

Bahnprojekt F-MA-KA

23.11.2020



Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21

Stand, Kritik und Forderungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bekannt, fand am 12.11.20 die Auftaktveranstaltung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für den südlichen Projektabschnitt statt, und einen Tag später am 13.11. das 11. Beteiligungsforum für den Nordabschnitt, auf dem die Vorzugstrasse vorgestellt wurde. Die DB setzt einen Zeitrahmen bis April 2021 für die Einreichung der regionalen Forderungen zur Vorzugstrasse für die parlamentarische Befassung.

Die weitere Bearbeitung der festgelegten Trasse inklusive derer etwaigen Lärmschutzaufwertung durch die parlamentarische Befassung hat sich von allen anderen Belangen vollständig gelöst.

Als Kritikpunkte wären zu nennen:

1. Mangelnder Bezug zum Bedarf

Die DB arbeitet weiterhin mit der Prognose 2030, obwohl Bundesklimaschutzgesetz (KSG) und Blick der Bundesregierung auf die Klimaschutzziele 2050 eine Aktualisierung dringend erforderlich erscheinen lassen.

Dies gilt insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr. Beim Schienenpersonenfernverkehr werden die Vorgaben des Deutschlandtaktes mit ICE- Bedarfswerten, die deutlich über der "Prognose 2030" liegen, verwendet.

Lesen Sie hierzu ausführlicher:

Das KSG vom Dezember 2019 legt für den Verkehrssektor eine Reduzierung der **Treibhausmissionen** zwischen 2020 und 2030 von 150 auf 95 Gigatonnen CO₂-Äquivalente fest, d. h. eine **Minderung von 37 %**. Dafür verantwortlich ist das BMVI.

2025 werden für den Zeitraum ab 2030 weitere Emissionsminderungen durch die Bundesregierung festgelegt werden.

Die Planung des BVWP ist mehrere Jahre älter als das Klimaschutzgesetz. Ersterer rechnet mit einer **Güterverkehrsprognose** von 154 Mrd. Tonnen-km jährlich, während die "Nationale Plattform Zukunft der Mobilität", die in das KSG eingeflossen ist, 205 Mrd. Tonnen-km jährlich ansetzt, eine **Steigerung um 33 %** gegenüber der aktuellen Planung.

Die Ausrichtung der EU und der Bundesregierung auf ein emissionsneutrales 2050 sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Auch ohne diesen **Leistungszuwachs von über 30%** (überproportionaler Leistungszuwachs der Hauptstrecken nicht berücksichtigt) sind die Bestandsstrecken nach Fertigstellung der Neubautrasse F-MA (NBS) schon voll ausgelastet / teilweise überlastet.



2. Mangelnder Bezug zur Fernwirkung:

Nach Stand der Planung ist kein Lärmschutz für die Bestandsstrecken vorgesehen.

Die Anrainer an Bestandsstrecken bleiben bei der Lärmbetrachtung außen vor und sind nicht oder schlechter vor dem Lärm geschützt im Verhältnis zum Lärmschutz an der NBS nach 16. BImSchV.

Lesen Sie hierzu ausführlicher:

Das Ignorieren der Fernwirkung wurde im 11. Beteiligungsforum wieder einmal deutlich: Die Variante IIb mit eingleisiger Südanbindung Darmstadt ohne die Möglichkeit, dort Güterzüge fahren zu lassen, wurde den Varianten IIa und III (mit Güterverkehr, ein- bzw. zweigleisig) mit dem Argument vorgezogen, es seien (4000 bzw. 8000) weniger Menschen vom Lärm betroffen. Diese Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die NBS. In Realität bedeutet dies, dass die Güterzüge aus Hanau oder Aschaffenburg weiterhin auch nachts über die Main-Neckar-Bahn fahren statt verkehrsgelenkt über die NBS. An der Main-Neckar-Bahn wohnt ein Vielfaches an Anliegern gegenüber der NBS, sodass durch die beiden verworfenen Varianten weit mehr Menschen von Bahnlärm entlastet werden könnten.

Nach Zahlen der Prognose 2025 / Korridorstudie fahren auf den Strecken Hanau-Darmstadt plus Aschaffenburg-Darmstadt rund 200 Güterzüge täglich, von denen ein uns unbekannter Bruchteil weiter nach Süden über die Main-Neckar-Bahn fährt.

3. Mangelnder Bezug zwischen Nord- und Südabschnitt

Das Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ im BVWP ist im Gebiet Frankfurt-Karlsruhe in räumlich und zeitlich getrennte Abschnitte geteilt. Wie und wo Gleise im Südabschnitt gebaut werden, ist zum aktuellen Zeitpunkt offen. Es fehlt eine Projektbewertung im räumlichen Gesamtzusammenhang statt in einzelnen Abschnitten. Hierbei sind die Aspekte der erforderlichen Kapazität und des Lärmschutzes zu berücksichtigen, bevor eine finale Entscheidung für eine Trasse Frankfurt-Mannheim getroffen wird.

Fazit

Nachhaltigkeit (Planung auch von Nah- und Regionalverkehr sowie Güterverkehr über 2030 hinaus mit Horizont 2050), Lärmschutzfernwirkung mit verbindlicher Verkehrslenkungsplanung und räumliche Gesamtplanung gehören zusammen. Alles andere ist kurzfristig, führt leicht zu Fehlinvestitionen und unterbewertet die gesundheitlichen, sozialen und städtebaulichen Folgen zunehmenden Lärms.

Wir stellen deshalb die folgenden Forderungen:

- a) Sicherstellung bei der Planung im Bahnprojekt F-MA-KA, dass die kommende Verkehrsprognose „2035+“ in Infrastruktur umgesetzt werden kann, insbesondere dass zusätzliche Gleise kompatibel mit den aktuellen Planungen sind.
- b) Die Prognosen für den Personenregional- und Nahverkehr sind an die mittel- und langfristigen gesellschaftlichen Szenarien anzupassen, es ist nicht nur die Prognose der nächsten wenigen Jahre zu verwenden.
- c) Die Zugzahlen der Prognose 2030 und folgend die der Prognose 2035+ sind für den gesamten Abschnitt F-MA-KA transparent und öffentlich zu machen.
- d) Die Fach- und politische Diskussion über die Fernwirkung (Lärmschutz an Bestandsstrecken) ist gleichzeitig mit der Planung der NBS F-MA sowie MA-KA zu führen.



e) Eine von der Betriebsqualität und von der realen Umsetzung her realistische Prognose für die Verkehrslenkung ist ebenfalls gleichzeitig zu führen und verbindlich in die Planungen einzubringen.

f) Wir empfehlen eine länderübergreifende Meinungsbildung der politischen Akteure mit den Komponenten „politische Vertreter der Region“ und „Bundesländer Hessen + Baden-Württemberg“ in einem Projektbeirat.

Hintergrundinformation:

I. Aus einer Bundestagspetition der GESBIM, beantwortet am 18.9.20: Eine Verkehrsprognose 2035 sei in Arbeit, mit „Ausblick auf mögliche Verkehrsentwicklungen mit dem Horizont 2050“.

II. Aus einer Anfrage der IG BRN 21 an das BMVI, beantwortet am 25.9.20: Die neue Verkehrsprognose ist „bei der weiteren Planung der NBS Frankfurt-Mannheim zugrunde zu legen“.

III. Aus der **Verkehrsministerkonferenz** am 14./15.10.20: Es wird kritisiert, dass Güterverkehre bei der Prognose strukturell schlechter behandelt werden als Personenfernverkehre, und dass der Lärmschutz zu kurz kommt. Eine Änderung der politischen Bewertung und der Rechenregeln für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird gefordert. Siehe Anhang, Punkt 5.2, Absatz 3-6 (gelb markiert)

Hinweis: Der Deutschlandtakt verwendet Prognosezahlen oberhalb der Prognose 2030, für Güterverkehr und Nahverkehr gilt dies jedoch nicht.

IV. Aus einer Kleinen Anfrage der Linken an den Bundestag, Drucksache 19/23290, beantwortet am 29.10.20: Es ist eine neue Verkehrsprognose in Arbeit, darauf basierend wird eine Bedarfsplannüberprüfung (BPÜ) gemacht. „Es ist geplant, dem Bundestag den Endbericht der BPÜ Ende 2023 vorzulegen.“

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gunther Mair
Sprecher der IG BRN 21

Anhang: Beschlussammlung der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. Oktober 2020

Verteiler (bcc)

Oberbürgermeister und Bürgermeister der Metropolregion Rhein-Neckar mit benachbartem Umfeld an Neubau- und Bestandsstrecken

Landräte und Fraktionsvorsitzende des Rhein-Neckar-Kreises, Kreis Bergstraße, Kreis Groß-Gerau und Kreis Darmstadt-Dieburg

Minister für Verkehr und Infrastruktur und Finanzen und Wirtschaft in Baden-Württemberg und Hessen

Fraktionsvorsitzende der Landtage Baden-Württemberg und Hessen

Landtagsabgeordnete der Metropolregion Rhein-Neckar mit benachbartem Umfeld an Neubau- und Bestandsstrecken

Landtagsabgeordnete in den Verkehrsausschüssen der Länder Baden-Württemberg und Hessen

Bundestagsabgeordnete der Metropolregion Rhein-Neckar mit benachbartem Umfeld

Sprecher der "Parlamentsgruppe Bahnlärm"

Verkehrsausschuss des Bundestages

Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
 Regierungspräsidien Karlsruhe und Darmstadt
 Verbandsvorsitzende und Mitglieder der Verbandsversammlung Region Rhein-Neckar an
 Neubau- und Bestandsstrecken
 Mitglieder im Planungsausschuss der Region Rhein-Neckar
 Verbandsvorsitzende des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein
 Eisenbahn-Bundesamt
 IHK Mannheim, Darmstadt und Frankfurt
 Mittelstandsvereinigung Bergstraße
 Regionalbauernverband Starkenburg e.V. und Kreisbauernverband Rhein-Neckar-Kreis e.V.
 Ev. und kath. Dekanat Mannheim
 Pro Bahn
 BUND, NABU
 Umweltforum Mannheim
 Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Rhein-Main-Verkehrsverbund
 DGB/EVG Südhessen
 Verband Hessischer Fischer e.V.
 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen
 Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen und Baden-Württemberg
 Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement
 Hessen Forst
 Bürgerinitiativen
 DB AG



Kontakt IG BRN 21

Sprecher	Karl Hans Geil	karl.hans.geil@ekhn.de	Tel. 0152 / 01994509
Sprecher	Dr. Gunther Mair	gunther.mair@igbrn21.de	Tel. 0172 / 2028165
Sprecher	Konrad Sommer	konrad.sommer@igbrn21.de	Tel. 0172 / 6277117
Stellv. Sprecherin	Martina Irmischer	martina.irmscher@igbrn21.de	Tel. 0152 / 28572801
Stellv. Sprecher	Ulrich Guldner	ulrich.guldner@igbrn21.de	Tel. 0151 / 40727479

Die IG BRN 21 ist ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen aus der Metropolregion Rhein-Neckar
 Lampertheim, Mannheim, Weinheim, Hockenheim, Schwetzingen