

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

30.4.2016

Spitzengeschwindigkeiten von 300 km/h sind bei Neubaustrecken im DB-Netz kontraproduktiv

Im vorhandenen ICE-Netz der DB gibt es nur wenige Streckenabschnitte, die mit 300 km/h befahren werden können und gleichzeitig eine hohe Auslastung aufweisen. Dazu gehören allenfalls die Strecken Hannover-Berlin, Kassel-Würzburg und Teile der Strecke Mannheim-Stuttgart. Viele andere ICE-Neubaustrecken wurden in den letzten 25 Jahren seit der Wiedervereinigung mit dem ehrgeizigen Ziel einer 300 km/h Höchstgeschwindigkeit unter Milliardenaufwand gebaut. Deren Verkehrswert rechtfertigt die vorgenommenen Investitionen bei Weitem nicht. Hier seien nur die Strecken Köln-Rhein/Main, Nürnberg-Ingolstadt und Halle-Erfurt genannt, deren Auslastung auch in Spitzenzeiten bei nur 3-4 Zugfahrten/h und Richtung liegt. Positive NKU-Werte wurden während der Planungsphase bei diesen Strecken nur dadurch erzeugt, dass Zugfrequenzen von bis zu 10 Züge/h und Richtung zugrunde gelegt wurden, die aber völlig unrealistisch waren. Gleichzeitig wurden – wie üblich – die Bau- und Betriebskosten total falsch eingeschätzt.

Völlig verfehlt sind daher Planungsvorstellungen im BVWP 2030, die ausgerechnet in den bundesdeutschen Verdichtungsräumen weiterhin von 250-300 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Hierzu gehören z.B. die hessischen Projekte 2-002-V02 (NBS Gelnhausen–Mottgers) und 2-004-V03 (NBS Zeppelinheim–Mannheim Waldhof). Da die im Bau befindliche ICE-Flotte ohnehin nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt ist, reichen in allen stark besiedelten Regionen Ausbaustrecken mit 2 zusätzlichen Gleisen bei einem Geschwindigkeitsprofil von etwa 200 km/h vollkommen aus.

Wir plädieren dafür, die neuen Streckenabschnitte an den vorhandenen Altstrecken und nur im Ausnahmefall abschnittsweise entlang von Autobahnabschnitten zu planen. Eine Neuzerschneidung unbelasteter Räume ist zu vermeiden. Die Trassierung muss unter größtmöglichem Schutz der Umwelt erfolgen, und das ist eben bei Entwurfparametern von mehr als 250 km/h in Deutschland kaum möglich. Die Projekte, deren Umweltwirkungen im PRINS schon heute als „HOCH“ eingestuft sind, sollten nicht weiter verfolgt werden. Eine Vorbeifahrt an Oberzentren ist zu vermeiden. Die Mitbenutzung durch den Güterverkehr ist nachts sicher zu stellen, aber bei Mischverkehrsstrecken mit Entwurfparametern von 200 km/h sind Güterzüge auch in schwächeren Tageszeiten denkbar.

Der BVWP muss planungsrechtlich gesicherte Trassenvarianten beachten

Nach §5 (1) des Raumordnungsgesetzes sind „die öffentlichen Stellen des Bundes und andere öffentliche Stellen, die im Auftrag des Bundes tätig sind“ an die Ziele der Raumordnung gebunden. Damit besteht die Bindungswirkung sowohl für das BMVI, die DB als auch das EBA. Wenn für

bestimmte Straßenbau- und Schienenverkehrsstrecken bereits raumordnerische oder planfeststellungsrechtliche Entscheidungen bestehen, sind also auch das BMVI und die DB an die landesplanerischen Ziele gebunden. Dies gilt umso mehr, als die Bundesministerien vor der Genehmigung der Raumordnungspläne eine mindestens dreimonatige Einspruchsfrist haben. Damit ist rechtlich sichergestellt, dass Landesplanerische Ziele unter föderalen Gesichtspunkten auch vom Bund zu beachten sind.

Es ist von einem schweren Rechtsverstoß auszugehen, wenn Projekte, die bereits als „Ziel der Raumordnung“ in den entsprechenden Plänen der Bundesländer enthalten sind, im Entwurf des BVWP völlig ignoriert werden. Als ein Beispiel wird hier das Projekt 2-004-V03 angeführt, bei dem ausschließlich Varianten mit einer Vorbeifahrt an Darmstadt genannt sind. Genau diese Vorbeifahrt ist bereits im Raumordnungsverfahren (ROV) 2004 verworfen worden. Im Regionalplan Südhessen 2010 sind demgegenüber zwei raumverträgliche NBS-Trassen (Varianten III und IV) als landesplanerisches Ziel vorgegeben, die im Raumordnungsverfahren unter Mitwirkung der DB AG entwickelt wurden. Vom BMVI, von der DB und den staatlichen Stellen (z.B. dem EBA) sind diese Varianten zwingend zu beachten. Wenn also im BVWP 2030 auf eine Untersuchung dieser Varianten III und IV verzichtet wird, stellt dies einen eklatanten Abwägungsmangel und Rechtsverstoß gegen die Bindungswirkung der Ziele der Landesplanung dar.

M-001-V01 Deutschlandtakt

Projektdossier: Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

„Die Machbarkeit eines Deutschland-Takts wurde in einer ersten Studie grundsätzlich nachgewiesen. In einem Folgeprojekt wird mit ggf. ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen ein Planfall M-001-V01 entwickelt, um BVWP-Zielnetz u. Deutschland-Takt auf einander abzustimmen. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall Deutschland-Takt unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet.“

Dieses vorgeschlagene Verfahrensansatz, das BVWP-Zielnetz und Deutschlandtakt aufeinander abzustimmen, ist grundsätzlich ungeeignet. Erforderlich ist der komplett umgekehrte Ansatz, der in Schweiz mit den Konzepten *Bahn 2000*, *Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur* (ZEB) und *Angebotsschritt 2025* erfolgreich umgesetzt wurde/wird. Wir verweisen auf https://de.wikipedia.org/wiki/Schweizer_Eisenbahnprojekte

„Bahn 2000 ist ein weitgehend abgeschlossenes Eisenbahnprojekt mit dem Hauptziel, schnellere und direktere Zugverbindungen in der ganzen Schweiz anzubieten. **Grundidee des Projekts war es, zuerst einen vorteilhaften Fahrplan zu bestimmen und dann erst die dazu nötigen Infrastrukturausbauten anzugehen.** Der verwendete Fahrplan ist ein [Integraler Taktfahrplan](#) und zeichnet sich dadurch aus, dass sich die Züge (und andere [Nahverkehrsmittel](#)) aus allen Richtungen zur vollen und halben Stunde an den Bahnhöfen treffen, wodurch ein Umsteigen fast ohne Wartezeiten möglich wird. Möglich ist das aber nur, wenn die Fahrt zwischen den Knoten knapp unter 30 oder 60 Minuten dauert. Genau dort, wo das nicht der Fall war, wurden neue Strecken gebaut oder alte ausgebaut.“

Beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 z.B. wurde diese Grundidee komplett missachtet, mit überhöhten Kosten, geringem Nutzen und allen negativen Folgen für den Fahrplan.

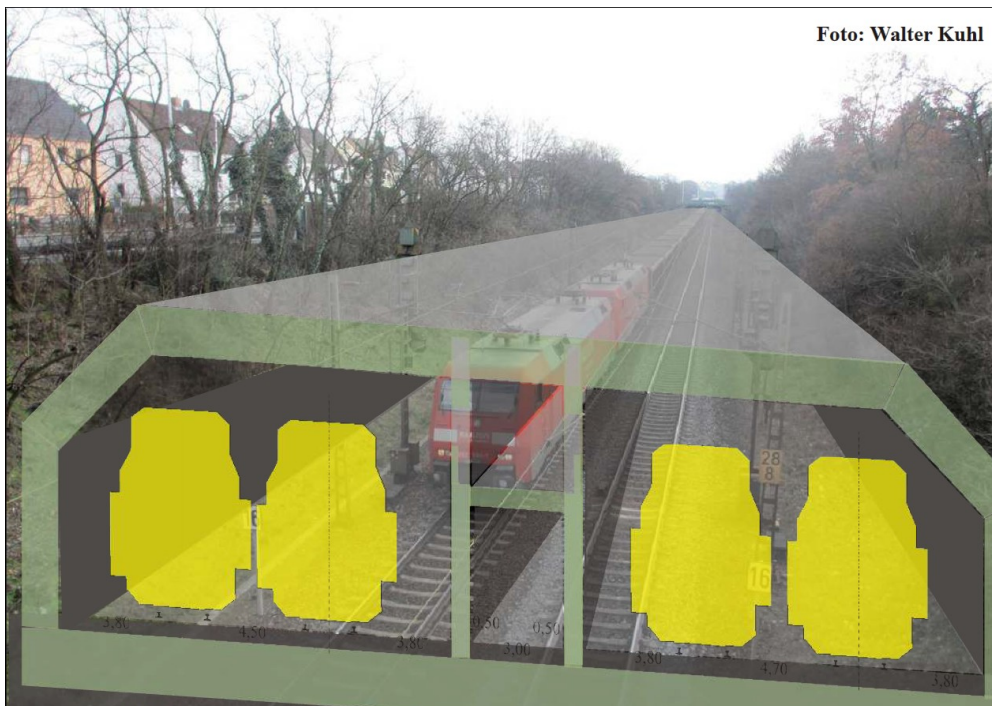
Vorhaben 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfaßt u.a. NBS Frankfurt – Mannheim)

Folgende Festlegungen aus dem PRINS sind besonders kritisch zu beurteilen:

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

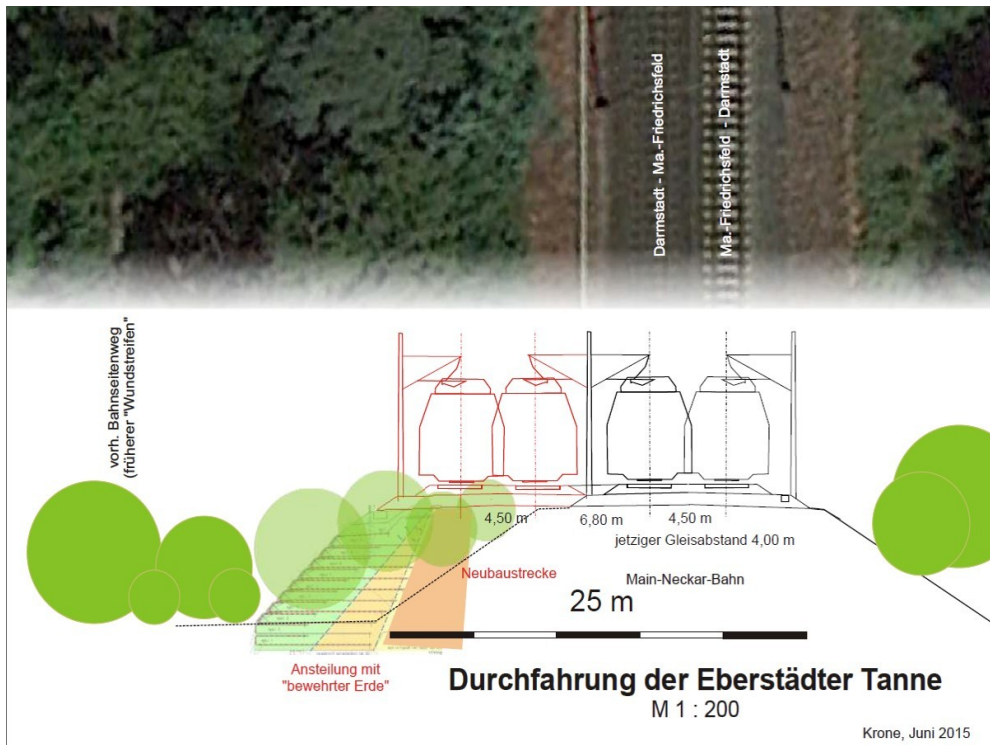
- „Verbesserung der Anbindung von Darmstadt (Nordanbindung und ggf. Südanbindung, soweit verkehrliches Erfordernis im weiteren Planungsprozess erbracht wird) und Wiesbaden an den Schienenpersonenfernverkehr und den Flughafen Frankfurt“.
- „Führung der autobahnparallelen Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim 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.“
- „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.“

PRO BAHN-Position zur Anbindung Darmstadts



PRO BAHN Hessen hält demgegenüber an der im gültigen Regionalplan für Süd-Hessen festgelegten Trasse (Variante IV aus dem ROV) fest. Diese führt von Norden kommend ausschließlich über den Hbf Darmstadt entlang der Main-Neckarbahn bis südlich des Pfungstädter Moores. Wenn die Main-Neckarbahn zwischen Darmstadt Hbf und Südbhf von 2 auf 4 Gleise ausgebaut wird und den steigenden Güterverkehr ohnehin verkraften muss, wird bei der Durchfahrung von Wohnsied-

lungsgebieten nach den Lärmschutzvorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verstärkter Schallschutz - z.B. in Form eines gedeckelten Trops – erforderlich (siehe Fotomontage Werner Krone auf Foto Walter Kuhl). Im Raum Eberstadt ist nur eine Verbreiterung des Bahndammes von 2 auf 4 Gleise erforderlich.



Alle drei vorgeschlagenen Spangenslösungen werden dadurch ersetzt und komplett überflüssig:

- Die Spange Klein-Gerau—NBS an der A67
- Die Weiterstädter Spange
- Die Pfungstädter Spange

Die Umweltauswirkungen und die Baukosten dieser Lösung sind offensichtlich weitaus geringer als bei Vorhaben 2-004-V03.

PRO BAHN-Position zur Wallauer Spange

Die Wallauer Spange wurde im Korridorgutachten in Verbindung mit der NBS zum Hbf Darmstadt zwar empfohlen, PRO BAHN kann die an sich wertvolle Verbesserung zwischen den Städten Wiesbaden, Darmstadt und dem Frankfurter Flughafen aber nur dann mittragen, wenn auf das Land Hessen und die beteiligten Kommunen keine außergewöhnlich hohen Kosten zu kommen. Dies ist aber bei dem z.Z. vorgeschlagenen Betriebskonzept als „Hessen Express“, der allein vom RMV zu finanzieren wäre, zu befürchten. Wir fordern eine zweigleisige statt einer eingleisigen Streckenführung; diese würde nur Zeitverluste erzeugen.

Zu Abb. 4. Verkehrsbelastung in SGV-Zügen/Tag Bezugsfall 2030 Südabschnitt

Auf der Strecke Darmstadt – Aschaffenburg verkehren 135 (oder lt. Grafik Nordabschnitt 235?) Züge/Tag. Während der Abschnitt Babenhausen – Aschaffenburg <85% ausgelastet ist, weist der

Abschnitt Darmstadt – Babenhausen – Darmstadt Vollausslastung (85-110%) auf, der Abschnitt Dieburg – Babenhausen Überlastung (>110%). In der Praxis kommt es hier seit 1996 täglich zu gegenseitigen Behinderungen zwischen SGV und SPNV mit SPNV-Anschlussverlusten in den ITF-Knoten Darmstadt, Babenhausen und Aschaffenburg (3-6 min Übergangszeit), die sich bei der ab 12.6.2016 bestellten Verdichtung des SPNV durch den RMV weiter verschärfen. **Die Kapazität zwischen Darmstadt und Babenhausen muss durch Halbieren des überlangen Blockabschnitts zwischen Dieburg und Messel¹ und weitere Blockteilung zwischen Dieburg und Babenhausen kostengünstig wieder auf das erforderliche Niveau gebracht werden.**

Zu Abb. 7: Verkehrsbelastung in SGV-Zügen/Tag Planfall 2-004-V03 Südabschnitt

NBS: 31 MZ-MA: 50 Riedbahn 162 Main-Neckar-Bahn 154

Daraus ergibt sich, dass die NBS keine wirksame Entlastung der Riedbahn und Main-Neckar-Bahn vom SGV bewirkt und somit ihr Ziel verfehlt, die Bewohner an den Altstrecken vom SGV-Lärm zu entlasten.

Zu Abb. 9: Differenzbelastung in SGV-Zügen/Tag zwischen Planfall 2-004-V03 und Bezugsfall 2030 Südabschnitt

NBS: +31 MZ-MA: -27/-43 Riedbahn +75 Main-Neckar-Bahn -68

Daraus ergibt sich, dass die NBS eine gewaltige Mehrbelastung der Riedbahn mit SGV bewirkt und somit ihr Ziel verfehlt, die Bewohner an den Altstrecken vom SGV-Lärm zu entlasten.

Zu Umweltbeitrag Teil 2 (nicht monetarisierte Kriterien):

2.1 Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung: 63,8 ha

2.2 Natura 2000 Gebiete: 16+6 Gebiete

2.7 Durchfahrung von Wasserschutzgebieten: 4.6 km

Diese Werte gelten für das Gesamtprojekt bis Graben-Neudorf und können nicht heruntergebrochen werden. Allerdings treten die Umweltbelastungen - die bei der Betrachtung der "Raumwiderstände" im ROV besonders hervortreten werden - schwerpunktmäßig im hessischen Ried auf. Das ergibt sich aus den anschließenden Themenkarten. Die Beeinträchtigungen wären bei Variante IV jedenfalls wesentlich geringer gegenüber dem Vorhaben 2-004-V03 oder ganz vermeidbar.

Umweltbericht

1. **Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) verfehlt elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele.** Wir verweisen auf die Presseinformation des UBA unter <http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>

¹eine verfehlt Sparmaßnahme der Deutschen Bundesbahn (Direktion Frankfurt) aus den 1970er Jahren

2. Der Umweltbericht nimmt nirgendwo Bezug auf die Klimabeschlüsse des G7-Gipfels im Juni 2015 in Schloss Elmau. Die Bundesregierung hat sich zur Umsetzung verpflichtet, dazu ist ein Plan auch für den Verkehrssektor erforderlich, ein solcher Plan fehlt.
3. Der Umweltbericht nimmt nirgendwo Bezug auf die Beschlüsse des Pariser Klimagipfels im Dez. 2015. Die Bundesregierung hat sich zu deren Umsetzung verpflichtet, der Vertrag soll vom Deutschen Bundestag ratifiziert werden. Dazu ist ein Plan auch für den Verkehrssektor erforderlich, ein solcher Plan fehlt.

Erschwerte Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürger und Organisationen wird durch mehrere vermeidbare (oder absichtliche?) technische Fehler erschwert:

1. Das PDF-Dokument „Bundesverkehrswegeplan 2030“ ist größtenteils nicht mit Acrobat nach Worten durchsuchbar, Textpassagen können nicht kopiert werden, da Text unleserlich kodiert ist, z.B. ???? Das ist schikanös!
2. PRINS: Anklicken auf der Karte von Mittelrheinkorridor I führt zu Mittelrheinkorridor II.
3. PRINS: Das Dossier zu Vorhaben 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfaßt u.a. NBS Frankfurt - Mannheim) ist nur durch direkte Eingabe zu finden, nicht über die Karte.
4. PRINS: Zu Vorhaben2-004-V04 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II findet sich nur ein dürftiges Dossier von ca. 2 Seiten.
5. Die Restriktionen für die Einwendungen per E-mail verhindern eine qualifizierte Stellungnahme per E-mail.