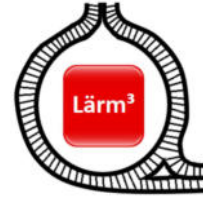




Bürgerinitiative Lampertheim
Lebensraum vor ICE-Trasse



Bürgerinitiative Weinheim
Schutz vor Bahnlärm



Bürgerinitiative GESBIM
Gesundheit statt Bahnlärm
in Mannheim

17.05.2021

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bern
EEIG Corridor Rhine-Alpine, Frankfurt
Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC, Mannheim

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer,
sehr geehrte UVEK-Vorsteherin Frau Sommaruga,
sehr geehrter Herr Präsident Hondebrink,
sehr geehrter Herr Direktor Saalbach,

Nachhaltige Kapazitätsplanung für den Bahnverkehr im nördlichen Oberrheintal

Wie allseits bekannt, plant die DB im Rahmen des Ausbaus des für den europäischen Verkehr hochrelevanten Rheinkorridors eine ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim, die nachts per Verkehrslenkung auch für Güterzüge genutzt werden soll.

Am 30.4.21 wurden dazu im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf der 13. Sitzung des sogenannten Beteiligungsforums von der DB Zugzahlen vorgestellt.

Diese Planung im nördlichen Oberrheintal widerspricht unseres Erachtens gängigen und mehrheitlichen politischen Zielen.

Was den Klimaschutz angeht, ist die politische Landschaft derzeit stark in Bewegung. Das deutsche Bundesverfassungsgericht (BVerfG) forderte vor wenigen Wochen die Bundesregierung auf, die Klimaziele für 2030 zu verschärfen und einen Korridor bis 2050 vorzulegen, wenn Klimaneutralität erreicht werden soll. Eine Reaktion erfolgte bereits.

Die europäische Verkehrspolitik mit einer starken Rolle der Schweiz als europäischer Verkehrsdrehscheibe im Alpenraum verfolgt schon seit Jahrzehnten eine Stärkung des Langstrecken-Güterverkehrs.

Im Gegensatz zu diesen Anforderungen plant die DB unverändert mit einer Zugzahlprognose mit dem Zeithorizont 2030, was - für ein Infrastrukturprojekt, das erst deutlich nach 2030 in Betrieb gehen wird und dekadenlang wirken wird - dem gesunden Menschenverstand widerspricht und im eklatanten Widerspruch zum BVerfG-Urteil steht.

Es folgen einige Zahlenbeispiele für den Istfall 2016 im Vergleich zum Planfall mit Prognose 2030 für den Querschnitt im Rheintal nördlich von Mannheim:

- Querschnitt über Rheintal (links- plus rechtsrheinisch):
Gesamtverkehr steigt von 784 auf ca. 1000 Züge. Steigerung 28%.
- Güterverkehr rechtsrheinisch:
Steigt von 289 auf 400 Züge. Steigerung 38%.
Dies liegt wohl nur geringfügig über der Größenordnung der Zunahme des Güterverkehrs in diesem Zeitraum und verfehlt eklatant das Ziel, Ferngüter von der Straße auf die Schiene zu bringen.
- Nahverkehr rechtsrheinisch:
Steigt von 138 auf 198 Züge. Steigerung 43%.
Eine Detailanalyse ergibt, dass für einen 15-Min-Takt, der in Baden-Württemberg von der designierten Landesregierung als Ziel gesetzt wurde, mindestens weitere 96 Züge fehlen.
- Fernverkehr rechtsrheinisch:
Steigt von 171 auf 202. Steigerung 18%.
Eine von der DB propagierte Verdoppelung der Fahrgastzahlen ist damit nicht möglich. Wir vermuten zudem, dass die Fahrplanvorschläge des Projektes „Deutschlandtakt“ nicht berücksichtigt sind.

Laut Aussage der DB hat das Bundesverkehrsministerium eine Diskussion in den Gremien der Öffentlichkeitsbeteiligung über Prognosen, die über 2030 hinausgehen, z. B. bis 2050, bisher untersagt.

Ein weiteres Detail liegt in der Beurteilung der Auslastungen. In der „Korridorstudie Mittelrhein“ (2015), der ältere Prognosezahlen zugrunde liegen, wurden im Planfall 2025 (**) die beiden rechtsrheinischen Bestandsstrecken bereits wieder mit 99-106 % Auslastung angegeben. In der aktuellen Planung werden die Bestandsstrecken durch die Differenz der prognostizierten Mehrverkehre minus der Entlastung durch die Neubaustrecke nur um 60 Züge täglich entlastet. Das bedeutet, mit den Zahlen der Prognose 2030 sind mit Inbetriebnahme die Bestandsstrecken bereits wieder etwa voll ausgelastet. Das ist keine nachhaltige Planung. Wegen der Konkurrenzsituation sind dadurch vor allem Güterzüge und Nahverkehrszüge in der weiteren Entwicklung behindert.

Verkehrsinfrastrukturprojekte, deren Realisierungszeit 15 Jahre oder länger beträgt und die dann langfristige Wirkung ausüben, müssen auch langfristig geplant werden. Bei anderen klimarelevanten Themen ist dies selbstverständlich, wie bei der Elektrifizierung des Verkehrs oder dem Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft – bei Bahnprojekten für den Güter- und Nahverkehr in Deutschland gilt bisher das Gegenteil, so wie wir dies wahrnehmen.

Wir bitten Sie deshalb, sich auch auf europäischem Niveau mit dieser Problematik auseinanderzusetzen und die Bedarfsprognosen für die drei Verkehrsarten Güterzüge, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr im nördlichen Oberrheintal mit einem längerfristigen Horizont, beispielsweise dem Jahr 2050, zu überprüfen und den aktuellen Infrastrukturplanungen zugrunde zu legen.

Heutige Versäumnisse werden uns morgen einholen. Oder, wie das BVerfG formulierte, spätere Generationen werden auf Kosten der heutigen unzumutbar stärker belastet, es entsteht eine dem deutschen Grundgesetz widersprechende „eingriffsähnliche Vorwirkung“.

Fachlich führt dies – u. E. alternativlos – zur Forderung nach zusätzlichen Güterzuggleisen im nördlichen Anschluss an die laufenden Arbeiten Basel bis Molzau (bei Karlsruhe): Von dort über Mannheim und Groß-Gerau nach Mainz bis Köln. Entscheidend und zeitlich kritisch ist, dass das aktuelle Projekt im Bereich Karlsruhe bis Frankfurt aufwärtskompatibel für diese Kapazitätserweiterung geplant wird.

Wir erwarten mit Spannung Ihre Antwort und Ihre Vorschläge zum weiteren Vorgehen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Hans Geil
BILA

Peter Thunsdorff
BI Weinheim

Gunther Mair
GESBIM

Kontakt

Dr. Gunther Mair, Karl-Ladenburgstr. 45, 68163 Mannheim. gunther.mair@gesbim.de

(*) linksrheinische Strecke 2030 geschätzt, da Daten uns nicht vorliegen. Zahl „2030“ also vermutlich geringfügig höher.

(**) Korridorstudie Mittelrhein Variante 1c (Schnellfahrstrecke Frankfurt-Mannheim mit Anbindung des Mittelrheintalverkehrs in der „Weiterstadter Kurve“)

Per mail an:

poststelle@bmvi.bund.de
info@gs-uvek.admin.ch
peter.hondebrink@minienm.nl
joerg.saalbach@egtc-rhine-alpine.eu

Kopie (bcc) an:

Betroffene Landkreise / Städte
Ministerpräsidenten Hessen / Baden-Württemberg
Verkehrsminister Hessen / Baden-Württemberg
Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags