auf heftiges Drängen der Länder als spät gefundene Kompromiss-formel der Bahnreform 1993 festgelegt wurde:

20 % der Investitionsmittel des Bundes für die Schienenwege sind für Vorhaben, die dem SPNV dienen, zu verwenden Das wären bei 4 Mrd. € Bundesmitteln immerhin 800 Mio. €, d.h. bei 8% Hessenanteil jährlich 64 Mio. €.

Die Arbeitsgruppe, die dem Gesetzesauftrag folgend unter Beteiligung der Verbände mit der DB die Vorhaben des Nahverkehrs abstimmt, konnte in 10 Jahren Projekte für weit unter 50 Mio. €, also weniger als 10 % als kundenwirksam realisiert abhaken.

Darunter waren das 2.Gleis Darmstadt Nord – Ost, die Bahnsteige in Klein Gerau, der neue Stadtbahnhof Gießen-Oswaldsgarten, die Flügelung in Eichenberg, die Reaktivierung Korbach – Brilon Richtung Sauerland. (lediglich so wenig oder immerhin so viel, das kommt auf die Sichtweise und das Selbstverständnis an.)

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Größere Projekte zur Modernisierung wie Bad-Vilbel – Stockheim, die Wetterau-Strecken, die Odenwald-Bahn sind, wie man so schön sagt, noch „im Werden“, von der kurzfristig fehlenden Modernisierungsperspektive bei der Vogelsbergbahn ganz abgesehen.

Die Umsetzung dieser 20 %-Regelung ist bis heute zäh, und die Länder wären froh, wenn sie nur über 5% des Geldes, d.h. 200 Mio. €/a bei größerer Dispositionsmöglichkeit verfügen könnten. Unter anderem hat die Auslegung des Bundes, dass auch Fernverkehrsprojekte wie die ICE-Strecke Köln – Rhein/Main dem Nahverkehr dienen, weil sie Kapazitäten für Nahverkehr auf den Rheinuferstrecken frei machen, nicht gerade zur Einigung beigetragen.

zu 3) konkrete Projekte

Projekt Frankfurt RheinMain^{plus} (5,4 Mrd. €)

Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main nimmt im Schienennetz der Deutschen Bahn eine herausragende Rolle wahr. Die bestehende Infrastruktur ist jedoch nicht in der Lage, die vorhandenen und prognostizierten Verkehrsströme in zufrieden stellender Qualität zu bewältigen.

Durch das Land Hessen, die Stadt Frankfurt am Main, das Umland, den RMV und die DB wurde vereinbart, in einem Schieneninfrastrukturprojekt kurz- und mittelfristig zu realisierende Maßnahmen aufzuzeigen, die für die Qualität und Quantität des Eisenbahnknotens und seiner Zulaufstrecken eine zufrieden stellende Lösung bieten. Das 2001 gestartete Projekt Frankfurt RheinMain^{plus} berücksichtigt nach der endgültigen Aufgabe des großen Stadttunnel-Projektes Frankfurt 21 sowohl die Vorschläge aus dem 10-Punkte-Programm des Landes Hessen und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes als auch die durch die DB Netz AG eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Unternehmensstrategie Netz 21^{plus}.

Das Projektergebnis wurde in einem Masterplan zusammengestellt. Dieser beinhaltet zu jeder Maßnahme den zeitlichen Ablauf für deren Umsetzung, eine Kostenschätzung und Aussagen zur Finanzierung.

Im Rahmen von Frankfurt RheinMain^{plus} werden u.a. folgende Maßnahmen geplant bzw. sind bereits in der Realisierung:

- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs Frankfurt im Zulaufbereich (500 Mio. €)
- Umbau des Knotens Frankfurt-Sportfeld (60 Mio. €)
- neue Niederräder Mainbrücke (90 Mio. €)

S-Bahn Rhein-Main

- 4-gleisiger Ausbau der Strecke Frankfurt-West – Bad Vilbel zur Trennung der S-Bahn vom übrigen Schienenverkehr (140 Mio. €)
- Bau eines neuen elektronischen Stellwerks in Bad Vilbel (22 Mio. €)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Tunnels (8 Mio. €)
- Bau der nordmainischen S-Bahn (250 Mio. €)
- Planung einer Stadtbahnstrecke „Regionaltangente West“ als Ergänzung zum S-Bahn-System (350 Mio. €)

Hinzu kommen die großen, auf Frankfurt zulaufenden Neubaustrecken.

Beim Ausbau der Strecke Hanau – Fulda (Kinzigalbahn) sind u.a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Neubau und Sanierung des Tunnels Schlüchtern (180 Mio. €)
- Linienverbesserung Neuhof (Kreis Fulda): Bau der A 66 und Verlegung der Bahntrasse der Nord-Süd-Strecke (45 Mio. €)

Infrastrukturprojekte Land Hessen

- Dreigleisiger Ausbau der Kinzigtalbahn zwischen Hailer-Meerholz und Gelnhausen (75 Mio. €)
- Beseitigung eines Bahnübergangs (L 2306) in der Ortslage Gelnhausen und Bau einer Eisenbahnüberführung (20 Mio. €)

Neubaustrecke Main/Kinzig - Fulda (1,5 Mrd. €)

Die Neubaustrecke dient der schnelleren Anbindung des Rhein-Main-Gebietes an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg. Weitere Zielsetzung ist es, die vorhandene Überlastung der Strecke im Kinzigtal abzubauen und die zu erwartende Verkehrszunahme auf den Strecken im Raum Hanau / Fulda / Würzburg zu bewältigen.

Wegen der hohen ökologischen Sensibilität des Raumes wurde von der DB AG und dem Land Hessen erstmals der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Raumempfindlichkeitsstudie vorgeschaltet. Hierbei wurden drei relativ konfliktarme Variantenkorridore ermittelt. Aus diesen werden unter Berücksichtigung ökologischer, raumplanerischer, betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte großräumige Trassenvarianten entwickelt. Angesichts der vollkommen fehlenden Finanzierungsperspektive kündigt sich noch keine Vorentscheidung für eine Ausführungsvariante an.

Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar (1,8 Mrd. €)

Die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar wurde als eines der bundesweit wichtigsten Neubauvorhaben mit viel Elan bis zur Entscheidung im Raumordnungsverfahren gebracht. Dies war im Sommer letzten Jahres. Seitdem schien Ratlosigkeit vorzuherrschen, bezüglich fehlender Planungsmittel für die Planfeststellung. Benötigt werden jetzt 16,5 Mio. €; 30 Mio. € sind bereits verausgabt. Wegen divergierender Meinungen über die richtige Trassierung, oder anders gesagt wegen der Probleme bezüglich der Einbindung der Hauptbahnhöfe in Darmstadt und Mannheim müssen hier konstruktive Kompromisse erst noch erarbeitet werden.

Zielsetzung der neuen ICE-Strecke ist der Lückenschluss zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln – Rhein/Main und Mannheim – Stuttgart, der Abbau der akuten Kapazitätsengpässe auf der Riedbahn und Main-Neckar-Bahn und die direkte Anbindung der Region Starkenburg /Südhessen an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Darmstadt.

Die Strecke soll in Hessen weitgehend parallel zu den Autobahnen A5 und A67 bzw. A5 verlaufen und möglichst landschaftsschonend gebaut werden. Die Zeitplanung sah eine Realisierung noch in diesem Jahrzehnt vor; sie ist erheblich ins Trudeln geraten.

Für die Streckenführung in Hessen wurden fünf Varianten betrachtet: Die von der DB AG favorisierte Vorzugsvariante sieht eine direkte Linienführung mit Vorbeifahrt an Darmstadt vor; die Anbindung von Darmstadt und der Region Starkenburg an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sind jedoch für das Land Hessen von großer Bedeutung. Das Land setzt sich daher mit Nachdruck für den Halt in Darmstadt ein. Ein vom Land, der Stadt Darmstadt und der Region mitfinanziertes Gutachten schlägt die Streckenführung und den Halt am Hauptbahnhof für etwa ein Drittel der ICE-Züge vor. Bei nur geringen Fahrzeitverlängerungen ergäbe das eine große zusätzliche Fahrgastnachfrage aus der Region.

Dieses Ergebnis der gemeinsam vom Land, der Region Starkenburg, der Stadt Darmstadt, der IHK Darmstadt und der DB AG getragenen „Integrierten Planung Südhessen“ war wichtiger Bestandteil der im Raumordnungsverfahren getroffenen Abwägungsentscheidung für die Varianten über den Hauptbahnhof.

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Odenwaldnetz

Das Regionalnetz Odenwald soll grundlegend modernisiert werden. Die dafür veranschlagten Investitionskosten belaufen sich auf insgesamt ca. 60 Mio. €. Es sind unter anderem vorgesehen:

- Modernisierung der Gleisinfrastruktur
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik: Bau eines elektronischen Stellwerkes in Wiebelsbach-Heubach und Erneuerung von Bahnsteigen und Bahnübergängen
- Verbindung der Odenwaldstrecke zur Main-Neckar-Bahn Richtung Frankfurt mit 20 Min. Fahrtzeitverkürzung nach Frankfurt, bzw. von dort in den Odenwald.(Das kommt auf die Sichtweise an.)

Start für den neuen Verkehr ist im Dezember dieses Jahres. Die Vorbereitungszeit für den neuen Betreiber VGF/Rurtalbahn, den Gewinner der Wettbewerbsentscheidung, wird allerdings extrem knapp.

weitere Planungen (Auszug)

- Beseitigung des Bahnübergangs (L 3094) in der Ortslage Dieburg und Bau einer Eisenbahnüberführung (13 Mio. €)
- Reaktivierung Darmstadt - Pfungstadt (2.2 Mio. €)
- Wiederanschluss der Stadt Eschwege durch ein ppp-Projekt (22 Mio. €).
- Umsetzung des Erneuerungsprogramms für Bahnübergangs-Altanlagen (ca. 50 Anlagen)

Modellprojekt eines Nebenstreckennetzes in regionaler Verantwortung

Das Regionalnetz Wetterau soll grundlegend modernisiert werden. Es sind unter anderem vorgesehen: Die Modernisierung der Gleisinfrastruktur, die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke Gießen – Gelnhausen, die Modernisierung der Niddertalbahn Bad Vilbel – Stockheim (2. Stufe), die finanziellen Aufwendungen dafür betragen ca. 16 Mio. € (BSchwAG-Maßnahme)

Nordhessen

Mitte-Deutschland-Verbindung

Der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung als leistungsfähige Fernverkehrsachse zwischen dem Ruhrgebiet, Nordhessen, Thüringen und Sachsen ist ein seit vielen Jahren angestrebtes Projekt der beteiligten Bundesländer NRW, HE, TH und SN, sowie der Bundesverkehrswegeplanung. Seine Notwendigkeit wurde nach der Abschaffung des Interregio-Systems noch unterstrichen.

Das gutachterlich erarbeitete Länderkonzept, das den Fern- und Nahverkehrsfunktionen entlang der Strecke Rechnung trägt, sollte in zwei Stufen 2003 und 2007 umgesetzt werden.. In einer Vereinbarung der Länder mit der DB AG wurde die Einführung des ICE/IC-Verkehrs ab 2003 geregelt.

Die Aufgabenträger des Nahverkehrs streben die Stabilisierung einer integrierten, in der Regel stündlich verkehrenden Bedienung für die erste Stufe an. Eine zweite Stufe ab 2007 sah zahlreiche Infrastrukturverbesserungen vor.

Für die Realisierung des angestrebten Angebotskonzeptes und konkurrenzfähiger Fahrzeiten werden nach der Neigetechneik-Ertüchtigung 2002 im Abschnitt von Warburg/Landesgrenze über Kassel bis Bebra in Hessen folgende Investitionen in die Infrastruktur erforderlich:

- Bau von zwei elektronischen Stellwerken in Warburg und Guntershausen
- Bau schienenfrei zugänglicher Bahnsteige in Guntershausen, Mönchehof und Beiseförth
- Beseitigung der „Hümmer Kurve“ und Streckenverkürzung durch den Scheibenbergtunnel (optional).

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Die Wahrheit ist: Bis auf das ESTW Warburg sind alle Aktivitäten eingestellt worden. „Nicht auf der 66er Liste“, lautet die Kommentierung der Bahn. Auch in NRW kommt die begonnene Umsetzung für Tempo 200 auf der Strecke nicht weiter. Es verbleiben zahlreiche Bahnübergänge und damit Tempo 160 als Höchstgeschwindigkeit. Kassel als wichtiger Knoten der Nord-Süd- und West-Ost-Verkehre wird wohl auf längere Zeit eine Fiktion bleiben. In Thüringen gibt es jenseits von Weimar Richtung Chemnitz noch eingleisige Abschnitte mit erheblicher Geschwindigkeitseinschränkung, die Elektrifizierung bleibt ein Wunschtraum. Von einer leistungsfähigen Fernverkehrsachse ist man also noch weit entfernt.

Nach Auslaufen des Vertrages der Länder mit der DB Ende 2006 mit der Anschubfinanzierung für den ICE bei Fahrplan- und Tarifintegration von Fern- und Nahverkehr wird der Fernverkehr auf ein betriebswirtschaftlich gerade noch auskömmliches Grundangebot zurückgefahren....

RegioTram Kassel

Invest Strecke: 100 Mio. €, davon gefördert 79 Mio. €,

28 Fahrzeuge: 95 Mio. €, davon gefördert 33 Mio. €

Das umfangreichste und in seiner verkehrlichen Wirkung wichtigste Projekt des Schienenpersonennahverkehrs in Nordhessen ist der Bau der RegioTram. Damit werden umsteigefreie Fahrbeziehungen aus der Region in die Kasseler Innenstadt geschaffen, ohne dass bis auf die Untertunnelung des Hauptbahnhofs aufwändige unterirdische Trassen erforderlich sind. Vergleichbar dem Karlsruher Erfolgsmodell werden dann umsteigefreie Cityfahrten aus vier Verkehrskorridoren des Kasseler Umlandes angeboten. Der Vorlaufbetrieb mit Saarbrücker Straßenbahnwagen auf der Bahnstrecke aus Richtung Warburg ist angelaufen.

NVV- Programm 55

Mit dem Programm 55 will der NVV mit Unterstützung der DB AG und des Landes Hessen die Zugangsmöglichkeiten an zahlreichen Bahnhöfen seines Streckennetzes für die Nutzer verbessern.

Zu den Maßnahmen gehören

- Anhebung der Bahnsteige auf 55 cm Höhe
- Modernisierung von Bahnsteiganlagen
- Herstellung behindertengerechter Zugänge.

Kurhessenbahn

Die als Tochtergesellschaft der DB AG organisierte Kurhessenbahn ist das DB-Modell der Regionalisierung des Nebenstreckennetzes. Synergie von Netz und Verkehrsbetrieb in einer Hand und Entscheidungen vor Ort. Diese Mittelstandsoffensive der Bahn hat sozusagen den „Segen des Vorstandsvorsitzenden persönlich“ und so muss es nicht verwundern, wenn „bahnseits“ sogar Aktivitäten passieren für die Reaktivierung seit langem stillgelegter Strecken wie Korbach – Frankenberg. Die Aufgabe, das Streckennetz im nordwesthessischen Raum zu modernisieren und ein attraktives SPNV-Angebot zu entwickeln, wird jedenfalls nach meinem Eindruck anders als bei Strecken, die der DB-Regio im Wettbewerb verloren gingen, hier sehr zielstrebig umgesetzt. Größtes Einzelprojekt war hier die grundhafte Erneuerung der Viadukte in Willingen und Usseln für über 13 Mio. €.

S-Bahn Bergstraße

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Grundsatzkonzeptes „Rhein-Neckar-Takt 2010“ wird vom VRN der Aufbau einer S-Bahn an der Bergstraße voran getrieben. Ohne eigene Infrastruktur soll hier ein vertakteter Verkehr mit neuen Elektrotriebwagen von Mannheim kommend bis Darmstadt installiert werden mit Weiterführung als Direktzüge zum Frankfurter Hauptbahnhof. Ein ehrgeiziges Ziel, das angesichts von Finanz- und Trassenknappheit noch eine Reihe von Hürden

Infrastrukturprojekte Land Hessen

überwinden muss an der sensiblen Nahtstelle zweier Bundesländer und zweier Verkehrsverbände mit verständlicherweise manchmal unterschiedlichen Prioritäten.

Schienengüterverkehr

Obwohl Schienengüterverkehr gemäß den Vorgaben der Bahnreform eigenwirtschaftlich zu betreiben und das Land damit nicht zuständig ist, verlassen wir uns nicht allein auf die Planungen der DB AG.

Güterverkehrszentrum Kassel

Mit starkem Engagement der Region ist seit wenigen Jahren ein Güterverkehrszentrum (GVZ) in Kassel in Betrieb. Dies wurde mit Bundesmitteln bei völliger Abstinenz der DB AG errichtet. Für einen wirtschaftlichen Betrieb sehen Gutachter 70-100 Umschläge täglich an. Der Anlaufbetrieb ist sehr erfreulich.

Frankfurt-Höchst (Industriepark)

Seit 1998 ist die Trimodalport Höchst genannte Einrichtung in Betrieb, an der Straße, Schiene und Binnenschiff zusammengeführt werden. Zusätzlich steht ein Gefahrgutlager zur Verfügung. Die Betreibergesellschaft des Industrieparks Höchst „InfraServ logistics“ hatte danach den Ausbau der bereits vorhandenen Umschlagmöglichkeiten (Terminal West) um ein zusätzliches Terminal Ost betrieben.. Der Ausbau stellt die 1. Stufe des GVZ Rhein-Main-West dar.

Raunheim/Kelsterbach

Das Land hatte sich schon früh für ein Güterverkehrszentrum auf dem ehemaligen Caltex-Gelände bei Raunheim/Kelsterbach eingesetzt
Die DB AG sieht neben dem Ausbau des Umschlagterminals Frankfurt/Ost allerdings mittelfristig keinen Bedarf für ein weiteres Umschlagterminal.
Angesichts der Schwierigkeit, geeignete GVZ-Flächen zu finden, wird aber am Standort als langfristige Option festgehalten.

Rangierbahnhof Bebra

Trotz zäher Bemühungen und äußerstem Entgegenkommen des Landes, des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und der Stadt Bebra muss das 32 Mio. € Projekt für eine moderne Zugbildungsanlage in Bebra als gescheitert angesehen werden:
Die Landesregierung bedauert das Nichtzustandekommen einer Vorfinanzierung für den kurzfristigen Baubeginn zur umfassenden Modernisierung der Zugbildungsanlage im Rangierbahnhof Bebra.
Obwohl nunmehr auch Baurecht vorliegt, kann sich die DB Netz AG, die zurzeit ihre Konzeption wieder überarbeitet, nicht für die Investition entscheiden und der Bund ist nicht bereit, verbindliche Aussagen über die Rückzahlung der Vorfinanzierung zu machen. Die Landesregierung hat aber weiterhin die Erwartung, dass die Investition längerfristig noch realisiert werden kann.

Erhalt von Schienengüterverkehr in der Fläche

Der Erhalt und Ausbau von Schienengüterverkehr ist aus Sicht der Landesregierung für die Bewältigung des steigenden Güteraufkommens aus verkehrspolitischen und aus strukturpolitischen Gründen von Bedeutung. Der Schienenanschluss von Gewerbegebieten ist ein relevanter Standortfaktor und kann für den Fortbestand oder die Neuansiedlung von Unternehmen ausschlaggebend sein.

Infrastrukturprojekte Land Hessen

Für die Jahre ab 2002 wurden im Rahmen eines neuen Haushaltstitels erstmals Landesmittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, über eine zeitlich begrenzte Anschubfinanzierung zu ermöglichen, dass der von DB Cargo wegen des Konzeptes MORAC aufgegebene Schienengüterverkehr durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen fortgeführt wird. Damit sollen

- für verladende Firmen, die ihre Logistik auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet haben, eine alternative Bedienung ermöglicht und ein wirtschaftlich tragfähiger Schienengüterverkehr gewährleistet werden
- Arbeitsplätze gesichert werden
- zusätzlicher Lkw-Verkehr insbesondere in sensiblen Bereichen (z.B. Ortsdurchfahrten) vermieden werden.

Auswirkungen von Bauvorhaben unter dem rollenden Rad

Oft führen Ausbaumaßnahmen im Schienennetz während der Bauzeit zu Einschränkungen der Funktionsfähigkeit des vorhandenen Netzes, da in der Regel bei laufendem Zugbetrieb gebaut wird. Zur Minimierung dieser Auswirkungen wird möglichst in verkehrsschwachen Zeiten (nachts und an Wochenenden) gearbeitet.

Damit diese Streckenentlastungen optimal genutzt werden können, geht die DB Netz AG vermehrt dazu über, längere Abschnitte in einem Zuge von Grund auf zu sanieren. Dies wirkt sich auch Kosten minimierend auf die Baustellenlogistik und die Disposition großer Maschinensätze aus. In Hessen wurde dies bei der Grundinstandsetzung der Main-Weser-Bahn praktiziert.

Zur Kostensenkung ist bei Nebenstrecken auch die vorübergehende, abschnittsweise Bedienungseinstellung Durchführung von Schienenersatzverkehren zu prüfen, zuletzt geschehen auf der Odenwaldbahn.

Aus dieser Übersicht mögen Sie ersehen, dass es jede Menge „Baustellen“ zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Schienennetzes gibt in Hessen.

Wir werden mithelfen, die Prioritäten zu setzen für das jeweils Nötigste und Machbare.

zu 4) Ausblick

Ich bin so optimistisch zu behaupten: Das zukünftige Netz, z.B. im Prognosezieljahr der Bundesverkehrswegeplanung 2015 wird sich vom Umfang her stabilisieren. Wenigen Neubauabschnitten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs steht die Stilllegung einzelner Regionalstrecken gegenüber.

Eine politisch bewusste Region mit regionaler Verantwortung wird bei allem Spardruck die Chance der Modernisierung „ihrer“ Strecke nutzen. Die Modelle werden unterschiedlich sein, wie sie sich heute schon unterscheiden z. B. zwischen RegioTram, Kurhessenbahn und Odenwaldbahn. Die Wetterau wird für uns ein wichtiger Anwendungsfall.

Generell gilt: Ob Land, ob Verbund, ob Infrastruktur- oder Verkehrsunternehmen: Wir sind und bleiben dran, unseren Beitrag zu leisten für ein -auch und gerade in Hessen- zukunftsfähiges Verkehrssystem auf der Schiene.