



BÜRGERINITIATIVE LAMPERTHEIM
Lebensraum vor ICE-Trasse!

BILA • Bürgerinitiative Lampertheim • Römerstr. 102 • 68623 Lampertheim

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G 12
Invalidenweg 44
10115 Berlin

Bürgerinitiative Lampertheim
Lebensraum vor ICE-Trasse!
Agendabüro
68623 Lampertheim

Tel.: (06206) 935-279
e-mail: info@bila-ice.de

Homepage: www.bila-ice.de

Stichwort: „BVWP 2030“

27.04.2016

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht

Telefon/Ansprechpartner

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 Hier: Stichwort "BVWP 2030"

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen 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 2030 in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ enthalten ist. Im folgenden Text sprechen wir vom „Planfall 2-004-V03“.

Die Bürgerinitiative Lampertheim "Lebensraum vor ICE-Trasse!" (BILA) hat sich am 3. Februar 2009 gegründet. Darin haben sich Lampertheimer Bürgerinnen und Bürger zusammengeschlossen, um die sogenannte "C-Variante" (auch Mark-Variante genannt) zu verhindern. Diese würde in unmittelbarer Nähe am Lampertheimer Stadtteil Neuschloß vorbeiführen, genauso an den Stadtgebieten Rosenstock und Europaring. Sie zerschneidet den Lampertheimer Wald, das Lampertheimer Bruch sowie hochwertiges Ackerland und beraubt die Stadt Lampertheim ihrer Entwicklungsmöglichkeiten und ihres Naherholungsgebietes.

Umweltauswirkungen des Einzelprojektes „Planfall 2-004-V03“ auf den Gesamtplan

1. Neubaustrecke

Missachtung von Raumordnungsplanung und Landesentwicklungsplanung

- Der für die Bewertung des Projektes „Planfall 2-004-V03“ angenommene Konzeptentwurf entspricht im Bereich zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof nicht den Beschlüssen der Raumordnungsplanung (RP DA 2004) und der Landesentwicklungsplanung Hessen. Die damit verbundenen Auswirkungen haben erheblichen Einfluss auf den Gesamtplan.
- Die in der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens als raumverträglich eingestuftten Varianten verlaufen gebündelt entlang den Autobahnen A5 und A67. Dieses Ergebnis beruht auf der Festlegung der Bündelung als Ziel in dem Landesentwicklungsplan (LEP 2000) Hessen und dem Regionalplan Südhessen 2000.

- Ziele sind von allen öffentlichen Stellen verbindlich zu beachten und begründen für die Bauleitplanung eine Anpassungspflicht. Die gesetzliche Bindungspflicht ergibt sich für die Raumplanung aus den §§ 4 und 5 Raumordnungsgesetz (ROG) und für die Bauleitplanung aus dem § 1 Bundesbaugesetz (BauGB). Folgerichtig sind im LEP 2010 und im Regionalplan Südhessen 2010 sowie im regionalen Flächennutzungsplan 2010 die gebündelten Varianten im Text als Ziel und im regionalen Flächennutzungsplan zeichnerisch dargestellt. Andere Varianten gibt es nicht; sie bestehen allenfalls als Forderung.

Missachtung der Beschlüsse in der Region

- Der für die Bewertung des Projektes „Planfall 2-004-V03“ angenommene Konzeptentwurf entspricht im Bereich zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof nicht den Beschlüssen des Kreises Bergstraße (vom 16.06.2008), der Metropolregion Rhein-Neckar und der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lampertheim (vom 15.02.2008), die, ebenso wie die Raumordnungsplanung, eine enge Bündelung der NBS entlang der Autobahn A67 und A6 vorsehen. Von dieser Bündelung darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L3110 mit der A67 abgewichen werden. Durch die Missachtung dieser Beschlüsse und die damit verbundenen Folgen ergeben sich erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtplan.

Unzureichende Kostenschätzung

- Der für die Bewertung des Projektes angenommene Konzeptentwurf (Trassenverlauf) führt zu einer unzureichenden Kostenschätzung. Durch die zu niedrig angesetzten Kosten ändert sich in der Nutzen-Kosten-Betrachtung das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und hat damit erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtplan. Das von allen Seiten als äußerst wichtig eingestufte Projekt rutscht im Ranking ab und muss um seine Realisierungen bangen.
- Es ist nicht zu erkennen, ob und in welchem Umfang bei der Kostenschätzung der Beschluss des Bundestags vom 26.01.2016 (Drucksache 18/7365) berücksichtigt wurde.

Die Probleme des Güterverkehrs werden durch die geplante Neubaustrecke nicht gelöst; „Planfall 2-004-V03“ stellt nur Provisorium dar

- Der für die Bewertung des Projektes „Planfall 2-004-V03“ angenommene Konzeptentwurf stellt keine zukunftsorientierte Gesamtlösung für den Großraum Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe dar. Bereits mit Inbetriebnahme des Projekts sind die beiden Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn am Rande ihrer Auslastung (85 bis 110% Auslastung).
- Die Neubaustrecke wird dagegen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme gerade einmal 152 ICEs pro Tag und (falls es überhaupt dazu kommt) in der Nacht 31 Güterzüge aufnehmen. Die NBS ist damit von Beginn an unterbelastet (152+31=183 Züge/Tag), woran sich auch in den kommenden Dekaden nichts ändern wird. Das Neubauprojekt muss aus dieser Sicht als Provisorium angesehen werden und hat als solches erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtplan.

- Die hohe Auslastung der Bestandsstrecken führt zwangsläufig zu Engpässen und Behinderungen beim SPNV incl. S-Bahn.

Zukunftsorientierte Gesamtlösung

- Herrichten der NBS als Mischstrecke mit $V_{\max} = 200$ km/h statt $V_{\max} = 300$ km/h. Nutzung der NBS überwiegend für den Schienengüterverkehr (SGV) und Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Die so genutzte NBS hat eine deutlich höhere Streckenauslastung (mind. 400 Züge des SGV + z.B. 32 Züge des SPFV = mind. 432 Züge pro Tag), was eine erhebliche (positive) Auswirkung auf den Gesamtplan bedeutet.
- Die Änderung des Projektzuschnitts / Netzkonzepts kann zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Gesamtlösung und nebenbei zu einem hohen Nutzen-Kosten-Faktor führen.
- Die Entlastung der Bestandsstrecken um mehr als 400 Züge des SGV kann zur Erweiterung der SPNV- und SPFV-Kapazitäten und zu mehr Zuverlässigkeit sowie Pünktlichkeit führen.
- Entlastung aller Bestandsstrecken und über 30 Kommunen vom Güterverkehr.
- Die aufgezeigte Variante wurde im Rahmen der Korridorstudie Mittelrhein nicht untersucht.

2. Bestandsstrecken

Erhöhung der Verkehre auf den Bestandsstrecken

- Der Bau der NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar führt zur Erhöhung der Verkehre auch in den Abschnitten des Bestandsnetzes, in denen keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind. Die Betroffenen an den Bestandsnetzen haben keine Möglichkeit, die sich verschärfenden Lärmprobleme in nachgelagerten PFV zu lösen.
- In diesen Abschnitten wird die vorhandene Lärmbelastung, die bereits jetzt über der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegt, noch weiter erhöht. Eine weitere Erhöhung über diese Grenze hinaus ist dem Staat aber nach höchstrichtlicher Rechtsprechung verwehrt. Der E-BVWP 2030 äußert sich zu dieser verfassungsrechtlichen Dimension nicht.
- An folgenden Bestandsstrecken kommt es zu einer Erhöhung der Verkehre und damit zu Umweltauswirkungen auf den Gesamtplan:
 - Riedbahn, insbesondere im Abschnitt zwischen Groß-Gerau und Mannheim-Waldhof
 - (östliche) Riedbahn im Abschnitt zwischen Mannheim-Waldhof und Mannheim-Rangierbahnhof
 - Main-Neckar-Bahn, insbesondere im Abschnitt zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld
 - Strecke Bischofsheim - Groß-Gerau - Darmstadt
 - Strecke Mannheim-Friedrichsfeld - Graben-Neudorf – Karlsruhe

- An der Riedbahn bei Lampertheim erhöht sich die Zahl der täglich verkehrenden Güterzüge von heute 72 pro Tag (EBA 2012) auf zunächst 161 pro Tag im Planfall 2030 und in den weiteren Dekaden auf bis zu 300 Güterzüge pro Tag. Entsprechend steigt die Lärmbelastung. Solche Zugzahlen und Lärmbelastungen können trotz zusätzlich erforderlichem Lärmschutz, der mit Neubauten zu vergleichen ist, nicht akzeptiert werden.

Missachtung der Ziele der Korridorstudie Mittelrhein und E-BVWP 2030

- Die in der Korridorstudie Mittelrhein sowie im E-BVWP 2030 gesteckten Ziele nach „Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Abwicklung der prognostizierten Transportmengen“ in Verbindung mit der „Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken“ wurden nicht umgesetzt - ganz im Gegenteil.
- Es ist nicht zu erkennen, ob das Ziel „Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienungsangebote des SPNV“ und hier insbesondere die Einrichtung der S-Bahn im E-BVWP 2030 berücksichtigt wurden. Es ist weiterhin nicht zu erkennen, ob ein Lückenschluss der S-Bahnen Rhein/Main und Rhein/Neckar auf der Riedbahn berücksichtigt wurde. Wenn nein, hat dies erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtplan.

Systembedingte Schwächen

Kritik am Bewertungsverfahren

- 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 Nutzen-Kosten-Berechnung beruht auf dem Vergleich zwischen Bezugsfall und Planfall.
- Externe Kosten werden nicht berücksichtigt.

E-BVWP 2030 - unzureichende Planungsgrundlage

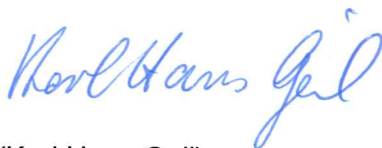
- Die Stellungnahmen zur Korridorstudie Mittelrhein aus dem Jahr 2015 wurden bei der Aufstellung des E-BVWP 2030 nicht berücksichtigt.
- Die im E-BVWP 2030 enthaltene Beschreibung der Maßnahme lässt nur erahnen, inwieweit die Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein eingeflossen sind und wie die Strecke zukünftig ausgestaltet sein wird. Lediglich das zur Veröffentlichung des BVWP 2030 ergänzend zugeschaltete und somit informell zu bewertende Projektinformationssystem (PRINS) liefert wenige weitere Informationen zum geplanten Projekt.

- Die zugrunde gelegten Daten und Karten im Projektinformationssystem (PRINS) decken sich nicht mit den Ergebnissen der Korridorstudie und sind teilweise nicht nachvollziehbar.
- Der BVWP 2030 baut auf der Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 auf. Für die Korridorstudie Mittelrhein war die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 maßgeblich. Der Unterschied bei den Prognosen - der BVWP 2030 prognostiziert nördlich von Mannheim ca. 400 Güterzüge pro Tag, die Korridorstudie prognostiziert dagegen über 500 Güterzüge pro Tag - wird im BVWP nicht nachvollziehbar erläutert.
- Trotz deutlich unterschiedlicher Prognosezahlen für den SGV wird das Ergebnis der Korridorstudie 1:1 in den E-BVWP 2030 übernommen. Es ist nicht nachvollziehbar und muss stark angezweifelt werden, ob die in der Korridorstudie untersuchten und bewerteten Planfälle auch mit den Zahlen der Prognose 2030 ihre Gültigkeit behalten.

Resultierende Forderung

- Einrichtung eines Projektbeirats vor Planungsbeginn (nach dem Vorbild der Rheintalbahn), in dem neben Bund und Bahn auch die Länder und die Region ihre Interessen einbringen und vertreten können. Die Region wird im Projektbeirat von den Regierungspräsidien, Regionalverbänden, Landräten, Bürgermeistern großer Städte und den Bürgerinitiativen vertreten. Im Projektbeirat werden grundsätzliche Entscheidungen inklusive Fahrkonzepten und Trassenverläufen getroffen. Wie in Südbaden muss der Grundsatz lauten, dass „kein Planfeststellungsbeschluss ergehen und keine Finanzierungsvereinbarung geschlossen werden darf, bevor der Projektbeirat die einzelnen Planungsabschnitte mit einem Ergebnis abschließend beraten hat.“

Mit freundlichen Grüßen



(Karl Hans Geil)
Sprecher BILA



(Ulrich Guldner)
Sprecher BILA