

Bundesminister für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

per Mail an: Mittelrheinstudie@bmvi.bund.de

Konsultation zur Korridorstudie Mittelrhein

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

nachdem im April 2015 insbesondere durch die Bürgerinitiative „Hagsfeld Zweigleisig“ auf die Überlegungen zum Ausbau der Bahnstrecken im Bereich von Karlsruhe-Hagsfeld hingewiesen wurde, habe ich mit großem Interesse die Korridorstudie Mittelrhein sowie weitere Dokumente gelesen. Auch wenn wir keine direkten Anwohner der Bahnstrecke Mannheim-Karlsruhe sind (unser Haus liegt ca. 500m entfernt), fühlen wir uns von solchen Planungen betroffen. Selbst in dieser Entfernung sind bereits jetzt v.a. Nachts der Lärm und die durch den Bahnverkehr verursachten Erschütterungen zu bemerken, und wir erleben vielfach die Zerschneidung der Landschaft und des Ortsgebietes – gerade erst wurde eine gern genutzte Fußgängerbrücke über just diese Bahnstrecke abgebaut, da scheinbar eine Sanierung zu teuer gewesen wäre... Den in der Stellungnahme der BI schließe ich mich somit an (http://hagsfeld-zweigleisig.de/wp-content/uploads/2015/04/Stellungnahme-Korridorstudie_Hagsfeld_Zweigleisig.pdf).

Neben der persönlichen Betroffenheit bin ich generell am Bahnverkehr und an Planungsverfahren interessiert, u.A. da ich Verkehrswesen studiert habe und beruflich in der Entwicklung von Softwarewerkzeugen für solche Studien und Planungsprojekte tätig bin. Der Ansatz und die Methodik der Korridorstudie haben mich größtenteils sehr beeindruckt. Es ist sicher ein sinnvolles Vorgehen, eine so großräumige Betrachtung der Auswahl und Bewertung von Einzelmaßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan vorzuschalten. Die Studie bietet dabei z.T. bereits sehr detaillierten Betrachtungen zur Fahrplangestaltung u.s.w. Um so erstaunlicher ist die sehr vereinfachte Betrachtung des Abschnittes Mannheim-Karlsruhe, von dem Hagsfeld möglicherweise betroffen wäre. Hier werden in der Engpassanalyse im Abschnitt 4.7 erhebliche Kapazitätsengpässe identifiziert. In Abschnitt 6 zu den Planfallvarianten der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar wird hinsichtlich der Beziehung zur ABS Molzau-Karlsruhe, festgestellt *„...die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten durch die eine Maßnahme nur dann tatsächlich genutzt werden kann, wenn die andere Maßnahme ebenfalls realisiert wird.“* Somit stellt dieser Abschnitt einen hochgradig kritischen Engpass für den gesamten südlichen Teil der Studie dar. Trotzdem erfolgt hier keine Variantenuntersuchung, sondern es wird schlicht vorausgesetzt, dass diese Maßnahme umgesetzt wird: *„während im Zentralkorridor durchaus verschiedene Lösungsansätze möglich sind, existiert im Südkorridor mit der ABS Molzau-Graben-Neudorf- Karlsruhe nur eine langfristig belastbare Lösung“*.

Diese Vorgehensweise ist m.E. aus mehreren Gründen bedenklich und unverständlich:

- Die Behauptung, dass keine Alternativen zur ABS bestehen wird nirgends begründet. Das erweckt den Anschein einer voreingenommenen subjektiven Bewertung der Bearbeiter.

Die Betrachtung der großräumigen Alternative Bingen-Hochspeyer-Karlsruhe in Abschnitt 8 ist für diesen Eindruck nicht relevant, da sich Abschnitt 6 ja explizit die Planfälle mit NBS Rhein/Main-Rhein-Neckar bezieht.

- Für die ABS wird keine eigenständige Kapazitätsermittlung und Variantenbetrachtung durchgeführt, sondern es werden nicht klar nachvollziehbare Annahmen getroffen. So wird in den Tabellen 6-3, 6-6 und 6-11 eine Kapazitätssteigerung des Abschnittes Mannheim-Schwetzingen von 79 Fahrten/Tag auf 185 Fahrten/Tag angegeben. Es ist jedoch nirgends dokumentiert, wie diese Steigerung erreicht werden soll. Der Abschnitt ist m.W. weder Bestandteil der NBS Rhein/Main-Rhein-Neckar, noch der ABS Molzau-Karlsruhe oder des „Knoten Mannheim“ (BVWP 2003). Weiterhin würde die Kapazität dann noch immer deutlich unter den 331 Fahrten auf der südlich anschließenden ABS liegen, so dass hier ggf. ein Engpass mit kritischer Wirkung auf das Gesamtkonzept bestehen bliebe.
- Die Umsetzung der ABS ist m.W. nicht gesichert.
In der Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2003 von 2010 (die scheinbar weitgehend von den Bearbeitern der Korridorstudie durchgeführt wurde) wird von einer gegenüber dem BVWP 2003 veränderten Ausgestaltung (OHNE Ausbau Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe) der ABS ausgegangen – da ansonsten das NKV ggf. < 1.0 wäre!. Bei den dort angenommenen Kosten von €543 ergibt sich ein NKV von 1,4, was bereits auf eine geringe Priorität schließen lässt. In der Korridorstudie wird jedoch bereits eine Kostenschätzung von €800 Mio. gegeben, in der Anmelde-Liste des Landes Baden-Württemberg zum BVWP 2015 sind wieder beide Projektteile mit Kosten von €631 Mio. genannt. Sollte zum BVWP 2015 nicht eine sehr abweichende Bewertung des Projektnutzens erfolgen, erscheint die Erreichung einer $NKV > 1.0$ sehr fragwürdig!
- Die unkritische Voraussetzung des Baus der ABS Molzau-Karlsruhe deckt sich mit einer m.E. generell etwas fragwürdigen Bewertungsmethodik der Studie, die ggf. zu einer zu positiven Bewertung von Neubaumaßnahmen führt. In Abschnitt 3.4.3. ist die Beurteilung von Lärmemissionen erläutert. Daraus geht hervor, dass zwar die lärmindernde Wirkung an Bestandsstrecken durch Verkehrsverlagerung hin zu NBS berücksichtigt wird, für den zusätzlichen Verkehr auf den NBS aber gilt: *„Bei den Neubaustrecken wird vereinfachend davon ausgegangen, dass in diesem Bereich keine bewertungsrelevanten zusätzlichen Geräuschbelastungen zu erwarten sind“* (S. 52). Ich gehe davon aus, dass die Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 hier differenzierter sein wird, so dass sich ggf. deutliche Bewertungsunterschiede ergeben.

Da obigen Aussagen implizieren, dass ggf. einige Bewertungen der gesamten Studie ohne die ABS hinfällig sind bitte ich Sie die genannten Aspekte nochmals kritisch zu prüfen. Für den hier betrachteten Abschnitt sollten dringend alternative Varianten betrachtet werden – um die Anwohner zu schonen und um das Gesamtprojekt nicht zu gefährden. In den Diskussionen hier vor Ort anlässlich der bekanntgewordenen Überlegungen wurde vielfach eine generelle Unterstützung für den Ausbau des Schienennetzes gezeigt. Auch gab es eine große Offenheit für die Mitarbeit bei der Entwicklung verträglicher Lösungen. Allerdings wurde gerade die pauschale Prämisse der Umsetzung der bis dato den meisten unbekanntesten Planungen für die ABS Molzau-Karlsruhe in der Studie als vollkommen unverständlich angesehen. Vielfach wurden bereits konstruktive Alternativvorschläge, wie z.B. die Verteilung der Ströme auf ausgebaut vorhandene Strecken gemacht. Es ist zu hoffen, dass im weiteren Planungsverlauf offener als bislang kommuniziert wird. Viele hier sind sehr verärgert, darüber, dass auch nach Stuttgart 21 so wesentliche Überlegungen im Verborgenen getätigt werden und die Betroffenen nur durch Zufall davon erfahren...

Ich hoffe, dass meine Stellungnahme Sie erreicht und würde mich über eine Rückantwort freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Arnd Vogel