



STADT LAMPERTHEIM DER BÜRGERMEISTER



Der Magistrat der Stadt | Postfach 1120 | 68601 Lampertheim

An das
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Bürgermeister
Gottfried Störmer
Stadthaus, Zi. 103
Römerstraße 102, 68623 Lampertheim
Tel.: 06206 | 935 250
Fax: 06206 | 935 297
g.stoermer@lampertheim.de

19. April 2016

Ihre Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:
stö

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 Hier: Stichwort "BVWP 2030"

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des sechswöchigen Beteiligungsverfahrens nehmen wir wie folgt Stellung zur Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar, welche Bestandteil des Zielnetzes 1 ist, das unter dem Projektnamen „Planfall 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I Süd“ im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030¹ in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ enthalten ist:

1. Ausgangslage

Lampertheim ist eine Kommune mit fast 32.000 Einwohnern und liegt rechtsrheinisch im südhessischen Teil der Oberrheinischen Tiefebene. Sie liegt im Mittelzentrum Ried, in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Stadt grenzt an die Kommunen Biblis, Bürstadt, Lorsch und Viernheim (alle Hessen), im Westen an die kreisfreie Stadt Worms und die Gemeinde Bobenheim-Roxheim (beide Rheinland-Pfalz) sowie im Süden an die Industriestädte Mannheim und Ludwigshafen (Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz). Somit besteht eine sehr gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die aber auch die Stadtentwicklung begrenzt. Geographisch ist die Stadt Lampertheim westlich durch den Rhein begrenzt und östlich durch die Autobahn A 67. Im Süden endet das Stadtgebiet bei der Landesgrenze zu Baden-Württemberg und nördlich wird die Gemarkungsgrenze durch die Bundesstraße B 47 beziehungsweise durch den Stadtwald gesetzt. Seit 1879 führt die sogenannte Riedbahn aus Norden von Frankfurt kommend in den Süden nach Mannheim und trennt die Stadt in zwei Teile. Auch der Ortsteil Hüttenfeld ist bereits durch die Autobahn A 67 geographisch von der Kernstadt getrennt. Die gleiche Situation findet sich auch im Ortsteil Hofheim wieder, wo die Bundesstraße B 47 die räumliche Trennung der Gemarkungsgrenzen vornimmt.

¹ „Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ wird im nachfolgenden Text abgekürzt: *BVWP 2030*

| www.lampertheim.de | www.lampertheim.de | www.lampertheim.de |

Wir haben gleitende Arbeitszeit:

Sie erreichen uns
Mo, Di, Mi, Do, Fr 07:30 - 12:00 Uhr
Mo, Di 14:00 - 16:00 Uhr
Do 14:00 - 17:30 Uhr
oder nach Vereinbarung

Bankverbindungen:

Sparkasse Worms-Alzey-Ried	IBAN	DE87 5535 0010 0003 1011 10	BIC	MALADE51WOR
Volksbank Darmstadt-Südhessen eG	IBAN	DE05 5089 0000 0014 3047 03	BIC	GENODEF1VBD
Commerzbank AG	IBAN	DE67 6708 0050 0729 6010 00	BIC	DRESDEF670
Raiffeisenbank Ried eG	IBAN	DE33 5096 1206 0000 6032 36	BIC	GENODE51RBU
Postbank Frankfurt	IBAN	DE74 5001 0060 0013 1536 01	BIC	PBNKDEFFXXX

Auch die vorhandenen Hochspannungstrassen, die zur Aufnahme einer neuen Gleichstromtrasse umgerüstet werden sollen, stellen eine Zerschneidung bzw. räumliche Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten Lampertheims dar.

Hinsichtlich des vorgelegten BVWP 2030 ist die Stadt Lampertheim gleich zweifach betroffen:

1. durch die geplante Neubaustrecke auf Lampertheimer Gemarkung
2. durch die starke Belastung der Bestandsstrecke (Riedbahn)

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir in diesem Verfahren keine Blockadepolitik betreiben möchten. Vielmehr geht es uns um eine konstruktive Begleitung der geplanten Maßnahmen und um die Wahrung unserer Interessen. Daher möchten wir Ihnen nachfolgend die Situation Lampertheims aus unserer Sicht beschreiben:

2. Neubaustrecke

2.1 Anregungen der Region wurden nicht berücksichtigt

Trotz vieler Gespräche und Diskussionen in mehrjähriger Arbeit in unserer Region, aber auch mit den Verantwortlichen von Landes- als auch Bundesorganisationen wurden die Anregungen im BVWP 2030 trotz anderslautender Verlautbarungen nicht aufgenommen. Innerhalb des Kreises Bergstraße (wir beziehen uns hier auf den Kreistagsbeschluss der Sitzung 16-015 vom 16.06.2008 sowie den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lampertheim vom 15.02.2008) und angrenzend mit der Stadt Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar wurde eine Konsenstrasse (Bündelung der ICE-Trasse mit der A67 mindestens bis südlich der Überführung der L3110 mit anschließendem Tunnel in bergmännischer Bauweise) vorgeschlagen, die einen guten Kompromiss für die Planungen der Bahn darstellt, der in der Vorlage nicht einmal zur Kenntnis genommen wird. Weiterhin verweisen wir auf die Resolution der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lampertheim aus ihrer Sitzung vom 19.02.2016, in der sie sich den Zielsetzungen der IG BRN 21 anschließt. Letztlich wurde im Entwurf des BVWP 2030 lediglich die Trassierung der ursprünglichen Variante C („Mark'sche Variante“) dargestellt. Die Untersuchungsergebnisse zum ursprünglichen Untersuchungskorridor blieben vollkommen unberücksichtigt. Aufgrund dessen sind die ermittelten Kosten für das Neubauprojekt zu niedrig veranschlagt.

Weiterhin fordern die Region und die Stadt Lampertheim ein Gremium (nach dem Vorbild des Projektbeirats Südbaden), welches zum einen vor Planungsbeginn die Interessen der Region vertritt, aber auch projektbegleitend berät. Das Gremium sollte sich aus Vertretern des Bundes und der Länder, der Deutschen Bahn AG und der Region (Regierungspräsidien, Regionalverbände, Landräte, Kommunen, Bürgerinitiativen) zusammensetzen.

2.2 Keine Berücksichtigung des Regionalplans Südhessen

Ebenfalls unberücksichtigt blieb der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010. Er wurde am 17.12.2010 von der Regionalversammlung beschlossen und im Juni 2011 von der hessischen Landesregierung genehmigt. Mit der Bekanntmachung am 17.10.2011 (Staatsanzeiger für das Land Hessen 42/2011) ist der Plan in Kraft getreten. Dieser Plan dient der Steuerung der räumlichen Entwicklung. Er macht Vorgaben für die Flächennutzung und setzt damit den planerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung. Die hier festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung sind von allen öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Und obwohl der Regionalplan Südhessen neben der Trassierung der Variante C („Mark'sche Variante“) auch die Bündelung der Neubaustrecke mit der Autobahn A 67 bis zum Viernheimer Dreieck vorsieht, wurde im BVWP 2030 die sogenannte Konsenstrasse nicht berücksichtigt und lediglich die „Mark'sche Variante“ eingebracht. Es besteht hier also keine Übereinstimmung zwischen dem BVWP 2030 und dem Regionalplan Südhessen, obwohl die im Regionalplan festgelegten Ziele und Grundsätze von allen öffentlichen Stellen zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind. Gleiches gilt für den Landesentwicklungsplan (LEP) aus dem Jahre 2000 (zuletzt geändert im Jahr 2013).

2.3 Zerschneidung des Waldes und Auswirkungen auf Naherholung und Naturschutz

Die geplante Neubaustrecke würde ein zweites Mal eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete der südhessischen Region zerschneiden, welches u.a. als Naherholungsgebiet benötigt wird. Die momentan genutzten Erholungseinrichtungen, wie beispielsweise Grillhütte, Trimm-dich-Pfad, Waldlehrpfad, Laufstrecken, etc. können in ihrer jetzigen Form nicht mehr aufrechterhalten werden, was die Lebensqualität unserer Einwohner verringert. Neben den enormen Flächenverlusten durch die Streckenführung werden Randsäume sukzessive an Qualität verlieren bzw. die Bereiche neben der eigentlichen Trasse die Widerstandsfähigkeit des Waldes negativ beeinflussen. Der ohnehin durch die vorherrschende Grundwassersituation belastete Wald würde durch die geplanten Rodungen obendrein weiter anfällig für Winderosionen. Baustelleneinrichtungen, Zufahrtswege für schwere Maschinen und Streckenquerungen für Nutzer des Waldes als Naherholungsstätte führen zu weiteren Flächenverlusten. Letztlich ergeben sich zusätzliche finanzielle Verluste aus fehlenden Einnahmen der Waldbewirtschaftung auf diesen Flächen sowie fehlende Pachteinahmen aus der Jagdverpachtung.

Ebenfalls betroffen sind Flächen in der Lampertheimer „Heide“. Hierzu zählt der Naherholungsbereich „Bruch“, die Sandgrube Feuerstein, der Heidebuckel und der Angelweiher vom Angler Club Freundschaft Lampertheim 1964 e.V.

Aus naturschutzrechtlicher Sicht stellt gerade die Sandgrube Feuerstein eine schützenswerte Fläche dar. 2002 wurde die Grube aus Mitteln der naturschutzrechtlichen Ausgleichsabgaben der Stadt Lampertheim gekauft und an den Naturschutzbund Lampertheim e.V. (NABU) übertragen. Die ehemalige Sandgrube hat sich zu einem schützenswerten Lebensraum entwickelt. Sie ist ein Beispiel dafür, wie frühere Wunden in der Landschaft verheilen und zu Rückzugsgebieten für bedrohte Tiere und Pflanzen werden können.

2.4 Auswirkungen auf die Anlieger

Die vom BVWP 2030 vorgesehene Streckenführung liegt unmittelbar an der Wohnbebauung des Stadtteils Neuschloß. Neben der zu befürchtenden Lärmbelastung werden ebenfalls weitere Flächen für Auf- und Abfahrten von Brücken bzw. Unterführungen für die Kreuzung der L3110 benötigt. Somit würde sich nochmals ein Flächenverlust einstellen. Neben den Auswirkungen für Neuschloß gibt es auch Beeinträchtigungen auf weitere Wohngebiete in Lampertheim. Hier sind die direkten Anlieger der Neubaugebiete Rosenstock sowie des Europarings und des Sandtorfer Wegs betroffen. Gleiches gilt für die Pestalozzischule, den Turnverein 1883 e.V. Lampertheim und den Tennisclub Rot-Weiss Lampertheim e.V. Weiterhin ist im Gemarkungsbereich „Heide“ das Freizeitgelände vom Angler Club Freundschaft Lampertheim 1964 e.V. massiv betroffen.

2.5 Auswirkungen auf die örtliche Landwirtschaft

Der geplante Streckenverlauf nimmt im Anschluss an den Wald bei Neuschloß bis zur Gemarkungsgrenze nach Mannheim landwirtschaftliche Flächen in Anspruch, die einen ausgesprochen hohen Ertragswert für die örtliche Landwirtschaft haben. Für die Stadt Lampertheim ist der Erhalt der landwirtschaftlichen Produktion von Sonderkulturen, z.B. Spargel und Erdbeeren, ebenso existenziell. Hier werden Sonderkulturen gezogen und angebaut, die mitunter in bis zu drei Erntefolgen eingebracht werden. Dies ist für die Landwirte eine wesentliche Grundlage für ihr finanzielles Auskommen, zumal weitere große landwirtschaftliche Flächen im Überschwemmungsgebiet des Rheins liegen, deren Erträge durch in den letzten Jahren regelmäßige Hochwässer stark beeinträchtigt wurden oder vollständig ausgefallen sind. Wesentliche Anbauflächen fielen nach dem Entwurf des BVWP 2030 durch die Neubaustrecke weg.

Mit dem Spargel geht das Image Lampertheims als Spargelstadt einher. Ohne diese Sonderkulturen, mit denen Lampertheim auch touristisch beworben wird, wird das Image der Stadt nachhaltig beeinträchtigt und somit unser Wirtschaftsstandort geschwächt.

2.6 Kosten-Nutzen-Analyse der Neubaustrecke

Hinsichtlich der dargestellten Kosten-Nutzen-Rechnung liegen erhebliche Zweifel über deren Stichhaltigkeit vor. Nicht nur die bereits veröffentlichte Kritik des Bundesrechnungshofes, der unrealistische Kostenschätzungen und unzuverlässige Kosten-Nutzen-Faktoren im BVWP 2030

anprangerte, bestärkt uns in dieser Auffassung. Aus unserer Sicht wurden ausschließlich Faktoren, wie prognostizierte Zeitgewinne, in die Kosten-Nutzen-Analyse aufgenommen, die die Planungen unterstützen. Ein Beispiel hierfür ist das sogenannte Zielnetz 1, welches vollständig aus der Korridorstudie entnommen und in den Entwurf zum BVWP 2030 eingesetzt wurde. Einzige Ausnahme: Die aus vorhergehenden Studien berechneten 5 Minuten Zeitgewinn auf dem Abschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim werden plötzlich zu einem Zeitgewinn von 8 bis 9 Minuten. Jedoch wird dieser laut Studie „Deutschlandtakt“ in diesem Umfang nicht benötigt, da zu befürchten ist, dass Teile dieser Zeitgewinne an Haltepunkten wieder abgewartet werden müssen. Die Zielsetzung des Streckenausbaus mit $V_{max} = 300 \text{ km/h}$ erscheint aus den vorgenannten Gründen ebenso unrealistisch. Somit werden aus unserer Sicht die Zeitgewinne durch höhere Geschwindigkeiten in der Nutzenbetrachtung deutlich überbewertet. Es ist nicht erkennbar, ob und in welcher Form externe Faktoren zu Lasten der betroffenen Bevölkerung, wie z.B. Beeinträchtigungen der Gesundheit, der Wertverlust von Immobilien oder die zusätzliche Verlärmung auf den Bestandsstrecken, in die Kosten-Nutzen-Analyse eingeflossen sind. Darüber hinaus sieht die Planung der Deutschen Bahn AG Streckennutzungen für die Neubaustrecke vor, die deutlich unterhalb der tatsächlichen Auslastungsschwelle liegen. Es wird ausschließlich darauf abgehoben, dem schnellen Personenfernverkehr den Vorrang zu geben. Dem Güterverkehr wird eine Nachrangigkeit zugeordnet, die nach Öffnung des Gotthardtunnels ab 2018 (Güterzüge haben Vorrang) so nicht gegeben sein wird.

2.7 Gesamtkonzeption für die Streckenführung zwischen Frankfurt und Mannheim

Die vorgelegte Konzeption für den Eisenbahnkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe ist nicht zukunftsorientiert. Auf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim sollen künftig 150 ICE/Tag fahren. Die Neubaustrecke ist damit aus unserer Sicht von Anfang an unterlastet. Die drei Bestandsstrecken zwischen Frankfurt und Mannheim müssen dagegen bereits im Jahr 2030 400 bis 500 Güterzüge und ca. 300 Nahverkehrszüge aufnehmen. Die Bestandsstrecken sind daher mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke schon nahe der Auslastungsgrenze. Es ist nicht zu erkennen, wie zusätzliche Güterzugmengen in den folgenden Dekaden abgefangen werden sollen. Es ist daher nach unserer Meinung nur sinnvoll den Güterverkehr vollständig auf die Neubaustrecke zu bringen.

3. Belastung der Bestandsstrecke

3.1 Situation in Lampertheim

Seit 1879 führt die sogenannte „Riedbahn“ aus Norden von Frankfurt kommend in den Süden nach Mannheim und trennt die Lampertheimer Kernstadt in zwei Teile. Dabei führt die Strecke sowohl durch Gewerbe- als auch durch Wohngebiete. Der Lärmschutz entspricht dabei, aufgrund des Zeitpunkts der Errichtung, nicht den heutigen Vorschriften für Neubauten. Und schon heute ist die Lärmbelastung bereits deutlich wahrnehmbar. Nun soll die Zahl der täglich verkehrenden Güterzüge von 72 auf 161 angehoben werden. Die Planungen gehen sogar bis hin zu maximal 300 Güterzüge/Tag. Somit stellt sich hier, neben der Belastung durch die Neubaustrecke, eine Beeinträchtigung auf weitere Wohngebiete in Lampertheim ein, nämlich bei den direkten Anliegern der Kernstadt an der Riedbahn. Daher fordern wir hinsichtlich des Lärmschutzes Maßnahmen, die die Grenzwerte für Lärmsanierungen deutlich unterschreiten und Neubauten zu vergleichen sind.

3.2 Weitere Planungen

Die aktuelle Planung aus dem BVWP 2030 und die Prognosen zur Verkehrsentwicklung sehen bereits heute eine Steigerung des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke „Riedbahn“ vor, die deutlich mehr als das Doppelte an Verkehr prognostiziert. Die Lärmentwicklung lässt ein Wohnen an den Gleisen ohne Lärmschutz in der Ausprägung wie bei Neubaustrecken kaum noch zu. Es ist nicht zu erkennen, dass die geforderte und in der Region dringend benötigte S-Bahn-Verbindung in diese Prognosen eingerechnet ist. Sie wird jedoch benötigt, um den regelmäßigen Personennahverkehr (Einpendeln ca. 5.000 Menschen; Auspendeln ca. 10.000 Menschen täglich) vom Individual- auf gebündelten öffentlichen Personennahverkehr zu entwickeln.

3.3 Nutzung der Neubaustrecke

Aus unserer Sicht hätte eine Verlagerung der Güterzüge auf die Neubaustrecke wesentliche Vorteile. Eine überwiegend für Güterzüge genutzte Neubaustrecke hat eine deutlich höhere Kapazität bei gleichzeitiger Entlastung aller Bestandsstrecken vom Güterverkehr. Zudem ist es sinnvoller Gefahrstofftransporte über die Neubaustrecke zu führen, als diese auf den Bestandsstrecken quer durch die einzelnen Städte fahren zu lassen. Darüber hinaus ist nicht zu erkennen, ob der Nahverkehr (incl. S-Bahn) auf den Bestandsstrecken verlustfrei abgewickelt werden kann. Erhält nämlich der Güterverkehr, wie von der EU verlangt, Vorrang, hat dies Auswirkung auf den Nahverkehr. Kontraproduktiv wäre, wenn künftig S-Bahnen in den Bahnhöfen warten müssten, um Güterzüge passieren zu lassen.

4. Fazit

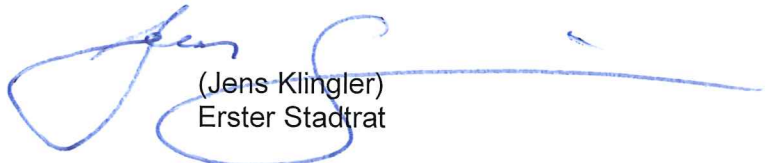
Im Sinne einer reibungslosen Realisierung fordert die Stadt Lampertheim deshalb dazu auf, die in der Region als Konsenstrasse formulierte Streckenführung entlang der A 67 und A 6 als Neubaustrecke zu planen und diese als Güterverkehrsstrecke zu nutzen. Die Bestandsstrecke dagegen soll dem Personenverkehr zugeordnet werden und den zukünftigen S-Bahnverkehr integrieren. Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen, erforderlichenfalls auch Tunnel- und Troglösungen, sind für die betroffenen Strecken auf dem neuesten Stand einzurichten. Ein Gremium nach dem Vorbild des Projektbeirats Südbaden ist einzurichten.

Die Stadt Lampertheim ist in mehreren Bereichen deutlich und zum Teil mit erheblichen finanziellen Auswirkungen betroffen und behält sich für den Fortgang der vorgelegten Planungen rechtliche Schritte vor.

Mit freundlichen Grüßen



(Gottfried Störmer)
Bürgermeister



(Jens Klingler)
Erster Stadtrat