



Bürgerinitiative Bienwald e.V.

Klaus R. Bohlander
Herbert Jäger

D-76744 Wörth-Schaidt
Hauptstr. 96
Tel.: +49 6340 8148
Fax: +49 6340 5080190
E-Mail: klausbohlander@yahoo.de

Antrag auf Aufnahme von Bahnlinien in den Bundesverkehrswegeplan 2015

Die BI Bienwald hat im Jahre 2006 ein umfassendes Verkehrskonzept für die Südpfalz erarbeitet. Ziel des Konzeptes war und ist es, eine Alternative zu dem ausufernden Individualverkehr auf der Straße mit seinen Umwelt- und die Gesundheit schädigenden Wirkungen zu entwickeln, und zwar durch Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und verstärkte Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Dies erfordert selbstredend Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnbetriebes aber auch verstärkte Investitionen in die seit Jahren vernachlässigte und zurückgebaute Schieneninfrastruktur. Das Konzept wurde 2011 aktualisiert (siehe www.bi-bienwald.de). Hierauf aufbauend beantragt die BI Bienwald, entsprechende **Ertüchtigungs- und Reaktivierungsmaßnahmen an den folgenden Bahnlinien in den BVWP 2015 aufzunehmen:**

Linie 1: Bingen – Hochspeyer – Neustadt/Weinstr. – Wörth/Rhein – Lauterbourg (Frankreich) als Teil einer großräumigen Schienenverbindung Niederlande – Deutschland – Frankreich – Schweiz – Italien

Linie 2: Rohrbach/Saar – Zweibrücken – Landau – Germersheim – Graben/Neudorf als Teil einer großräumigen Schienenverbindung Frankreich/Beneluxländer – Deutschland – Österreich – Donauländer.

Ziel der unten im Detail dargestellten Ertüchtigungs- und Reaktivierungsmaßnahmen ist, die beiden Bahnlinien so auszubauen, dass auf ihnen einerseits intensiverer Personenverkehr abgewickelt werden kann und sie andererseits Aufgaben des großräumigen Gütertransports auf der linken Rheinseite übernehmen können. Damit würde ein Beitrag zur Steigerung der derzeit beengten Kapazitäten beim Gütertransport geleistet werden.

Anlass und Begründung

Die BI Bienwald betrachtet eine ausreichende Mobilität als wichtiges Element der Gesellschafts- und Wirtschaftspolitik. Es ist erkennbar, dass die einseitig auf die Förderung des Straßenverkehrs gerichtete Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte weder ökologisch noch ökonomisch nachhaltig und daher nicht zukunftsorientiert ist. Sie gewährleistet weder heute noch künftig eine angemessene Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Dies gilt vor allem im Hinblick auf den demographischen Wandel. Sie ist auch nicht in der Lage, künftig den Gütertransport unter den gegebenen ökologischen, klimapolitischen und energiepolitischen Grenzen und Zielsetzungen zu bewältigen.

Ebenso wie die Energiewende ist auch eine Verkehrswende unumgänglich notwendig, um den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen. Energiewende und Verkehrswende sind untrennbar miteinander verknüpft.

Wir benötigen einen ausgewogenen Transportmix der verschiedenen Verkehrsträger. Sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr. Die Forderung, den Gütertransport verstärkt von der Straße auf die Schiene und Wasserwege zu verlagern ist in aller Munde. Sie ist bereits im BVWP 2003 angesprochen und im Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung (Seite 60) festgelegt.



Bürgerinitiative Bienwald e.V.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden in der Süd- und Westpfalz drei Bahnlinien des großräumigen nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrs technisch und funktional zurückgebaut, z. Teil im Rahmen von Reparationsleistungen an Frankreich. Unser Antrag richtet sich auf die Reaktivierung und Modernisierung dieser Bahnlinien. Soweit nötig, ist das Gelände für das 2. Gleis vorhanden.

Im Juni 2010 wurde ein vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in Auftrag gegebenes Gutachten veröffentlicht, das sich weitgehend mit unserem Konzept deckt. (Prof. Dr. Ing. Jürgen Siegmann, Berlin: „Neue Netzstrategien für mehr Güter auf der Schiene erforderlich“). Aus dem Gutachten haben wir die Linien NS 1 modifiziert als unseren Vorschlag (Linie 1) und die Linie OW 6 modifiziert als unseren Vorschlag (Linie 2) übernommen.

Angesichts der bestehenden Engpässe beim Schienengüterverkehr haben wir bei unseren Vorschlägen besonders darauf geachtet, dass **zusätzliche Kapazitäten für den Güterfernverkehr geschaffen werden**, aber auch ein Ausbau des **überregionalen und regionalen Personenverkehrs incl. SPNV erfolgen kann**.

Details zu den Linien:

Linie 1: Bingen – Hochspeyer – Neustadt/Wstr. – Wörth/Rh. – Lauterbourg (Frankreich)

Wiederaufbau/Ausbau/Elektrifizierung/Modernisierung folgender Teilabschnitte

- Zweites Gleis Winden – Wörth/Rhein auf vorhandener Trasse.
- Anpassung der Bahnhöfe Winden und Wörth auf vorhandenem Bahngelände
- Elektrifizierung der Strecke Neustadt/Wstr. – Wörth am Rhein
- Zweites Gleis u. Elektrifizierung am Südausgang Bf Bingen (weniger als 1 km)
- Elektrifizierung der Strecke Bingen – Hochspeyer
- Zweites Gleis von Enkenbach bis zur Bahnlinie Kaiserslautern – Mannheim
- Zweites Gleis und Elektrifizierung Wörth – Lauterbourg (Frankreich)

Die betreffende Bahnlinie ist zur Zeit durchgehend befahrbar. Es könnten sofort täglich einzelne Güterzüge gefahren werden, allerdings nur mit Dieseltraktion.

Die Maßnahmen 1 bis 3 müssen vorrangig verwirklicht werden. Die eingleisige Strecke Winden – Wörth stellt einen ausgesprochenen Engpass im Schienennetz der Südpfalz dar. Bei dem beantragten Zubau des 2. Gleises von Winden nach Wörth, handelt es sich um einen Lückenschluss auf existierender Trasse. Diese Maßnahme war bereits in einem der früheren Bundesverkehrswegepläne enthalten, wurde aber in den 90iger Jahren herausgenommen. Der Zubau des 2. Gleises ist für die Intensivierung des Personenverkehrs (incl. SPNV) sowie für die Nutzung der Strecke durch den Güterverkehr unabdingbar notwendig. Die Beseitigung des Engpasses ist auch Voraussetzung für eine verbesserte Anbindung der Westpfalz an die Rheinschiene in Richtung Wörth und Karlsruhe durch eine Direktanbindung in Landau.

Die Maßnahmen 4 bis 7 können abschnittsweise nach Bedarf entsprechend der Entwicklung des Verkehrsaufkommens verwirklicht werden.

Um den SPNV zwischen Wörth und Karlsruhe nicht durch den Güterverkehr zu behindern und wegen technischer Probleme in Karlsruhe und auf den rechten Oberrheinstrecken wird vorgeschlagen, den **Güterverkehr linksrheinisch von Wörth über Lauterbourg und Frankreich nach Süden zu leiten**. Hierüber müsste mit Frankreich verhandelt werden.



Bürgerinitiative Bienwald e.V.

Wichtiger Nebeneffekt: Mit dem Ausbau der 11 km langen Strecke Wörth – Lauterbourg und Regelungen mit Frankreich wäre ein durchgehender Nord-Süd-Korridor von Skandinavien bis Portugal geschaffen: Hamburg – Frankfurt – Worms – Ludwigshafen – Strasbourg – Südfrankreich. Von Norden bis Wörth ist diese Bahnlinie noch 2-gleisig und neu elektrifiziert.

Der Streckenabschnitt Hochspeyer – Neustadt ist stark belastet. Es gibt kaum zusätzliche freie Kapazitäten. Wenn der Nord-Süd-Güterverkehr von Bingen auf diese Strecke zusätzlich hinzu kommt, muss sie vom West-Ost-Verkehr entlastet werden. Das ist mit unserem Vorschlag Linie 2 möglich.

Linie 2: Rohrbach/Saar – Zweibrücken – Landau – Germersheim – Graben/Neudorf

- Elektrifizierung und Zubau eines zweiten Gleises zwischen Rohrbach/Saar – Zweibrücken – Landau/Pfalz auf bestehender Trasse.
- Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der Strecke Landau – Germersheim
- Bau eines zweiten Gleises zwischen Landau und Germersheim, mittelfristig
- Bau eines zweiten Gleises zwischen Germersheim und Graben/Neudorf
- (mittelfristig); Die Rheinbrücke ist für zwei Gleise ausgelegt (das ursprüngliche zweite Gleis wurde vor einigen Jahren abgebaut).

Die **Reaktivierung dieser ehemaligen, 2-gleisigen Hauptbahn** zwischen Rohrbach/Saar durch das Queichtal über Landau nach Graben/Neudorf hat zum Ziel, die Nutzung der Linie durch den **großräumigen West-Ost Güterverkehr** und durch den intensivierten überregionalen **Personenschnellverkehr** (RE/ IRE Saarbrücken – Zweibrücken – Karlsruhe) zu ermöglichen. Mit dieser Reaktivierung würde eine leistungsfähige **West-Ost Entlastungs- und Ausweichstrecke** für die stark befahrene Bahnlinie Saarbrücken – Kaiserslautern – Neustadt – (Mannheim) geschaffen werden, welche kaum mehr zusätzliche Züge aufnehmen kann (siehe oben).

Die Linienführung wurde so gewählt, dass mit möglichst geringen Investitionen optimaler Nutzen erzielt wird. Im Bahnhof Landau gibt es keine technischen Probleme, da die Unterführung unter die vorgeschlagene Linie 1 dort vorhanden ist. Im Raum Karlsruhe wird der Nahverkehr durch den Güterverkehr nicht behindert, da dieser von Landau über Germersheim nach Graben/Neudorf geführt wird.

Die Reaktivierung Landau – Germersheim erfordert keine teuren Kunstbauten; sie würde zugleich eine Personen-Nahverkehrsverbindung zwischen den bedeutenden Mittelzentren und Universitätsstädten ermöglichen. Germersheim ist auch eine bedeutende Industrie- und Binnenhafenstadt, die so einen Bahnanschluss an ihr Hinterland erhalten würde (es existiert bereits eine elektrifizierte Schienenstrecke zum Hafen Germersheim). Der Bau eines zweiten Gleises kann nach Bedarf entsprechend der Entwicklung des Verkehrsaufkommens verwirklicht werden.

Finanzierung

Es ist zu prüfen, welche Möglichkeiten der Finanzierung der verschiedenen Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen im Hinblick auf die allgemeine Knappheit der Investitionsmittel am sinnvollsten ist, damit eine baldige Verwirklichung erreicht werden kann.

21. März 2013