

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016 (Referentenentwurf)

Am 16. März 2016 wurde der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2030) vorgestellt. Im Rahmen des Konsultationsverfahrens (21. März bis 2. Mai 2016) gibt der Kreis Bergstraße die nachfolgende Stellungnahme ab:

Erläuterung

Der Bundesverkehrswegeplan legt fest, in welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen der Bund bis 2030 investiert. Der BVWP 2030 enthält rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro. Davon entfallen 49,4 % auf die Straße, 41,3 % auf die Schiene und 9,3 % auf Wasserstraßen. Der BVWP umfasst dabei sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte.

Am 16. März 2016 wurde der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2030) vorgestellt. Seit dem Jahr 2011 konnten somit die Konzeptphase „A“, die Prognosephase „B“ sowie die Bewertungsphase „C“ abgeschlossen werden. Von Ländern, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren wurden insgesamt über 2.000 Projektideen zur Bewertung im BVWP 2030 angemeldet. Die nun anstehende sechswöchige Frist (21. März bis 2. Mai 2016) für die Beteiligung der Öffentlichkeit beschreibt den Endpunkt der Beteiligungs-/ Abstimmungsphase „D“. Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung soll der BVWP 2030 überarbeitet und vom Kabinett beschlossen werden (Phase „E“).

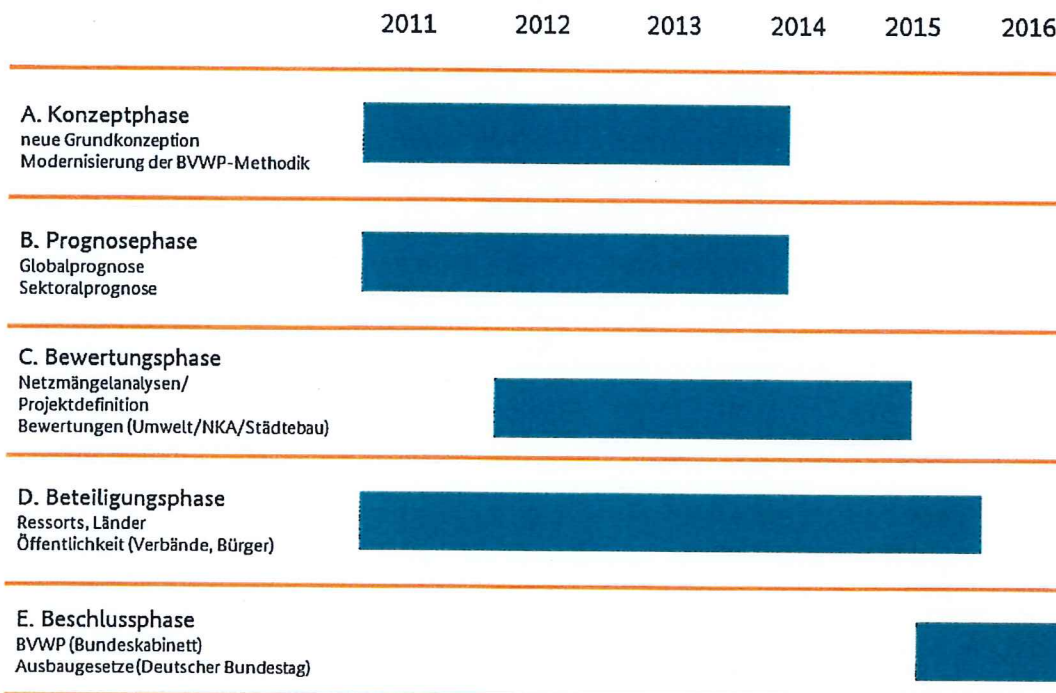


Abbildung 1: Zeitplan zur Erarbeitung des BVWP; Quelle: www.bmvi.de (Zugriff: April 2016)

Übersicht und Dringlichkeit der Vorhaben im Kreis Bergstraße

Die bewerteten Vorhaben wurden auf Basis fachlicher Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet. Alle laufenden und fest disponierten Projekte sollen schnellstmöglich fertiggestellt werden. Für neue Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen

- Vordringlicher Bedarf (**VB**) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (**VB-E**)
- Weiterer Bedarf (**WB**) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (**WB***)

Vorhaben des **VB/VB-E** sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden. Voraussetzung für die Einstufung ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Neben einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis spielt jedoch auch die raumordnerische und / oder städtebaulichen Bedeutung der Vorhaben sowie Synergien zwischen Erhaltungs- bzw. Ersatz- und Ausbauplanung eine Rolle bei der Einstufung.

Vorhaben in der Dringlichkeitskategorie **WB/WB*** wird ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Beim Verkehrsträger Straße sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als **WB***-Projekte gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen der Länder können die Projektplanung für Maßnahmen des **WB*** aufnehmen.

(...)

(...)

II. Bundesschienenwege

Mit der Dringlichkeit des Vordringlichen Bedarfs (VB) ist die NBS Frankfurt – Mannheim (im Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1) enthalten.

Der Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim gilt schon heute als der am stärksten belastete des gesamten Netzes der Deutschen Bahn. Im März 2015 wurde die so genannte „Korridorstudie“ – Verkehrliche Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe veröffentlicht. Diese Studie bildet den Auftakt für den Lückenschluss des Schienenkorridors Rotterdam-Genua. Die hierin entwickelten betrieblichen und infrastrukturellen Planfallvarianten, insbesondere auch die hierzu von den Ländern, Kommunen und Verbänden eingereichten Stellungnahmen, sollten im Gesamtzusammenhang des BVWP 2030 nach dem hierfür weiterentwickelten Bewertungsverfahren untersucht werden. Der BVWP 2030 enthält unter der Projektnummer 2-004-V03 die NBS Frankfurt – Mannheim (im Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1). Im Detail werden hier die den Zentralkorridor betreffende Vorhaben benannt (nicht abschließend):

- 2-gleisige Neubaustrecke Zeppelinheim – MAWaldhof (mit einer Geschwindigkeit von max. 300 km/h)
- 2-gleisige Weiterstädter Kurve
- 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf.
- 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe (für eine Geschwindigkeit von max. 200 km/h)
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt West, Weiterstadt Ost, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei
- 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener und niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange)
- 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim und Groß-Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau

Die hierin enthaltene Beschreibung der Maßnahme lässt lediglich erahnen, inwieweit die Ergebnisse der Korridorstudie eingeflossen sind und wie die Strecke zukünftig ausgestaltet sein wird. Lediglich das zur Veröffentlichung des BVWP 2030 ergänzend zugeschaltete und somit informell zu bewertende Projektinformationssystem (PRINS) liefert detaillierte Informationen zum geplanten Projekt. Hierin werden die folgenden Ziele der in diesem Korridor untersuchten Projekte wiedergegeben [Auszug aus PRINS]:

- Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Abwicklung der prognostizierten Transportmengen

- Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienungsangebote des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs sowie die Verkürzung der Fahrzeiten, insbesondere zwischen Frankfurt und Mannheim
- Erhöhung der Betriebsqualität durch Entmischung von schnellen und langsamen Zügen
- Verbesserung der Anbindung von Darmstadt (Nordanbindung und ggf. Südanbindung, soweit verkehrliches Erfordernis im weiteren Planungsprozess erbracht wird) und Wiesbaden an den Schienenpersonenfernverkehr und den Flughafen Frankfurt
- Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken
- Führung der autobahnparallelen Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim in Bündelung mit der BAB 5 und der BAB 67 (südlich des Darmstädter Kreuzes) und gemeinsame Umsetzung mit dem Sanierungs- und Ausbaubedarf der BAB 67. Nutzung tagsüber für den Schienenpersonenfernverkehr und nachts für den Schienengüterverkehr (siehe Planfall 1 c der Korridorstudie Mittelrhein), um die Bestandsstrecken entlasten zu können
- Zur Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine Verbindungskurve an die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim alternativ über eine Spange nördlich von Weiterstadt, südlich von Weiterstadt, südlich von Klein-Gerau an der BAB 67 oder südlich von Darmstadt herzustellen.

Die zugrunde gelegten Daten und Karten im Projektinformationssystem (PRINS) decken sich jedoch nicht mit den Ergebnissen der „Korridorstudie“ (Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe) und sind teilweise nicht nachvollziehbar. Die nachfolgend angeführten Punkte betreffen sowohl das Projekt 2-004-V03 (NBS Frankfurt – Mannheim), entfalten ihre Wirkung jedoch im hohen Maße auch für die Gesamtplanung der Verkehrsverflechtungen innerhalb des BVWP 2030.

a) Transparenzdefizit aufgrund unterschiedlicher Prognosewerte für den Güter- und Personenverkehr

Der BVWP baut auf der Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 auf. Die hierin begründeten Zuwächse der Verkehrsleistung 2030 zu 2010 [%], insbesondere im Güterverkehr, liegen dabei unter den Werten der Verkehrsverflechtungsprognose 2025, die für die Korridorstudie maßgeblich waren. Dies führt zu veränderten Werten bspw. bei Zugzahlen und einer nur eingeschränkten Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Der Unterschied bei den Prognosen wird im BVWP nicht nachvollziehbar erläutert.

So kommt die Korridorstudie im Zentralkorridor zwischen Frankfurt / Mainz und Mannheim / Heidelberg im Bezugsfall auf rund 450-500 verkehrende Güterzüge (auf der Strecke Mainz – Worms – Ludwigshafen rund 112 bis 140 Züge, auf der Riedbahn bis zu 116 Züge im Norden und 87 in Süden sowie auf der Main-Neckar-Bahn zwischen Darmstadt und Mannheim rund 220 Züge). Der BVWP 2030 geht im Bezugsfall von rund 400 Güterzügen auf diesen Strecken aus. Diese Unterschiede müssen nachvollziehbar begründet werden.

b) Unverhältnismäßige Gewichtung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Bewertung (Lärmexposition)

Im Rahmen des BVWP 2030 wurde jedem Projekt eine Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde gelegt. Die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim weist dabei ein mittleres bis hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Auffällig ist, dass der Nutzen durch die Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (Reisezeitverkürzung) sehr stark ins Gewicht fällt, wohingegen die Veränderung der Geräuschbelastung (Lärm) kaum ins Gewicht fällt.

Die Wertansätze je exponierter Person in Abhängigkeit von der Lärmexposition liegen beim höchst angenommenen Wert von 80 db (A) bei 442,-€ pro Person und Jahr (Tabelle 35, Me-

thodenhandbuch zum BVWP). Im Bereich der distanzabhängigen Geschäftsreisen werden Werte zwischen 24,21€ (50 km Fahrtstrecke) und 75,-€ (500 km Fahrtstrecke) angenommen, pro Personenstunde (Methodenhandbuch zum BVWP, S. 98). Setzt man diese Werte ins Verhältnis, ergibt sich für eine Stunde Fahrzeitverkürzung ein Mindestwert von 24,21€ gegenüber einer Stunde weniger Lärm bei 80 db (A) und einem Wert von 0,05€.

Darüber hinaus ist zu kritisieren, dass der BVWP 2030 keine neuen Ergebnisse, wie die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“) mit einbezieht.

c) Unzureichende Entlastung der Bestandsstrecken vom Güterverkehr

Die Güterzugzahlen werden in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Erwartet werden zusätzlich rund 200-300 Güterzüge täglich. Da die Bestandsstrecken im Kreis Bergstraße bereits heute zum Teil eine Überlastung aufzeigen, können weitere Steigerungen nicht über diese abgewickelt werden. Die Engpässe führen dazu, dass die für die Schiene erreichbaren Nachfragepotenziale sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bereits jetzt nicht ausgeschöpft werden können. Eine weitere Zunahme des Güterverkehrs würde zu einer extremen Zunahme der Lärmbelastung für die gesamte Region führen, eine der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands.

Die Korridorstudie kam zu dem Ergebnis, dass sich eine Neubaustrecke wirtschaftlich nur rechnet, wenn sie als Mischverkehrsstrecke (tagsüber ICE und nachts Güterverkehr) gebaut wird. Dem Zielkonzept der Korridorstudie (Variante 1c) nach sollen auf der Neubaustrecke nachts rund 160 Güterzüge verkehren und eine Entlastung der bereits heute überlasteten Bestandsstrecken (Main-Neckar-Bahn und Riedbahn) schaffen. Insbesondere die Main-Neckar-Bahn sollte hierdurch eine deutliche Entlastung erfahren (minus 95 Güterzüge pro Nacht). Die Neubaustrecke nach den BVWP 2030 soll hingegen nur noch rund 31 Güterzüge pro Tag aufnehmen. Während demnach die Main-Neckar-Bahn auch weiterhin eine Entlastung erfahren würde, zeigt die Differenzbelastung für die Riedbahn jedoch eine deutliche Zunahme von 75 Güterzügen pro Tag. Diese Verschiebung verfehlt klar das Ziel die Bestandsstrecken zu entlasten um somit die dringend erforderlichen Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr zu schaffen.

Die Probleme des Güterverkehrs werden durch die geplante Neubaustrecke nicht gelöst. Wie bereits in der Stellungnahme des Kreises Bergstraße vom 08. Mai 2015 gefordert, bedarf es der Prüfung einer eigenen linksrheinischen Güterneubaustrecke. Eine reine Güterverkehrsstrasse könnte („Zug an Zug“) Güterzüge in optimierter Auslastung einer Bahntrasse durch die Region führen. Die dafür zu bauende Neubautrasse könnte im Hinblick auf die Trassenführung berücksichtigen, dass Lärmemissionen soweit wie möglich von bestehenden Siedlungsräumen ferngehalten bleiben. Gleichzeitig würden Güterzüge auf den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen (linksrheinisch Mainz-Ludwigshafen und rechtsrheinisch Frankfurt Flughafen-Mannheim (Riedbahn) und Frankfurt-Heidelberg (Rhein-Neckar-Bahn), - fast - vollständig auf die Güterverkehrsneubautrasse verlagert werden können. Damit würden auf diesen drei wichtigen Nord-Süd-Verbindungen durch die Metropolregion Rhein-Neckar die notwendigen Kapazitäten für den Personenfern- (ICE) und -nahverkehr (S-Bahn) geschaffen und derzeit bestehende Lärmemissionen deutlich reduziert werden können.

d) Gewählter Trassenverlauf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt-Mannheim ist fehlerhaft

Der BVWP 2030 enthält keine Angaben zur Trassenführung der geplanten Neubaustrecke, darauf wird auch mehrfach verwiesen. Im ergänzenden Projektinformationssystem (PRINS) wird der Streckenverlauf abgebildet. Dieser stellt jedoch nicht die nach dem Raumordnungsverfahren (Beschluss im Jahr 2004) am raumverträglichsten bewertete Variante dar. Im Falle einer Neubautrasse zwischen Frankfurt und Mannheim fordert der Kreis Bergstraße, dass diese in gebündelter Form entlang der A 67 und der A 6 zu führen ist (von dieser Führung

darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L 3110 abgewichen werden). Diese so genannte „Bündelungsvariante“ stellt die einzige für den Kreis in Betracht zu ziehende Variante dar. Ein Tunnel für die besonders belasteten Strecken wird zudem notwendig.

e) Unzureichende Kostenschätzung für den Tunnelbau und Troglösungen

Die Neubautrasse ist ausschließlich mit einer bergmännisch umgesetzten Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch unter der besonderen Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren. Die Trassenführung zwischen Lorsch und Einhausen würde rund 20.000 Menschen belasten. Die im ergänzenden Projektinformationssystem (PRINS) dargestellte Tunnellösung – die lediglich der Querung der BAB 67 dient – ist nicht ausreichend. In diesem Zusammenhang wird auch auf den Grundsatzbeschluss der Bundesregierung vom 28. Januar 2016 Antrag (18/7364) verwiesen, der einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel begründet. Hieraus entsteht die Forderung eines Lärmschutzes über das gesetzliche Maß hinaus. Weiterhin sind die Kosten für notwendige Troglösungen für eine Bündelung entlang der Bundesautobahn A 67 nicht enthalten und müssen ergänzt werden. Diese sind notwendig um den naturschutzrechtlichen Zielen gerecht zu werden.

f) Die raumordnerische Beurteilung ist nicht nachvollziehbar

Die im Projektinformationssystem (PRINS) enthaltene raumordnerische Beurteilung (Modul C) ist nicht nachvollziehbar bzw. fehlerhaft. Die hier aufgeführten Städte und Gemeinden, auf deren Anbindung Bezug genommen wird, stehen nicht mit der Neubaustrecke in Verbindung. Beispielsweise Landau, Bad Bergzabern, Landstuhl, Pirmasens, Saarburg, etc.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 liefert somit keine geeignete Grundlage für eine Abstimmung. Die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim bildet mit einem Investitionsvolumen von rund 4,4 Milliarden Euro ein bedeutendes Schienenneubauprojekt. Der Entwurf des BVWP 2030 sowie die Karten und Darstellungen im Projektinformationssystem (PRINS) stimmen nicht mit den Ergebnissen der eigens für die Trasse angefertigten Korridorstudie überein. Die Beurteilung des Projektes kann somit nicht nachvollzogen werden. Um eine entsprechende Vergleichbarkeit zu gewährleisten und Transparenz für Entscheidungen zu schaffen, müssen die Ergebnisse abgestimmt werden.

Der Kreis Bergstraße kann aufgrund der unzureichenden Plangrundlage keine abschließende Stellungnahme abgeben. Der Kreis hält an seiner Position und den damit verbundenen Forderungen im Rahmen der Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe (Stellungnahme vom 08. Mai 2015) sowie der Stellungnahme des Landes Hessens mit der Region (Stellungnahme vom 19. Juni 2015) fest.

Die Kernforderungen sind demnach:

- Im Falle einer Neubautrasse zwischen Frankfurt und Mannheim ist diese in gebündelter Form entlang der A 67 / A 6 zu führen. Von dieser Führung darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L 3110 mit der A 67 abgewichen werden.
- Diese Neubautrasse ist ausschließlich mit einer bergmännisch umgesetzten Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch unter der besonderen Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren.
- An allen Bestandsstrecken werden Lärmschutzmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke gefordert (auch zeitlich vorlaufend). Es darf zu keiner Neuverlärmung von Siedlungsbereichen kommen.
- Die Neubaustrecke ist als Mischverkehrsstrecke zu verwirklichen, die die Bestandsstrecken vom Güterverkehr entlastet.

- Durch die Neubaustrecke darf es nicht zu einer steigenden Zunahme des Güterverkehrs auf den Bestandsstrecken infolge einer Verlagerung des ICE-Verkehrs von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke kommen.
- Es müssen ausreichend Trassenkapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr durch eine Entmischung auf den Bestandsstrecken geschaffen werden. Die Nahverkehrsanbindung des Kreises Bergstraße ist zu verbessern. Fahrzeitverkürzung und eine Erhöhung der Pünktlichkeit im Nahverkehr müssen erreicht werden.
- Eine Entmischung auf den Bestandsstrecken darf aber nicht dazu führen, dass der Personenfernverkehr ausschließlich auf der Neubaustrecke geführt wird. Die Haltepunkte an Bestandsstrecken sind zu erhalten. Ferner darf eine Entmischung auch nicht dazu führen, dass frei werdende Kapazitäten für mehr Güterzüge genutzt werden und zu einer stärkeren Lärmbelastung der Menschen in der Region führen.
- Eine Kapazitäts- und Angebotsausweitung, Fahrzeitverkürzung und Erhöhung der Pünktlichkeit im ICE-Premiumsegment sind zu erreichen.
- Eine verbesserte Anbindung von Wiesbaden und Darmstadt an den Frankfurter Fernbahnhof und den Flughafen Frankfurt am Main ist zu erreichen.
- Prüfung der Umsetzung einer eigenen Güterneubaustrecke mit einer Anbindung an Mannheim (Güterverkehrsgleis an den Mannheimer Güterbahnhof). Eine Variante für die Güterverkehrsneubaustrecke ist der Planfall 2a in der Korridorstudie mit der Streckenführung von Köln bis Bobenheim dar. Für die Prüfung und Beratung einer Realisierung einer geeigneten linksrheinischen Güterneubaustrecke soll ein Expertenbeirat/Dialogforum eingerichtet werden.

Insbesondere möchten wir auf den Beschluss des Bundestags vom 26.01.2016 (Drucksache 18/7365) verweisen.

Daher fordern wir bereits vor Planungsbeginn die Einrichtung eines Projektbeirates (nach dem Vorbild der Rheintalbahn) unter Einbezug der Bürgerinitiativen, Landräte, Kommunen, Regionalverbände, Regierungspräsidien sowie Naturschutzverbänden und der Berücksichtigung deren Empfehlungen u.a. zu Maßnahmen zum Schutz von Anwohnern und Umwelt.

(...)

(...)

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a horizontal line and a small flourish.

Christian Engelhardt
Landrat