

----- Original-Nachricht -----

**Betreff:** Bestätigung des Eingangs Ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 – Eingangsnummer DG0015482

**Datum:** Mon, 2 May 2016 10:57:29 +0200 (CEST)

**Von:** noreply@bmvi.bund.de

**An:** siedler-mannheim-blumenau@verband-wohneigentum.de



## Bundesverkehrswegeplan 2030

---

### Ihre Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese ist beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingegangen und hat die Eingangsnummer DG0015482 erhalten. Den Text Ihrer Stellungnahme finden Sie zu Ihrer Information am Ende dieser E-Mail.

Das Beteiligungsverfahren stellt einen wichtigen Baustein im Prozess der Aufstellung des BVWP 2030 dar. Es soll dazu beitragen, die Entscheidungen in der Verkehrsinfrastrukturpolitik transparent zu machen und damit insgesamt zu verbessern. Das BMVI wird Ihre Stellungnahme nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auswerten. Diese Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Im Fokus stehen dabei sachbezogene Argumente und Hinweise, die zu Änderungen am BVWP 2030 und dessen Umweltauswirkungen führen können. Nach Einarbeitung etwaiger Änderungen wird die überarbeitete Fassung des BVWP 2030 dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt und veröffentlicht.

Aufgrund der erwarteten Vielzahl an Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bitten wir um Ihr Verständnis, dass das BMVI nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten kann. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden ist. Der Bericht wird weiterhin aufzeigen, welche Änderungen sich daraus am Entwurf des BVWP 2030 ergeben haben. Diesen Bericht wird das BMVI nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens veröffentlichen.

Wir danken Ihnen, dass Sie sich mit Ihrer Stellungnahme aktiv in den Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 eingebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat „Bundesverkehrswegeplanung“

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Unter Angabe Ihrer Mailadresse wurde folgender Eintrag getätigt:

### **Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Schiene**

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030  
Korridor Mittelrhein Zielnetz I (2-004-V03)

der Siedlergemeinschaft Mannheim-Blumenau, Mitglieder der BI GESBIM „Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim“

Das Projekt "Korridor Mittelrhein: Zielnetz I" (2-004-V03) beinhaltet für die Metropolregion Rhein-Neckar und deren Umfeld u. a. die folgenden Einzelmaßnahmen mit direktem Bezug:

1. NBS Zeppelinheim - Mannheim Waldhof mit Vmax 300 km/h,
2. Zweites Gleis Mannheim-Käfertal - Mannheim-Rangierbahnhof.

Eine vom Verband Region Rhein-Neckar im Mai 2015 geforderte Verkehrslenkungsvariante ist nicht zu erkennen, ebensowenig die dort geforderten Aussagen zum Lärmschutz an Bestandsstrecken.

Wir befürchten:

1. Die geplante NBS wird so gut wie alle Güterzüge des Rheingrabens für immer auf die Bestandsstrecken verschieben mit den entsprechenden Konsequenzen für die Lärmbelastung der Anwohner, wie z. B. in Mannheim. Es geht um 400-500 Güterzüge bereits im Jahr 2030. Wir halten dies für nicht vereinbar mit der Gesetzgebung (Umgebungslärmrichtlinie) und mit den heutigen gesellschaftlichen Werten und Zielen. Das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit wird über die geplante Lärmerhöhung missachtet. Der Beschluss des Deutschen Bundestages vom Januar 2016 „Menschen- und umweltgerechte Realisierung von europäischen Schienennetzen“ favorisiert eine für TEN-T Strecken eine andere Lösung.
2. Diese Güterzüge werden bereits in kommenden Dekaden den Nahverkehr und dessen künftige Entwicklung behindern. Dies hat Einfluss auf die Gesamtbewertung des Bundesverkehrswegeplans.
3. Durch eine quasi reine ICE-Schnellfahrstrecke mit unter 200 Zügen pro Tag werden bereits in Kürze wieder Kapazitätsengpässe für die Summe der verschiedenen Verkehre entstehen. Das Projekt stellt also ein Provisorium dar, da zwei Gleise für relativ wenige Züge gebaut werden sollen, obwohl ein Trassenbedarf für die nächsten Dekaden von mehreren Hundert Zügen besteht. Durch die sich dadurch rasch wieder bildenden Engpässe wird auch die Pünktlichkeit der Bahn verschlechtert, ein Qualitätsmerkmal, das wichtiger scheinen mag als einige Minuten Zeitersparnis für ICE auf der Strecke Frankfurt-Mannheim. Auch hier ist ein Gesamtzusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan zu konstatieren. Das Projekt in der vorgestellten Form ist langfristig nicht kostengünstig, da es die

Kapazitätsanforderungen der kommenden Dekaden nicht erfüllt.

Wir fordern deshalb, eine Neubaustrecke zu bauen, die die Aufgabe hat, die maximal mögliche Anzahl an Güterzügen des nördlichen Oberrheingrabens aufzunehmen, diese ist mit Vmax höchstens 200 km/h zu bauen.

Es ist durch juristische Vorschriften oder durch entsprechende Trassenpreisanreize dauerhaft und überprüfbar zu gewährleisten, dass der größte Teil des Rheinkorridor-Güterverkehrs darüber abgewickelt wird, zur Entlastung der Bestandsstrecken.

Auf den zweigleisigen Ausbau MA-Käfertal – MA Rbf sowie MA-Käfertal - MA Hbf im Sinne der Kapazitätserhöhung für Güterzüge wird verzichtet. Für Güterzüge ist eine Um/Unterfahrung für das gesamte Mannheimer Stadtgebiet zu bauen. Transitverkehr wird nicht oberirdisch über den Rangierbahnhof und das weitere Stadtgebiet geführt.

Der zweigleisige Ausbau im Bereich Mannheim-Neuostheim/Neuhermsheim ist im Vorgriff auf den BVWP von der DB bereits als Planfeststellungsverfahren eingereicht. Dieses halten wir für nicht genehmigungsfähig, sofern damit Güterzugverkehre gesteigert werden sollen, da es der Beschlusslage des BVWP vorgreift.

Sollte für den S-Bahn-Ausbau diese Zweigleisigkeit als erforderlich erachtet werden, fordern wir als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der NBS ein Güterzugmoratorium mit den Eckdaten: Güterzugverkehr auf Riedbahn Ost und Riedbahn West nicht über dem Niveau von 2012. Aufstockung auf maximal den doppelten Verkehr durch vollständig auf Verbundbremsen umgerüstete Güterzüge möglich. Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet. Keine Gefahrguttransporte tagsüber, wegen erhöhter Unfall-Gefährdung im neugeschaffenen Weichenbereich.

Grundsätzliche Entscheidungen inklusive Fahrkonzepten und Trassenverläufen werden in einem entscheidungsbefähigten politischen Gremium mit Bürgerbeteiligung in Anlehnung an den südbadischen Projektbeirat getroffen.

Das Projekt wird einer räumlichen, zeitlichen (Nachhaltigkeit der Investition) und gesellschaftlichen Gesamtbetrachtung unterworfen mit besonderer Berücksichtigung des Lärmniveaus, das oberhalb des gesetzlichen Anspruchs zu reduzieren ist.

gez. Wolfgang Preuß

1.. Vorsitzender der Siedler- und Eigenheimergemeinschaft Mannheim-Blumenau e.V.

---