



VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G12
Invalidenstrasse 44
D-10115 Berlin

**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: bw.vcd.org

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Stuttgart, 30.04.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030).

Nachstehend erhalten Sie unsere Stellungnahme, diese gliedert sich in drei Teile: „Gesetzliche Grundlagen“, „Methodenkritik“ und „Anmerkungen zu den einzelnen Projekten“.

Zusammengefasst kritisiert der VCD Baden-Württemberg e.V. die Ausblendung der Klimaziele (Beschlüsse von Paris) bei der Aufstellung sowohl der Verkehrsprognose als auch der Methodik der Nutzen-Kosten-Berechnungen. Gerade der BVWP 2030 mit seinen hohen Investitionssummen hätte Gelegenheit geboten, die Nutzen-Kosten-Methodik fortzuentwickeln, um Investitionsentscheidungen zu treffen, die einen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele leisten. Denn gerade der Verkehrsbereich, insbesondere der Straßenverkehr – zeichnet sich dadurch aus, dass er bislang regelmäßig und auch jetzt wieder mit dem BVWP 2030 die Klimaziele verfehlt.

Die Nichtbetrachtung des Nutzens aus dem Nahverkehr bei der Schiene (aufgrund vermeintlicher Nicht-Zuständigkeit) führt in Ballungsräumen einseitig zu Straßenbauvorschlägen, da Schienenprojekte für die Problemlösung per Definition nicht betrachtet werden dürfen. Dies führt zu suboptimalen und im Zweifel konkurrierenden Investitionsentscheidungen (Bundesstraßenbau parallel zu GVFG-finanzierten ÖPNV-Maßnahmen).

Der BVWP 2030 ist aus unserer Sicht deshalb vollständig neu aufzusetzen.

Einzig positiv ist der Vorrang des Erhalts der Infrastruktur vor dem Neubau, wobei wirklich sichergestellt werden müsste, dass dieser Erhalt tatsächlich erfolgt – die ausgewiesenen Erhaltungszustände für 2030 zeigen eher noch weiteren Erhaltungsbedarf auf.

Wir bedauern sehr, dass aufgrund der kurzen Frist zur Stellungnahme keine vollständige Kommentierung aller Straßenbaumaßnahmen durch uns möglich war.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Matthias Lieb', is positioned above the printed name.

Matthias Lieb
Landesvorsitzender

I. Gesetzliche Grundlagen und internationale Vereinbarungen

- **Grundgesetz und Allgemeines Eisenbahngesetz AEG:** Mit der Bahnreform 1994 wurde das Grundgesetz durch Art. 87e ergänzt. In Abs. 4 ist geregelt: „Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“. Daraus geht klar die Zuständigkeit des Bundes auch für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes für den Nahverkehr hervor. Nur für die Verkehrsangebote auf diesem Schienennetz sind die Länder zuständig. Im AEG wird unter §1 Abs. 5 geregelt: „Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und daß durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird“. U.E. muss diese volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung auch beim Ausbau der Verkehrswege berücksichtigt werden.

- **Bundesschienenwegeausbaugesetz:**

In § 3 wird ausgeführt:

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.

(2) Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abzustimmen. Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr und kombinierten Verkehr, Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.

20 Prozent der Schienenwege-Investitionen sind für den Nahverkehr zu verwenden (Artikel 8 Absatz 2).

Diese Vorgaben sind auch im BVWP 2030 mit zusätzlichen Schienenprojekten des Nahverkehrs zu erfüllen.

Nah- und Fernverkehr auf der Schiene im BVWP zu trennen bzw. den Nahverkehr auf der Schiene auszublenden, steht somit im Widerspruch zu diesen o.g. Normen und ist weder für den Personen- noch für den Güterverkehr sinnvoll. Die meisten Bundesfernstrassen sind selbst in kleineren Ballungsgebieten mit 50 % – 90 % Nahverkehr ausgelastet. Eine reine Betrachtung nur des Fern- und Güterverkehrs auf der Straße würde für fast keine Straße einen Ausbaubedarf rechtfertigen. Dennoch sollen rund 25% der Mittel für kleinräumige Maßnahmen im Straßenbau ausgegeben werden. Eine Ungleichbehandlung zwischen Straße und Schiene ist somit nicht gerechtfertigt.

- **Alpenkonvention:** Deutschland hat 1994 die Alpenkonvention ratifiziert und damit auch das Verkehrsprotokoll. Die Mitglieder haben sich in den Artikeln 1 und 3 zu einer nachhaltigen Politik für den inneralpinen und den alpenquerenden Verkehr verpflichtet. Dazu gehört, den Verkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern, geeignete Infrastrukturen zu schaffen, sowie die Effektivität und die Effizienz der Verkehrssysteme zu verbessern. Ein Teil der Bodenseeregion gehört zum Alpenraum, in dem die übermässigen Umweltbelastungen zu senken sind. Im Entwurf des BVWP 2030 haben hingegen in der deutschen Bodenseeregion neue, vierspurige Bundesstrassen Vorrang, während der Ausbau des Schienenverkehrs ausgeblendet wird. Die zusätzlichen Strassenkapazitäten verursachen zusätzlichen Verkehr, der die Umwelt stärker belastet statt entlastet.

Die vereinbarten Massnahmen sind deshalb ebenfalls mit dem BVWP 2030 durch zusätzliche Schienenprojekte in der Bodenseeregion zu fördern. Dazu gehört gemäss Artikel 4 auch ihre Finanzierung.

- **Vereinbarung von Lugano:** Diese 1996 abgeschlossene, bilaterale Vereinbarung mit der Schweiz läuft 2020 aus. Vorgesehen war sowohl der Ausbau der Rheintalbahn als auch der Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich. Tatsächlich ist Deutschland Jahrzehnte im Verzug: Die Rheintalbahn wird erst nach 2035 fertiggestellt sein, für den Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich auf eine Fahrzeit von 2 ¼ Stunden, wie im Vertrag von Lugano vorgesehen, gibt es nach 20 Jahren noch nicht einmal eine Machbarkeitsstudie seitens des Bundes! Die Hochrheinbahn war einer späteren Vereinbarung vorbehalten und sollte jetzt zusammen mit der Bodenseegürtelbahn im BVWP 2030 berücksichtigt werden. Das wäre ein wirksamer Beitrag, um den seit Jahrzehnten schwelenden Fluglärmstreit mit der Schweiz zu entschärfen – insbesondere der Ausbau der Hochrheinbahn liegt auch im Schweizer Interesse.

- **Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die Jahre 2013-2017:**

Im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode wird auf Seite 42/43 festgestellt, dass „der Schienenverkehr besonders umweltfreundlich und energieeffizient ist“. Trotzdem sind im Entwurf für den BVWP 2030 für Baden-Württemberg viele neue Strassenprojekte im vordringlichen Bedarf berücksichtigt, aber kein neues Schienenprojekt, das nicht schon im BVWP 2003 enthalten war.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik darf sich nicht nur auf bestehende Engpässe konzentrieren. Ebenso wichtig ist es, das Potential im bestehenden Schienennetz nachfragegerecht zu erschliessen, mit dem sich verstärkt Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern lässt. Das ist in Baden-Württemberg mittelfristig mit relativ bescheidenem Aufwand möglich, indem alle bestehenden Hauptbahnlinien elektrifiziert und schrittweise auf zwei Gleise ausgebaut werden. Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 hatte Kosten für die Elektrifizierung aller Bahnlinien in Baden-Württemberg auf ca. 1 Milliarde Euro ermittelt. Da die Betriebskosten für den elektrischen Schienenverkehr günstiger als der Dieselbetrieb sind, gleichzeitig positive

Klimaeffekte entstehen, könnte ein Bundesprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken auch den Bedarf der Länder an Regionalisierungsmitteln reduzieren, somit wäre eine solche Elektrifizierungsoffensive für den Bund durchaus sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll. Kriterien für Streckenelektrifizierungen sollten einerseits elektrische Lückenschlüsse sein, um verkehrlich sinnvolle elektrisch betriebene Direktverbindungen zu ermöglichen („kein Diesel unter Fahrdrabt“, z.B. in Baden-Württemberg Öhringen – Schwäbisch Hall-Hessental; Tübingen – Albstadt-Ebingen), Strecken mit mehr als einen stündlichen Zugverkehr je Richtung, z.B. in Baden-Württemberg Hochrhein- und Bodensee-Gütelbahn und Strecken, die für großräumige Güterzugkorridore in Frage kommen, z.B. in Baden-Württemberg Lauda – Ulm.

VCD-Forderung: Aus Klimaschutzgründen Auflage eines Streckenelektrifizierungsprogramms; für Strecken in Baden-Württemberg im Umfang von ca. 500 Millionen Euro.

- **Umweltbericht der Bundesregierung 2015:** Auf Seite 41/42 wird der bedenkliche Flächenverbrauch und die Versiegelung als umweltschädlichste Bodennutzung für Siedlungs- und Verkehrszwecke thematisiert. Die Elektrifizierung von Bahnlinien kommt fast ohne neue Flächen und Versiegelung aus. Der Flächenverbrauch und die Versiegelung für den Ausbau der eingleisigen Strecken auf zwei Gleise sind mehrfach kleiner als für geplante, vierspurige Strassenprojekte. Die Verkehrskapazität von zweigleisigen Schienenstrecken steigt mit dem heute möglichen Zweiminutentakt¹ bei gleicher Geschwindigkeit auf bis zu 60 Züge pro Stunde. Die heutige Kapazität der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn ist schon mit 3 Zügen pro Stunde voll ausgelastet. Auf der Bahnstrecke südlich von Winterthur werden in ein paar Jahren mit dem Zweiminutentakt etwa 150'000 Personen pro Tag bewältigt, gleich viel wie auf der gut ausgelasteten, sechsspurigen Autobahn parallel dazu. Auf der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bodenseegürtelbahn sind es heute weniger als 5'000 Fahrgäste pro Tag.

Die Luftschadstoffe sind das Thema auf den Seiten 45 – 51 des Berichts. Die Grenzwerte werden entlang von stark befahrenen Strassen am stärksten überschritten. Diese Belastungen lassen sich vermindern, wenn ein Teil des Verkehrs auf elektrifizierte Bahnlinien verlagert wird.

Auf den Seiten 136 – 138 stehen die Vorgaben zur Optimierung und Vernetzung. Unter anderem wird für die Ballungsräume der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr empfohlen. Im BVWP 2030 sind keinerlei Bemühungen zur Umsetzung dieser Vorgaben des Klimaberichtes erkennbar.

- **Pariser Klimaabkommen:** Mit diesem Abkommen verpflichtet sich auch Deutschland, die CO₂-Emissionen zu vermindern. Ein grosses Potential dafür hat die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene.
Wenn dieses Abkommen und die oben genannten gesetzlichen und vertraglichen

¹ in der Schweiz üblicher Standard

Vorgaben nicht zu unverbindlichen Absichtserklärungen verkommen dürfen, dann sind die zusätzlichen Kapazitäten auf der Strasse auf das unbedingt Nötige zu beschränken und das Schienennetz stärker auszubauen.

II. Methodenkritik

Der BVWP 2030 soll die Basis für die Investitionsentscheidungen des Bundes für die Verkehrswege des Bundes darstellen. Eingangsgrößen sind die Verkehrsprognosen sowie Nutzen-Kosten-Untersuchungen.

1. Verkehrsverflechtungsprognose 2030

a. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 berücksichtigt übergreifende politische Ziele, wie z.B. die CO₂-Minderungsziele nicht. Auf Seite 19 der Prognose wird dieses Vorgehen gerechtfertigt, da nur durch dieses Vorgehen überprüft werden könne, ob bei der voraussichtlichen Entwicklung des Verkehrs übergeordnete politische oder verkehrspolitische Zielsetzungen eingehalten werden oder nicht („Laissez-Faire-Ansatz“). Tatsächlich belegt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030, dass die CO₂-Minderungsziele nicht eingehalten werden. Auch der Vierte Monitoring-Bericht „Energie der Zukunft“² zeigt eine klare Zielverfehlung. Die Expertenkommission erklärt dort zum Bereich Verkehr:

Die Erhöhung des Endenergieverbrauchs im Verkehr im Jahr 2014 stellt einen weiteren Rückschritt in Bezug auf das Ziel des Energiekonzepts dar, welches bis zum Jahr 2020 eine zehnprozentige Minderung des Endenergieverbrauchs gegenüber 2005 vorsieht (vgl. Abbildung 3). Verantwortlich für diese Entwicklung sind sowohl der Individual- als auch der Güterverkehr auf der Straße. Beide Sektoren verzeichnen eine Zunahme der Gesamtfahrleistung auf die höchsten Werte in der Geschichte der Bundesrepublik, welche nicht durch Effizienzfortschritte kompensiert werden konnte. Hierbei spielen Rebound-Effekte zwischen verbesserter Fahrzeugeffizienz und Fahrleistung, aber auch zwischen Fahrzeugeffizienz und Fahrzeuggewicht und -leistung eine wesentliche Rolle.

Angesichts der derzeitigen Entwicklung ist die Erreichung des 2020-Ziels in weite Ferne gerückt. Verschiedene Szenarien prognostizieren eine Verfehlung selbst mit zusätzlichen Maßnahmen. Das Aktionsprogramm Klimaschutz fokussiert sich derzeit auf den Güterverkehr und wird die Ziellücke nicht schließen. Die Expertenkommission ist weiterhin der Ansicht, dass die Zielerreichung im Verkehrssektor nicht ausreichend ernstgenommen wird. Das schlägt sich auch darin nieder, dass keine Maßnahmen erkennbar vorbereitet werden, die dem Problem Abhilfe leisten. Ein weiteres Indiz dafür ist die Tatsache, dass seitens der Bundesregierung im Fortschrittsbericht 2014 allenfalls für das Jahr 2030 eine Minderung des Energieverbrauchs von 10 % erwartet wird. Gerade auch vor dem Hintergrund der jüngst bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten bei der Angabe der spezifischen CO₂-Emissionswerte von Kraftfahrzeugen besteht hier dringender Handlungsbedarf.

Die Überprüfung der existierenden Instrumente zur Emissions- und Energieverbrauchsreduktion im Verkehr und deren Weiterentwicklung ist nötig, um zusätzliche Reduktionen anzureizen. Darüber hinaus ist auch über die Einführung neuer Instrumente nachzudenken. Dabei greift der Fokus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) auf Kraftstoffe und technische Optionen nach Ansicht der Expertenkommission zu kurz. Eine verkehrsträgerübergreifende, integrierte Strategie zum Mobilitätssystem mit quantitativen Zielen ist nötig, welche Infrastrukturplanung, Raumplanung, Politikinstrumente, Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie intermodale Verkehrskonzepte aufeinander abstimmt.

VCD-Forderung: Es muss eine alternative Verkehrsprognose erstellt werden, die Zielvorgaben und entsprechende ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Erreichung dieser Ziele enthält.

² Bundestags-Drucksache 18/6780

Das Land Baden-Württemberg hat eine entsprechende alternative Verkehrsprognose für ganz Deutschland in Auftrag gegeben, die dem BMVI auch bekannt ist (Präsentation am 29.10.2015 in Berlin³):

Veränderung der Verkehrsleistung (in %), alle Schritte zusammen		
Verkehrsmittel	gegenüber BMVI 2030	z. Vgl. ggü. 2010
Pkw	- 20	- 10
Bahn	+ 57	+ 106
ÖSPV	+ 101	+ 115
Luft	- 5	+ 66
Rad	+ 44	+ 61
Fuß	+ 12	+ 10
Gesamt	- 5	+ 10

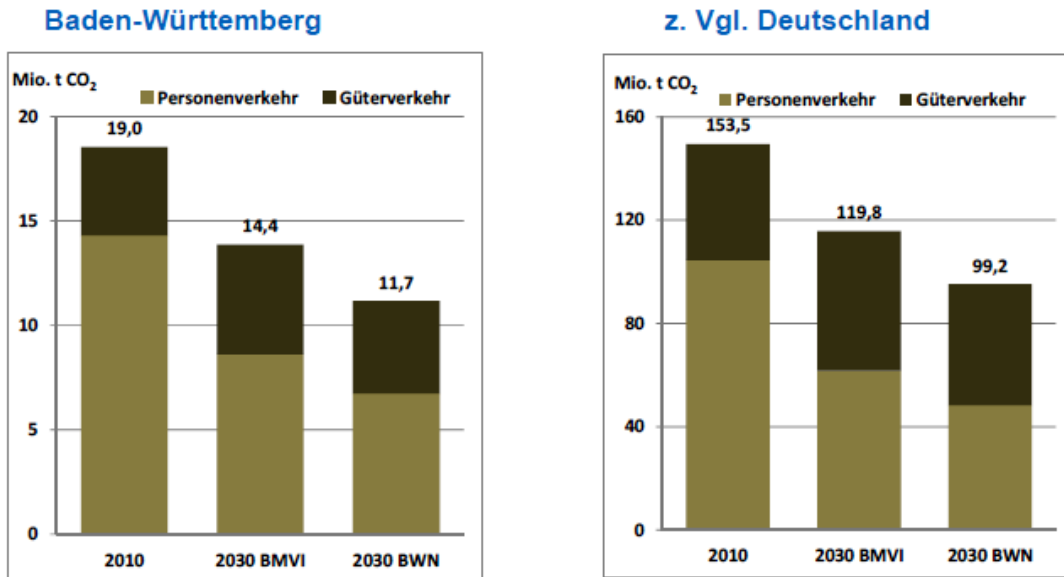
Tabelle 1: Nachhaltigkeitsszenario Baden-Württemberg 2030 – Veränderung Verkehrsleistung

Dieses „Nachhaltigkeitsszenario Baden-Württemberg 2030“ zeigt unter Berücksichtigung einiger Push- und Pull-Faktoren im Vergleich zur Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI signifikant abweichende Ergebnisse, wobei die Wege pro Person konstant bleiben, aber die zurückgelegten Entfernungen sinken und sich deutliche Veränderungen im Modal-Split ergeben.

Mit den dort unterstellten politischen Maßnahmen lässt sich der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor gemäß der Zielvorgabe (40% weniger gegenüber 2010) erreichen. Da die Reduktion der PKW-Verkehrsleistung gegenüber der BMVI-Prognose bei 20% liegt (und noch um 10% unter der PKW-Verkehrsleistung des Jahres 2010) bei gleichzeitiger Verdoppelung (gegenüber 2010) der Verkehrsleistung bei Bahn und ÖSPV, erfordert die Berücksichtigung von Klimazielen eine völlige andere Ausrichtung des Verkehrs-Infrastruktur-Aus- und Neubaus als im Entwurf des BVWP 2030 vorgesehen!

³ BVU, ITP, IVV, Planco: Nachhaltigkeitsszenario Baden-Württemberg 2030, Berlin 29.10.2015

G.3.3 Gesamtwirkungen Nachhaltigkeitsszenario – verkehrsbedingte CO₂-Emissionen (nach der Kyoto-Definition)



gegenüber BMVI: - 19,4 % (davon Personenverkehr - 21,7 %, Güterverkehr - 15,4 %)
gegenüber 2010: - 38,7 % (davon Personenverkehr - 52,9 %, Güterverkehr + 4,7 %)



VCD-Forderung: Übernahme der Verkehrsprognose „Nachhaltigkeitsszenario Baden-Württemberg 2030“ als Verkehrsprognose im Rahmen des BVWP 2030 als Basis für Investitionsentscheidungen zur Einhaltung der Klimaziele

b.) Bei der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wurden für die Verkehrsnachfrage 2010 aktuelle Zuverlässigkeitswerte der Bahn berücksichtigt. So wurde für den SPFV eine Verspätungsquote von 28% berücksichtigt (Luftverkehr 10%)⁴. Es ist nicht ersichtlich, dass bei der Verkehrsprognose 2030 eine Minderung dieser Verspätungsquote beim SPFV durch eine zukünftige Erhöhung der Mittel für die Instandhaltung der Infrastruktur berücksichtigt worden ist. Eine solch hohe Verspätungsquote kann nicht ernsthaft als dauerhaft in einer Verkehrsprognose unterstellt werden, da sie damit das Verkehrsmittel Schiene systematisch signifikant schlechter als andere Verkehrsträger abschneiden lässt. Es kann auch für den Bund als Verantwortlichen für die Bundesschienenwege nicht das Ziel sein, dauerhaft 28% Verspätungsquote zu haben.

VCD-Forderung: Die Verkehrsprognose 2030 ist mit einer Verspätungsquote von maximal 10% für den SPFV analog zum Flugverkehr und SPNV/ÖSPV erneut durchzuführen.

⁴ Schlussbericht Los 3, Seite 69, Fußnote 29

2. Nutzen des Nahverkehrs nicht berücksichtigt

Während bei den Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr bei den Nutzen-Kosten-Berechnungen berücksichtigt wird, bleibt per Definition beim Schienenverkehr die Betrachtung des Nutzens, soweit er aus dem Nahverkehr resultiert, außen vor. Betrachtet wird nur der Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird nur für die Netzumlegung berücksichtigt. Begründet wird die Nicht-Berücksichtigung des Nutzens des Nahverkehrs auf der Schiene mit der fehlenden Zuständigkeit des Bundes für den Nahverkehr. Tatsächlich steht dies im Widerspruch zu den oben zitierten Gesetzestexten, ist darüber hinaus aber auch ökonomisch nicht überzeugend:

a. Die Nicht-Berücksichtigung des SPNVs führt zu einseitigen Investitionsentscheidungen: Zur Lösung eines Engpassproblems auf der Straße, insbesondere in Ballungsräumen, steht somit nur die Möglichkeit des Straßenbaus zur Verfügung. Ballungsraumverkehr auf der Straße hat im ganz überwiegenden Fall nur regionalen Bezug, die Überlastung des Straßennetzes resultiert regelmäßig nicht auf zu starker Nachfrage im überregionalen Verkehr. Auf der Straße nimmt der Bund die Verantwortung für die Problemlösung an, während er sich dieser auf der Schiene verweigert. Da der Bund weiterhin per Grundgesetz für die Schienenwege des Bundes (unabhängig vom darauf stattfindenden Verkehr) zuständig ist, auch im Schienenwegeausbaugesetz ein 20% Nahverkehrsanteil geregelt ist, der Bund weiterhin in die GVFG-Finanzierung eingebunden ist und damit auch Verantwortung für den Nahverkehr trägt, ist es unverständlich und zugleich unökonomisch, auf eine integrierte Planung Schiene/Straße für die Lösung eines Verkehrsproblems zu verzichten. Am Beispiel Stuttgart sieht man, welche Folgen dies hat: Unter Einsatz hoher GVFG-Fördermittel soll einerseits am Flughafen Stuttgart ein „ÖPNV-Drehkreuz“ entstehen, mit der Wendlinger Kurve soll der Raum Tübingen/Reutlingen schneller an Stuttgart und den Flughafen angebunden werden – auch und gerade zur Entlastung der B 27. Tatsächlich wird aufgrund der heutigen Überlastung der B 27 ein weiterer Straßenausbau als VB eingestuft. Ein integrativer Ansatz hätte eine Alternativenprüfung zwischen der Investition in die B 27-Ausbau-Maßnahme oder dem zweigleisigen Ausbau der Wendlinger Kurve vorgenommen (eingleisiger Ausbau soll per GVFG erfolgen).

Der methodisch völlig unbefriedigende Ansatz, nur Straßenbaumaßnahmen zu betrachten, zeigt sich exemplarisch an der unter Projekt 1-004 angemeldeten ABS (Freiburg) – Immenzingen – Herbertingen – Ulm. Diese wurde mit der Begründung „Durch die geringe Nachfrage nach Ost-West-Verbindungen im betroffenen Abschnitt sowie geeigneterer Alternativstrecken für den SGV ist kein Nutzen des Ausbaus für den SPNV und den SGV gegeben. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen“ abgelehnt. Tatsächlich wird zum Ausbau der B311 in PRINS aufgeführt: „Die B 311 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige Ost-West Hauptverbindung zwischen Ulm und Freiburg dar.“ Damit ist belegt, dass diese Relation grundsätzlich eine hohe Nachfrage ausweist – es liegt an der Politik, ob diese hohe Nachfrage einseitig über die Straße abgewickelt wird oder ob auch konkurrenzfähige Reisezeiten im SPV geschaffen werden.

b. Die Nichtberücksichtigung des Nahverkehrs verschleiert, wie viele Fahrgäste des Nahverkehrs durch Straßenbaumaßnahmen wieder auf die Straße verlagert werden. Zwar wird

argumentiert, Untersuchungen hätten die geringe Relevanz der Verlagerung des SPV auf die Straße durch Straßenbaumaßnahmen gezeigt, doch dieses Ergebnis für den Fernverkehr kann nicht auf den SPNV übertragen werden. Gerade die kleinräumige Wirkung von Straßenbaumaßnahmen führt – wie beim Ausbau der B 29 im Remstal vor knapp 20 Jahren nachgewiesen, zu erheblichen Einbrüchen bei den Verkehrsstärken im Nahverkehr, die die regionalen Bemühungen um Verkehrsverlagerungen auf die Schiene aus Klima- und Umweltschutzgründen konterkarieren. Dass Straßenbaumaßnahmen erhebliche Verlagerungswirkungen vom ÖV auf den MIV haben, wurde auch vom Umweltbundesamt⁵ klar nachgewiesen.

3. Modellparameter Reisezeit Straßenverkehr – Schienenverkehr

Der Schwerpunkt der Nutzen-Kosten-Untersuchungen bildet die eingesparte Reisezeit durch eine Investitionsmaßnahme. Bei Maßnahmen des Schienenverkehrs gibt es zwar Verlagerungen vom MIV und Luftverkehr auf den SPV, allerdings erhöhen sich merkwürdigerweise die Reisezeiten.

Gerade das Fallbeispiel „Mottgers-Spange“ weist für den verlagerten Verkehr vom MIV auf den SPV Verlängerungen der Reisezeit im Wert von 6 Millionen., bei der Verlagerung vom Luftverkehr zum SPV in Höhe von 8,9 Millionen Euro auf⁶. Erwartet hätte man zumindest – angesichts hoher durchschnittlicher Reiseweiten der verlagerten Verkehre vom MIV von über 400 km und der Einbindung des Neubauabschnittes in längere HGV-Strecken – eine weitere Verkürzung der Reisezeit durch die Nutzung des SPV, da die betrachteten FV-Linien hohe Reisegeschwindigkeiten und geringe Umwegfaktoren ausweisen, so dass zumindest im Vergleich zum PKW eine weitere Verminderung der Reisezeit über die Einsparung durch den Neubau hinaus eintreten sollte.

Doch das Gegenteil, eine Verlängerung der Reisezeit bei der Verlagerung auf die Schiene tritt ein. Wie oben vermutet, könnte eine Erklärung die hohe unterstellte Verspätungsrate für den SPV sein – was dann korrigiert werden müsste. Sollte dies nicht der Grund sein, sind die zugrunde liegenden Annahmen nachvollziehbar darzulegen und zu hinterfragen, da das Ergebnis unplausibel ist.

Besonders bei der Verlagerung vom Luftverkehr zum SPV ist (am Beispiel der Mottgers-Spange) die signifikant höhere Entfernung beim SPV im Vergleich zum Flugverkehr ebenfalls erklärungsbedürftig. Gerade beim Luftverkehr müsste der Umwegfaktor aufgrund der zusätzlichen Wege zum/vom Flughafen höher sein und somit erscheint das Verhältnis einer Reiseweite SPV von 618 Kilometern zu 451 Kilometern Reiseweite Luft (Tab. 216) unplausibel.

Immerhin ermittelt das Modell dennoch eine Verlagerungswirkung auf den SPV, was bedeutet, dass die Zeitersparnis längst nicht entscheidend ist, wie dies bei der Nutzenermittlung aus Reisezeitvorteilen bei den Straßenbaumaßnahmen unterstellt wird. Zum Ausgleich der fehlenden Reisezeitvorteile wird dann ein „impliziter Nutzen“ bei den auf den SPV verlagerten Fahrten ermittelt, um das Bewertungsmanko wieder auszugleichen. Dieser Ansatz überzeugt nicht, da im Saldo der Nutzen aus dem verlagerten Verkehr bei Schienenprojekten vergleichsweise gering ausfällt (negativer Nutzen aus Zeitverlust hebt sich mit ei-

⁵ UBA Texte 26/05 Determinanten der Verkehrsentstehung, Seite 50ff.

⁶ Methodenhandbuch Seite 433

nem Teil des unterstellten impliziten Nutzens auf) und damit den Schienenprojekten für den SPV methodisch keine Problemlösungskompetenz zugebilligt wird.

Während grundsätzlich im Verkehr verbrachte Zeit weitgehend „nutzlos“ ist⁷, kann zumindest im gewerblichen Verkehr bei Nutzung des SPVs inzwischen die Reisezeit weitgehend als Arbeitszeit (Laptop, WLAN) genutzt werden – eine entsprechende Berücksichtigung bei der Bewertung findet sich jedoch nicht.

VCD-Forderung: Überprüfung des negativen Reisezeitnutzens bei Verlagerungen vom MIV zum SPV

4. Induzierter Verkehr und Reisezeitnutzen

Zwar wird der durch neue Straßen induzierte Verkehr hinsichtlich seiner negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen der BVWP-Bewertung erfasst und berücksichtigt, doch gleichzeitig wird ein vermeintlicher „induzierter Nutzen“ unterstellt, der bedeutend höher eingestuft wird als die negativen Effekte.

Beispielhaft soll dies am Projekt B463-G10-BW (Westtangente Pforzheim) aufgezeigt werden:

Die Betriebsleistung im Personenverkehr soll sich um 13,92 Millionen Pkw-km pro Jahr erhöhen. Davon 12,27 Millionen Pkw-km pro Jahr aus induziertem Verkehr. Aus dem Personenverkehr resultiert ein zusätzlicher CO₂-Ausstoß von 2.000 t/a, der zu einem negativen Nutzen von 300.000 €/a führt, während durch den induzierten Verkehr ein impliziter Nutzen von 3,277 Millionen Euro ausgewiesen wird.

Mit dieser Methodik wird nahezu jede Straßenbaumaßnahme als „sinnvoll“ und mit geringen negativen Umweltauswirkungen „schöngerechnet“.

Mit Verweis auf die o.g. UBA-Studie⁸ erscheint es mehr als zweifelhaft, für alle Fahrtzwecke einen impliziten Nutzen in Höhe des Zeitaufwandes (und der Betriebskosten) anzusetzen: Vielmehr ist naheliegend, dass insbesondere Berufs- und Ausbildungspendler zusätzliche Straßen für weitere Entfernungen zwischen Wohnen und Arbeits-/Ausbildungsstätte nutzen (Verzicht auf Wohnortwechsel). Dies deckt sich auch mit der statistisch nachgewiesenen Verlängerung der täglich Pendlerstrecke⁹. Ob allerdings außerhalb des Berufs- und Geschäftsverkehrs eine Zahlungsbereitschaft zwischen 4,27 Euro und 15,54 Euro, wie auf Seite 97 des Methodenhandbuchs beschrieben ist, tatsächlich besteht, ist zweifelhaft. Die vom BMVI in Auftrag gegebene Studie¹⁰ empfiehlt, eine nach Fahrtzweck differenzierte Zahlungsbereitschaft (zwischen 4,15 Euro und 4,68 Euro je Stunde Reisezeit), unabhängig von der Entfernung anzusetzen – hatte allerdings auch entfernungsabhängige Werte ermittelt. Für den BVWP 2030 werden nun Zeitkosten entfernungsabhängig ohne Differenzierung nach Fahrtzweck angesetzt, obwohl für den Wegezweck „Freizeit“, der gerade im MIV einen hohen Anteil der längeren Fahrten ausmacht, geringere Zeitwerte als z.B. für den Arbeitsweg in der Studie ermittelt wurden. Die Methodik, Verkürzungen der Reisezeit auf

⁷ daraus ja die Theorie vom Nutzen der Reisezeitverkürzung resultiert

⁸ a.a.O. Seite 52 ff.

⁹ <http://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2015049.pm>

¹⁰ FE-Projekt-Nr. 96.996/2011 Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, TNS Infratest GmbH und des IVT der ETH Zürich, 2014

der Straße als Nutzenkomponente festzulegen, ist im Hinblick auf die „relative Konstanz des Zeitbudgets“ für den Verkehr über Jahrzehnte zu hinterfragen¹¹

VCD-Forderung: Ansatz eines nach Fahrtzweck statt nach Entfernung differenzier- ten Zeitwertes der Reisezeit ansetzen (für den nicht-gewerblichen Verkehr < 5 €/h). Überarbeitung der Methodik des Reisezeitnutzens und des impliziten Nutzens für induzierten Verkehr unter stärkerer Berücksichtigung der Umwelt- und Klimaaus- wirkungen, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

5. Nutzenkomponente Zuverlässigkeit

Beim Schienenpersonenverkehr wird gemäß 3.4.5.1 auf die Ermittlung des Nutzens aus ver- besserter Zuverlässigkeit bei Schienenmaßnahmen verzichtet. Dazu wird ausgeführt:

Die Vernachlässigbarkeit des Einflusses der Schieneninfrastruktur auf die Pünktlichkeit des SPV ist auf die anderen im BVWP 2030 zu bewertenden Verkehrsprojekte übertragbar, zumindest soweit es sich um Streckenmaßnahmen han- delt.

Allerdings flossen bei der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 aktuelle Zuverlässigkeitswer- te der Bahn ein (s.o.).

Gerade das Fallbeispiel „Mottgers-Spange“ (s.o.) weist für den verlagerten Verkehr vom MIV auf den SPV Verlängerungen der Reisezeit im Wert von 6 Millionen, bei der Verlage- rung vom Luftverkehr zum SPV in Höhe von 8,9 Millionen Euro auf¹². Erwartet hätte man zumindest – angesichts hoher durchschnittlicher Reiseweiten der verlagerten Verkehre vom MIV von über 400 km und der Einbindung des Neubauabschnittes in längere HGV-Strecken – eine weitere Verkürzung der Reisezeit durch die Nutzung des SPV. Eine Erklärung könnte die angesetzte Verspätungsquote sein, die den Nutzen von Schienenausbaumaßnahmen systemtisch absenkt. Das Gutachten zur Bewertung von Reisezeiten und Zuverlässigkeit (s.o.) hatte relativ hohe Zahlungsbereitschaften für höhere Pünktlichkeit beim SPV ermittelt, es ist unklar, mit welcher unterstellten Zuverlässigkeit im Modell gearbeitet wird. Der Neu- bau von nur „betriebswirtschaftlich-optimaler“ statt „Premium“-Qualität von Eisenbahn- Infrastrukturen verhindert einen Verspätungsabbau im Gesamtnetz. Würde die gesamte Eisenbahn-Infrastruktur aus „betriebswirtschaftlich-optimaler“ Infrastruktur bestehen, könn- ten einmal entstandene Verspätungen nicht mehr abgebaut werden. Insofern darf das The- ma „Zuverlässigkeit“ bei der Bemessung der Infrastruktur nicht vernachlässigt werden und muss insofern auch im Bewertungsverfahren eine Berücksichtigung erhalten, damit den Mehrkosten einer leistungsfähigeren, verspätungsreduzierenden Infrastruktur („Premium“) ein entsprechender Nutzen gegenübergestellt werden kann. Besonders wichtig ist die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim „Deutschland-Takt“.

6. Raumwirksamkeit

Die für den Schienenverkehr verwendeten SAQ-Werte ergeben für gleiche Entfernungen bessere Einstufungen trotz geringerer Reisegeschwindigkeiten als im Straßenverkehr. So

¹¹ vgl. Pfeleiderer/Braun, Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung, Internationales Verkehrswesen 47/1995, S. 609ff.

¹² Methodenhandbuch Seite 433

wird bei der Schiene eine Reisegeschwindigkeit von knapp über 60 km/h für eine Entfernung von 200 Kilometern schon als „sehr gut“ eingestuft, während für den Straßenverkehr für die gleiche Entfernung die Anforderung bei 75 km/h liegt.

Dies ist unplausibel, schließlich werden seit über 30 Jahren Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Schienenverkehr im Rahmen des BVWPs gebaut, die – zumindest in der Anfangszeit – den Anspruch hatten, auf der Schiene „doppelt so schnell wie auf der Straße“ zu sein. Es stellt sich die Frage, wozu in den letzten 30 Jahren Milliarden Euro in den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken geflossen ist, wenn aus raumordnerischer Sicht die Anforderungen an Reisezeiten auf der Schiene weiterhin unter den Anforderungen bei der Straße liegen.

Beispielsweise wird der Relation zwischen den Metropolregionen Stuttgart und Zürich nach SAQ eine „sehr gute“ Erreichbarkeit per Schiene zugeordnet. Dabei wird seit Jahren die lange Reisezeit auf der Schiene beklagt und wurde deshalb im Vertrag von Lugano zwischen Deutschland und der Schweiz eine Verkürzung von 3 Stunden auf 2 ¼ Stunden vertraglich vereinbart, ohne dass dies bislang in den vergangenen 20 Jahren den Bund zu einem Streckenausbau auf der Gäubahn genannten Strecke veranlasst hätte.

VCD-Forderung: Die SAQ-Werte für den Schienenverkehr sind zu modifizieren. Für die Verbindung von Metropolregionen müssen SAQ-Werte angesetzt werden, die mindestens 50% über den SAQ-Werten für die Straße liegen. Gerade aufgrund der Umwegfunktion muss die Anforderung für den Schienenverkehr höher gesetzt werden – anderenfalls gäbe es keine Rechtfertigung für den Bau von Schnellfahrstrecken.

7. Deutschland-Takt

Das Gutachen zum Deutschland-Takt hat nachgewiesen, dass bei gleichem Umfang des Verkehrsangebotes auf der Schiene (gemessen in Zugkilometern) die Nachfrage bei einem optimierten Fahrplan nach den Kriterien des Integralen Taktfahrplan signifikant höher liegt. Deshalb ist die Infrastruktur-Planung verstärkt darauf auszurichten. Für die Finanzierung dieser Maßnahmen (Knotenausbau oder Fahrzeitverkürzung zur Erreichung Kantenfahrzeit – sog. mikroskopische Maßnahmen), die bislang noch nicht alle identifiziert sind, sollten konkrete Finanzmittel in Höhe von bundesweit 5 bis 7 Milliarden Euro aufgenommen werden.

VCD-Forderung: Planungs- und Baumittel für Maßnahmen (insbesondere mikroskopische Maßnahmen) explizit zur Realisierung des Deutschland-Taktes in Höhe von 5 bis 7 Milliarden Euro im Rahmen des BVWPs vorsehen.

8. Bedienungsangebot SPFV

Während beim BVWP 2003 das unterstellte Bedienungsangebot im Bezugsfall und im Planfall in Form einer bundesweiten Netzgrafik zur Verfügung gestellt worden war, fehlt eine solche Übersicht für den BVWP 2030 vollständig. Einzig für die Fallstudie „Mottgers-Spange“ sind kleinräumige Netzgrafiken veröffentlicht. Für die Plausibilisierung des Netzmodells Schiene sind solche Übersichten unverzichtbar.

VCD-Forderung: Veröffentlichung der der Bewertung zugrundeliegenden Netzgrafiken für den SPFV samt Bedienungshäufigkeiten (analog BVWP 2003).

9. Szenario-Untersuchungen

Die Szenario-Betrachtungen im Entwurf des BVWP 2030 (Tabelle 6 und 7) sollen den Schluss nahe legen, dass nur das straßenbaulastige Szenario 1 ökonomisch vertretbar ist, da dieses deutlich höhere NKVs aufweist. So liegt der Nutzenbarwert bei einer verstärkten Investition in Schiene/Wasserstraße (Szenario 3) nur bei der Hälfte des Wertes eines straßenbaulastigen Szenarios. Wie oben ausgeführt, resultiert dieses Ergebnis aber auf fehlerhaften (Zuverlässigkeit Schiene) bzw. bewusst den Nutzen des Schienenverkehr gering rechnenden Methoden (weitgehende Auslöschung des Verlagerungsnutzens MIV -> SPV, s.o.). Gleichwohl zeigt die Szenario-Betrachtung, dass der Kostenbarwert, d.h. die tatsächlich vom Bund zu tragenden Kosten, beim straßenbaulastigen Szenario um 18% über den Kosten des Szenarios mit verstärkter Investition in Schiene/Wasserstraße liegt – trotz gleicher Gesamtinvestitionen. Diese wäre zu hinterfragen – erklärlich wäre dies nur durch eine signifikant verzögerte Umsetzung der Schienen-/Wasserstraßenprojekte im Vergleich zu den Straßenbauprojekten, so dass die längere Abzinsungsdauer zu niedrigeren Kostenbarwerten führt. Wäre diese Annahme zutreffend, wäre allerdings die Umsetzungsschleppung nach 2030 bei diesem Szenario viel größer und damit die Investitionssummen bis 2030 tatsächlich viel geringer. Somit liegen keine vergleichbaren Szenario-Betrachtungen vor. Da man über die Ermittlung des Nutzens sehr unterschiedlicher Ansicht sein kann (s.o.), so sollte der niedrigere Kostenbarwert des Szenarios 3¹³, das gleichzeitig auch deutlich bessere Umweltwirkungen hat, Anlass sein, den endgültigen BVWP 2030 auf dem Szenario 3 „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ aufzubauen.

VCD-Forderung: Verwendung von Szenario 3 für den endgültigen BVWP 2030

III. Anmerkungen zu einzelnen Projekten (Baden-Württemberg)

1. Deutschland-Takt

a. Stuttgart

Die Engpassanalyse des Schienennetzes zeigt im Bereich Stuttgart für den Abschnitt Zuffenhausen – Feuerbach eine Überlastung auf. Dies ist nicht verwunderlich, schließlich wurde dieser Abschnitt beim Bau der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart¹⁴ zurückgestellt bis zur Klärung der Streckenführung der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm. Durch die Aufspaltung dieses Abschnittes in zwei Teile, einerseits die BVWP-Maßnahme Wendlingen – Ulm und andererseits das eigenwirtschaftliche Projekt „Stuttgart 21“, das allerdings nur den Bereich Feuerbach – Wendlingen abdeckt, blieb der kurze Abschnitt vom Ende Tunnel „Langes Feld“ bei Stuttgart-Zuffenhausen bis zum Beginn der Maßnahme „Stuttgart 21“ bei Stuttgart-Feuerbach (ca. 4 Kilometer) als zweigleisiger Engpass übrig. Die Fernzüge (ICE, IC und TGV) nutzen hier die Gleise des Regionalverkehrs mit, statt auf eigener unabhängiger Infrastruktur von Mannheim bis Ulm fahren zu können. Neben dem Engpass im Streckennetz stellt auch die Fahrzeit von heute ca. 37 Minuten, später ca. 35 Minuten ein Problem für den Deutschland-Takt dar, der möglichst Kantenfahrzeiten von 30 Minuten zwischen wichtigen Knoten benötigt.

¹³ unterstellt, dieser wurde konsistent zum Kostenbarwert in Szenario 1 ermittelt

¹⁴ Inbetriebnahme 1991

Eine unabhängige Streckenführung zwischen dem Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und der nördlichen Zuführung zum Tiefbahnhof Stuttgart 21 bei Feuerbach für den HGV-Verkehr würde somit die Fahrzeit um ca. 2-3 Minuten hin in Richtung 30-Minuten-Kantenfahrzeit reduzieren und gleichzeitig durch die Unabhängigkeit der Streckenführung vom Regionalverkehr die Zuverlässigkeit erhöhen. In Verbindung mit einer beschleunigten Ein- und Ausfahrt in Mannheim Hbf (durch Modifikation der Weichenstraßen) könnte damit eine Fahrzeit von 30 Minuten zwischen Mannheim und Stuttgart erreicht werden. Für den Deutschland-Takt würde dies damit in der Folge zu Taktknoten in Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München führen – zwischen den genannten Bahnhöfen ergäbe sich jeweils eine optimale Fahrzeit von 30 Minuten, so dass auch die Anschlussbeziehungen optimal darauf ausgerichtet werden können.

VCD-Forderung: Aufnahme des Schienenprojektes „Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart-Feuerbach“ in den Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) im Rahmen von Maßnahmen für den Deutschland-Takt.

b. Wendlinger Kurve

Im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Projektes „Stuttgart 21“ wird die Wendlinger Kurve mit GVFG-Mitteln eingleisig errichtet. Diese stellt eine Verknüpfung der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm mit der Neckartalbahn nach Reutlingen/Tübingen her. Die DB AG möchte mit ihrem Zukunftskonzept zukünftig Tübingen und Reutlingen ins Fernverkehrsnetz einbeziehen, die eingleisige Wendlinger Kurve wurde bei der Studie „Deutschland-Takt“ als Engpass identifiziert, der zweigleisig ausgebaut werden sollte.

VCD-Forderung: Aufnahme des Schienenprojektes „Zweigleisige Wendlinger Kurve“ in den Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) im Rahmen von Maßnahmen für den Deutschland-Takt.

c. Murrbahn

Der Ausbau der Murrbahn stellt eine wichtige Maßnahme für die Verkürzung der Reisezeit Württemberg – Berlin/Sachsen/Thüringen dar. Zwischen Stuttgart und Nürnberg wird damit eine optimale Fahrzeit für den Deutschland-Takt von knapp 2 Stunden realisiert. Im BVWP 2003 war als Rechtfertigung für die Realisierung des VDE 8 eine ICE-Linie Stuttgart – Berlin über die Murrbahn vorgesehen. Auf dieser Basis erfolgten auch die (vor dem BVWP 2003 aufgestellten) Nutzen-Kosten-Untersuchungen für VDE 8. Ein Wegfall dieser Verbindung (im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010) in Verbindung mit den jetzt geplanten 40minütigen Wartezeiten in Nürnberg in der Relation Stuttgart – Berlin nach Realisierung der VDE 8 ist unakzeptabel. Vielmehr muss das Fahrgastpotential durch die möglichen Reisezeitverkürzungen durch VDE 8 auch für Fahrgäste aus Württemberg durch eine solche direkte ICE-Linie Stuttgart – Berlin über die Murrbahn als kürzeste Verbindung gehoben werden. Großräumig entsteht dadurch im Raum Mannheim – Frankfurt – Fulda auch eine Entlastung der absehbar noch länger vorhandenen Engpässe durch Verlagerung von Personenverkehr auf die Murrbahn und VDE 8 (in der Relation Württemberg – Thüringen/Sachsen/Berlin). Ein teilweise zweigleisiger Ausbau im Bereich zwischen Waiblingen und Schwäbisch Hall-Hessental in Verbindung mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Ansbach, wie schon in früheren BVWPs vorgesehen, würde die Durchlassfähigkeit für den Fernverkehr auf dieser Strecke erhöhen. Im Vergleich zur Remsbahn ist der Ausbau der Murrbahn aufgrund der um 13 Kilometern kürzeren Streckenführung zu bevorzugen. Zu Details wird auf das VCD-Positionspapier

„ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn¹⁵“ verwiesen.

VCD-Forderung: Aufnahme des Schienenprojektes „Ausbaustrecke Stuttgart – Nürnberg (Murrbahn)“ in den Vordringlichen Bedarf (VB)

d. Knoten Mannheim

Der Ausbau des Knoten Mannheims, insbesondere die Wiederherstellung der Viergleisigkeit Richtung Heidelberg wird vom VCD begrüßt. Für den Deutschland-Takt ist jedoch auch die Beschleunigung der Ein- und Ausfahrt aus dem Knoten Mannheim Richtung SFS Mannheim – Stuttgart notwendig (Umbau Weichenstraßen). In Zusammenhang mit der Maßnahme a. könnte damit eine Fahrzeit Mannheim – Stuttgart von ca. 30 Minuten erreicht werden, die für eine optimale Wirkung des Deutschland-Taktes in Baden-Württemberg und Bayern entscheidend ist.

Im BVWP 2003 war unter dem Projekt „Knoten Mannheim“ die Wiederherstellung der Verbindungskurve im Süden von Karlsruhe zur Rheinbrücke Richtung Wörth enthalten („Kurve Karlsruhe-West-Rastatt“; auch sog. „Dammerstocker Kurve“). Dieses Teilprojekt wurde aus dem vorliegenden Entwurf gestrichen, da die beiden Pfalzlösungen für den Güterverkehr nicht mehr weiterverfolgt werden. Der VCD hält dieses Teilprojekt – auch als Teil der Engpassbeseitigung im Bahnhof Wörth – nach wie vor für sinnvoll. Es sollte weiterverfolgt werden.

Auf der linken Rheinseite in Wörth befinden sich zwei für den Güterverkehr bedeutende Ziele. Durch einen Wiederaufbau der Dammerstock-Kurve könnte die Anbindung beider überregional bedeutender Ziele an den Güterverkehr auf der Schiene deutlich verbessert werden.

Das Mercedes-Benz-Werk Wörth der Daimler AG ist das größte Lkw-Werk der Welt. Über 400 Fahrzeuge werden dort täglich gefertigt. Es ist an das Industriestammgleis zwischen dem Bahnhof Wörth und dem Hafen Wörth angeschlossen.

Zum anderen befindet sich in Wörth der Landeshafen Rheinland-Pfalz, der als Containerhafen eine große Bedeutung für den Güterverkehr hat. Er gehört zu den 10 größten Binnenhäfen in Deutschland. Der Hafen hat nach Duisburg den zweithöchsten Containerumschlag unter deutschen Binnenhäfen. Bis zu 400 Container werden dort täglich verladen. Die Containerschiffe kommen in der Regel aus Antwerpen oder Rotterdam. Der Hafen ist trimodal. Er bietet auch eine Verlademöglichkeit von der Bahn aufs Schiff und umgekehrt an. Diese Möglichkeit wird bislang nur eingeschränkt genutzt.

Außerdem ist über das Industriegleis in Wörth die Papierfabrik Palm mit einer Jahresproduktion von 650.000 t an den Güterverkehr angebunden.

Güterzüge aus dem Süden müssen derzeit im Güterbahnhof Karlsruhe Kopf machen, um die linksrheinische Bahnstrecken und Ziele zu erreichen. Damit ist ein Zeitverlust von bis zu 1 Stunde verbunden. Durch den Wiederaufbau der Dammerstock-Kurve könnte dieser Zeitverlust vermieden werden und die Anbindung der linksrheinischen Ziele für den Güterver-

¹⁵ http://archiv.vcd-bw.de/presse/2013/20-2013/20131007_VCD_ICE_Stuttgart_Berlin_Murrbahn.pdf

kehr deutlich verbessert werden. Verbessert werden könnte damit auch die Anbindung des BASF-Werkes in Ludwigshafen, das über die durchgehend elektrifizierte linksrheinische Bahnstrecke ab Wörth zu erreichen ist. Außerdem könnte die linksrheinische Strecke dann bei kurzfristigen Störungen auf der rechten Rheinseite als Ausweichstrecke zur Verfügung stehen.

Mit dem Wiederaufbau des sehr kurzen Verbindungsstücks von etwa 1,2 km könnte damit die Güterverkehrsanbindung deutlich verbessert werden. Die Trasse ist nach wie vor vorhanden.

VCD-Forderung: Weitere Knotenmaßnahme Mannheim: Beschleunigung Ein-/Ausfahrt Mannheim Hbf; Wiederaufbau Dammerstocker Kurve (bei Karlsruhe)

2. Weitere Schienenprojekte

a. Gäubahn

Der Ausbau der Gäubahn Stuttgart Richtung Zürich ist ein Projekt, dem ein Vertrag mit der Schweiz (Vertrag von Lugano, 1996) zugrunde liegt. Dort war eine Fahrzeit von 2 ¼ Stunden zwischen Stuttgart und Zürich als Zielfahrzeit vereinbart worden. Tatsächlich liegt derzeit die Fahrzeit bei 3 Stunden und es liegen nach 20 Jahren weder Machbarkeitsstudien über die Erreichbarkeit dieser Fahrzeit noch planfestgestellte Ausbauabschnitte vor. Die bestehende Eingleisigkeit im Bereich südlich von Horb hat – durch die Lage der Kreuzungsstellen und der damit sich ergebenden festgelegten Fahrzeit bis zum Endpunkt der Stuttgarter S-Bahn-Netzes in Herrenberg – auch Auswirkungen auf die Umsetzbarkeit des 15-Minuten-Taktes der S-Bahn. Es ist wenig hilfreich im Sinne einer Gesamt-Optimierung des Netzes und der Investitionskosten, wenn der derzeit notwendige Ausbau des Abschnittes Herrenberg – Böblingen (3. Gleis für Führung der zukünftig stündlichen Fernzüge unabhängig von der S-Bahn im 15-Minuten-Takt) isoliert vom weiteren geplanten Ausbau südlich von Horb gesehen wird.

VCD-Forderung: Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn sind integriert unter Berücksichtigung auch der Engpässe im Bereich der S-Bahn Stuttgart zu ermitteln; aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen mit der Schweiz ist der Ausbau in den vorrangigen Bedarf (VB) aufzunehmen.

b. Hochrheinbahn und Bodensee-Gürtelbahn

Hochrheinbahn und Bodensee-Gürtelbahn stellen eine wichtige Verkehrsachse zwischen den Zentren Basel/Weil/Lörrach, Walshut, Schaffhausen, Singen, Friedrichshafen und Lindau dar. Allerdings wird diese Achse aufgrund der fehlenden Einstufung von Schaffhausen als Oberzentrum in der Karte 16 der Verbindungsqualität der Oberzentren nicht berücksichtigt. Vielmehr werden dort jeweils nur Verbindungen zum Oberzentrum Zürich berücksichtigt. Aufgrund der Besonderheit der Grenzlage erscheint hier eine zusätzliche Aufnahme einer direkten Verbindung vom Oberzentrum Weil/Lörrach zum Oberzentrum Singen als notwendig. Der Wegfall dieser Verbindung zugunsten von Verbindungen zum Oberzentrum Zürich erscheint nicht sachgerecht zu sein. Schon heute findet auf dieser Relation mit dem IRE Basel Bad. Bf – Singen – Friedrichshafen – Ulm eine Fernverkehrsverbindung mit Zügen des Nahverkehrs statt. Nur das Fehlen von formalen Fernverkehrszügen kann aber kein Ausschlusskriterium für die Aufnahme in den BVWP sein.

Die Elektrifizierung und die Herstellung der Zweigleisigkeit auf den noch fehlenden Abschnitten steht in Konkurrenz zum Ausbau der Autobahn A98. Wenn jedoch für den Autobahn-Ausbau ein Bedarf besteht (aufgrund unterstellter Nachfrage), wäre eine Alternativenbetrachtung (Ausbau Schiene) notwendig, um vergleichende Nutzen-Kosten-Berechnungen zu haben und die unterschiedlichen Umweltwirkungen aufgezeigt zu bekommen.

VCD-Forderung: Betrachtung des Ausbaus der Hoahrhein-/Bodensee-Gürtelbahn als Alternative zu den Straßenbauprojekten A98 und weiterer Bundesstraßenprojekte im Bodenseeraum, Aufnahme in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ zur Verbindung der Oberzentren Weil/Lörrach/Basel mit den Oberzentren Singen und Friedrichshafen.

c. Reaktivierung Rastatt – Roppenheim/Rheinbrücke Wintersdorf/ Elektrifizierung

Der Ausbau des Abschnittes Kehl – Appenweier sowie der Strecke Saarbrücken – Mannheim dürfte einen niedrigen Nutzen-Kosten-Faktor ergeben. Stattdessen schlagen wir die Reaktivierung der 1895 nach modernen Trassierungsgrundsätzen gebauten Strecke Rastatt – Roppenheim vor. Für eine signifikante Verkürzung der Reisezeit aus Süddeutschland nach Paris, aber auch nach Straßburg, bietet sich diese Bahnlinie für den HGV-Verkehr an. In der Vereinbarung von La Rochelle von 1992 ist dieser zweite, nördlich von Straßburg liegende Übergang beschrieben. Entsprechend wäre auf französischer Seite der Anschluss an die TGV-Est-Strecke bei Vendenheim herzustellen. Die TEN-Strecke Paris – München wäre entsprechend über diese Verbindung zu führen und dafür entsprechende EU-Mittel zu beantragen. Darüber hinaus hat die Strecke auch Bedeutung für den Regionalverkehr: Die Mittelzentren Baden-Baden und Rastatt haben keine direkte Verbindung mit Haguenau in Frankreich. Dieses Defizit steht im Widerspruch zu den Bemühungen, das Zusammenleben in anderen Bereichen der Grenzregion zu stärken. Genannt seien hier die Aktivitäten des EURODISTRIKT PAMINA, des PAMINA-Rheinparks und der grenzüberschreitenden Touristik-Gemeinschaft Baden-Elsass-Pfalz (Vis-à-Vis). Ziel ist die Reaktivierung der alten Bahnlinie Rastatt – Roeschwoog – Haguenau.

VCD-Forderung:

Aufnahme der Reaktivierung Rastatt – Roppenheim/ Elektrifizierung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht

d. Engpassbeseitigung Bahnhof Wörth – Winden – Neustadt (Schiene)

Ergänzung eines nicht mehr im Entwurf für den BVWP 2030 enthaltenen Projekts

Nicht berücksichtigt wurde im Entwurf der vom Land Rheinland-Pfalz angemeldete zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Wörth-Winden samt Elektrifizierung von Wörth nach Winden. Auch wenn die Planungen für den neuen Güterverkehrskorridor nunmehr ausschließlich rechtsrheinisch erfolgen und die Anbindung der Alsenzbahntalstrecke insoweit offenbar nicht mehr weiterverfolgt wird, ist der Ausbau der Strecke Wörth – Winden – Neustadt für die Region und insbesondere für die Bahnverbindungen von Karlsruhe aus in den überwiegenden Teil von Rheinland-Pfalz und das Saarland von enormer Bedeutung. Insbesondere dient dieses Projekt auch als Alternative zum Bau einer weiteren Rheinbrücke für den Straßenverkehr (s.u.).

VCD-Forderung: Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf-Engpass-Beseitigung

e. Ausbau Karlsruhe – Bashaide (– Rastatt) viergleisig (Schiene)

Projektnummer 2-004-V04 (?)

Projektname Korridor Mittelrhein

Potentieller Bedarf

Der Entwurf sieht den Bau eines dritten Gleises zwischen Karlsruhe und dem Abzweig Bashaide vor. Angesichts des bereits heute sehr hohen Aufkommens im Fernverkehr, Güterverkehr und Nahverkehr auf den beiden Bahntrassen zwischen Karlsruhe und Rastatt und der für die Zukunft prognostizierten Zuwächse bestehen Zweifel, ob der Bau eines dritten Gleises insoweit ausreicht. **Der VCD regt daher die Ausdehnung des Projekts auf ein viertes Gleis an.**

f. Lückenschluss Erbach – Ehingen/GVZ Herbertingen

Die unter Projekt 1-004 angemeldete ABS (Freiburg) – Immendingen – Herbertingen – Ulm wurde mit der Begründung „Durch die geringe Nachfrage nach Ost-West-Verbindungen im betroffenen Abschnitt sowie geeignetere Alternativstrecken für den SGV ist kein Nutzen des Ausbaus für den SPNV und den SGV gegeben. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen“ abgelehnt. Tatsächlich wird zum Ausbau der B311 in PRINS aufgeführt: „Die B 311 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige Ost-West Hauptverbindung zwischen Ulm und Freiburg dar.“ Damit ist belegt, dass diese Relation grundsätzlich eine hohe Nachfrage ausweist – es liegt an der Politik, ob diese hohe Nachfrage einseitig über die Straße abgewickelt wird oder ob auch konkurrenzfähige Reisezeiten im SPV geschaffen werden.

Für die diagonale Verbindung Ulm – Schweiz (via Singen) sowie zur Entlastung der eingleisigen Donautalbahn im Abschnitt Ulm – Ehingen (Donau) sollte eine Neubaustrecke Erbach – Ehingen zwischen der Südbahn und der Donautalbahn erfolgen. Damit würde auch die Auslastung der zur Elektrifizierung vorgesehenen Südbahn weiter erhöht werden. Im weiteren Verlauf entsteht damit eine Abkürzungsstrecke in die Schweiz, die durch die Einrichtung eines GVZ in Herbertingen weiter aufgewertet werden könnte. Dies stellt auch ein Alternativkonzept zum weiteren Ausbau der B311 mit ihrem hohen Schwerverkehrsanteil dar.

VCD-Forderung:

Aufnahme einer eingleisigen Neubaustrecke Erbach – Ehingen sowie eines GVZ Herbertingen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht

3. Straßenprojekte

a. Rund um Stuttgart (B10/B27)

- im Zuge der B 10 (Maßnahmen Nr. 183, 178, 180 und 179) im Vordringlichen Bedarf
- und B 27 (Maßnahme Nr. 207) im Vordringlichen Bedarf

Beide Maßnahmen, also der Ausbau der B 10 östlich und westlich von Stuttgart und der Ausbau der B 27 südlich von Stuttgart, lassen erwarten, dass durch die geplanten Maßnahmen der Kfz-Verkehr nicht nur in den Zufahrten, sondern auch in der Landeshauptstadt selbst zunimmt. Der vorgeschlagene Ausbau der B 10 östlich und westlich von Stuttgart

endet jeweils an den Toren der Landeshauptstadt, der projektierte Ausbau der B 27 am südlichen Stadtrand. Die heutigen Verkehrsmengen betragen ca.

- B 10 östliche Markungsgrenze: 84 000 Kfz/Tag
- B 10 westliche Markungsgrenze (Neuwirtshaus): 50 000 Kfz/Tag
- B 27 südliche Markungsgrenze (Echterdinger Ei): 76 000 Kfz/Tag

Mit dem Ausbau der B 10 Ost von 4 auf 6 Fahrstreifen würde sich die Kapazität um 50% erhöhen, mit dem Ausbau der B 10 West bei Neuwirtshaus von 4 auf 6 Fahrstreifen ebenfalls um 50%, im weiteren Verlauf von 2 auf 4 Fahrstreifen um 100% und mit dem Ausbau der B 27 Süd von 4 auf 6 Fahrstreifen auch hier um 50%.

Aufgrund der hohen Schadstoff- und Lärmbelastungen hat die Stadt Stuttgart in ihrem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit konventionellem Antrieb um 20% als Ziel ausgegeben. Dieser Zielwert soll die Einhaltung der Feinstaubbelastung gewährleisten. Nach Aussagen des Umweltamtes der Stadt Stuttgart ist an den Hauptverkehrsstraßen die Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxide¹⁶ nur möglich, wenn die Kfz-Belastung um 50% reduziert wird. Auch zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten wäre eine entsprechende Verkehrsreduzierung erforderlich.

Die EU hat die Einhaltung der Grenzwerte der Schadstoffbelastung ausdrücklich nicht nur für die Stadt Stuttgart, sondern auch für die gesamte Region eingefordert.

Ein Ausbau der Bundesstraßen mit o.g. Kapazitätserhöhung würde den Zielen der Stadt Stuttgart diametral entgegenstehen. Staus und Druck auf Erhöhung der Kapazitäten innerhalb der Stadt würden zunehmen. Die genannten verkehrspolitischen Ziele zum Schutz der Bevölkerung lassen sich dann nicht umsetzen.

Durchgangsverkehr

Ein Ausbau der B 10 östlich und westlich der Stadt Stuttgart in Verbindung mit dem Bau des Rosensteintunnels würde dazu führen, dass mitten durch die Landeshauptstadt eine großräumige Verbindung mit höherer Kapazität ausgebaut wird: Parallel zur Autobahn A 8 wird die B 10 nahezu ortsdurchfahrtsfrei zwischen Ulm / A 8 und Bruchsal / A 5 als schnelle Verbindung für Pkw- und Lkw-Verkehr angeboten, die dann von Geislingen bis Vaihingen/Enz mindestens 4-streifig, teilweise 6-streifig ausgebaut ist. Denkbar sind dann Verkehrsverlagerungen und zusätzlich erzeugter Verkehr in der Größenordnung von 30 000 bis 40 000 Kfz/Tag auf dieser Trasse. Für die Anwohner in Stuttgart von Hedelfingen über Stuttgart Ost, Feuerbach, Zuffenhausen bis Stammheim wäre dies genauso wenig vertretbar wie für die Anwohner im weiteren Verlauf der B 10.

Ziel- und Quellverkehr

Abgesehen von dem Ziel, den Kfz-Verkehr in Stuttgart deutlich zu verringern: Das städtische Straßennetz der Landeshauptstadt verträgt keinen zusätzlichen Verkehr. Schon heute sind die Stauzeiten vergleichsweise hoch. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in

¹⁶ die aktuellen Probleme der KFZ-Hersteller mit der legalen Einhaltung der Grenzwerte verschärfen die Situation noch

der Stadt Stuttgart mit dem Pkw immer noch deutlich besser als mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln, wie in einer aktuellen Studie festgestellt wurde (www.stuttgart.ihk24.de).

Eine Lösung des Problems kann nur darin bestehen, den ÖPNV deutlich zu verbessern. Ein Ausbau der Zufahrtsstraßen in die Landeshauptstadt wäre dann aber kontraproduktiv und würde den Nutzen des ÖPNV mindern. Dies gilt besonders auf der Relation B 10 Ost, die mit der S-Bahn und mit Regionalzügen schon heute mit der Straße konkurrieren muss. Auch die Bereiche westlich von Stuttgart sind über die Strohgäubahn und die S-Bahn angebunden, Vaihingen/Enz auch mit Regional- und Fernverkehrszügen. Diese Konkurrenzsituation zum ÖPNV wird im BVWP nicht berücksichtigt und nicht bewertet.

Zu den Einzelmaßnahmen:

B 10 Stuttgart-Neckarpark – Plochingen: 6-streifiger Ausbau (Maßnahme Nr. 183)

Die Maßnahme hat eine negative Umweltbilanz (mit knapp 80 Millionen Euro nahezu so hoch wie die Baukosten von über 100 Millionen Euro) und würde zu plus 20 000 t CO₂ und 34 t NO_x pro Jahr führen. Die Tatsache, dass örtlich überhaupt keine Flächen für zusätzliche Fahrspuren vorhanden sind, wird nicht berücksichtigt. Das NKV von 7,1 wird nur durch angenommene Zeitgewinne errechnet, die im Ziel- und Quellverkehr von Stuttgart aufgrund begrenzter innerstädtischer Kapazität gar nicht auftreten können. Zur grundsätzlichen Kritik bei den berücksichtigten Zeitgewinnen s.o. Methodenkritik.

B 10 Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Neuwirtshaus: 6-streifiger Ausbau (Maßnahme Nr. 178)

Für die 7 Millionen Euro teure Maßnahme wurde ein NKV von > 10 errechnet. Wer die Situation kennt, weiß, dass die Leistungsfähigkeit im Zuge der Heilbronner Straße beschränkt ist und eine Kapazitätserhöhung auf dem davor liegenden Abschnitt keinerlei Nutzen hätte.

B 10 Enzweihingen – Stuttgart: 4-streifiger Ausbau (Maßnahme Nr. 180)

Die prognostizierte durchschnittliche Verkehrsbelastung von 25 000 Kfz/Tag rechtfertigt den 4-streifigen Ausbau nicht. Im BVWP wird zugestanden, dass auch eine dreistreifige Lösung ausreichen würde. Höhere Verkehrsbelastungen wären nur zu erwarten, wenn Verkehr verlagert oder induziert wird. Tatsächlich kann eine zweistreifige Fahrbahn bis zu 40 000 Kfz aufnehmen, entscheidend ist die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten.

Die Maßnahme hat deshalb auch ein vergleichsweise geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,4. Dies, obwohl der Verbrauch der landwirtschaftlichen Fläche dabei nicht ausreichend berücksichtigt wird, wohingegen wie in allen anderen Fällen ein nicht zu realisierender Zeitgewinn angesetzt wird.

B 10 Umfahrung Enzweihingen (Maßnahme Nr. 179)

Zu dieser Maßnahme, die ganz stark in die Naturräume der Enz eingreifen, gibt es eine Alternative mit einer kurzen Tunnellösung auf der Bestandstrasse mit gleicher Leistungsfähigkeit – ohne nennenswerten Flächenverbrauch.

B 27 zwischen Leinfelden-Echterdingen und Eich: 6-streifiger Ausbau (Maßnahme Nr. 207)

Für diesen Abschnitt der B 27 wird im Planungsfall eine so hohe Verkehrsbelastung angesetzt wie heute schon bestehend (80 000 Kfz/Tag). Da die Leistungsfähigkeit nicht durch die Anzahl der Fahrstreifen, sondern durch Beschränkungen in den Knotenpunkten und der Zufahrt nach Stuttgart begrenzt wird, bringt ein Ausbau mit je einem Fahrstreifen pro Richtung keine Vorteile. Das NKV von mehr als 10 wird alleine durch den angenommenen Zeitvorteil erreicht, der aber mit dem Ausbau nicht erreicht werden kann. Da die Stadt Stuttgart den Kfz-Verkehr reduzieren möchte und muss, ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit kontraproduktiv. Für den Ausbau werden fast 17 ha beste Ackerflächen verbraucht. Der Schaden für die Umwelt wird mit 26 Millionen Euro angegeben.

Als Alternative im Schienenverkehr wird der Ausbau der Wendlinger Kurve in Form einer kreuzungsfreien zweigleisigen Verbindungskurve vorgeschlagen, damit können Metropol-express-Züge zusätzlich zu den bisher vorgesehenen Regionalexpress-Zügen auf der Achse Stuttgart – Flughafen – Reutlingen – Tübingen eingerichtet werden, die auch die Unterwegshalte bedienen und die Seitentäler (Ermstal, Neuffener Tal) anbinden, während die RE-Züge durch Restriktionen dorthin keinen Anschluss vermitteln.

Damit kann die Reisezeit in ähnlicher Weise verkürzt werden und eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erzielt werden.

B 29 (Nordoststring) im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht

Das Projektdossier basiert auf alten Plänen aus dem Linienbestimmungsverfahren 2003-2004. Im Rahmen des Verfahrens kam man damals zum Ergebnis, dass der Nordoststring sehr starke Zerstörungen in der Natur und Landschaft im Nordosten Stuttgarts zur Folge hätte, die weder zu vermeiden noch zu verantworten wären. Der Nordoststring wurde auf einer Skala von 1,0 (hohes ökologisches Risiko) bis 4,0 (geringes ökologisches Risiko) mit 1,1 bewertet. **Eine noch schlechtere ökologische Bewertung ist kaum möglich!** Ebenso wurde auch festgestellt, dass durch den Nordoststring großräumig viele Wohngebiete, von Kornwestheim bis Waiblingen mit zusätzlichem Verkehrslärm belastet würden. Diese Ergebnisse führten zum Abbruch der Planungen und zum endgültigen Beenden des Projekts.

Neue Pläne oder Erkenntnisse liegen nicht vor. Die Kosten haben sich in der Zwischenzeit beinahe verdoppelt. Es ist nicht plausibel, warum das Projekt im Dossier des BVWP-Entwurfs dennoch einen höheren Nutzen-Kosten-Faktor erhielt und in puncto Umweltbetroffenheit mit „mittel“ bewertet wurde. Ebenso falsch ist die Angabe im Umweltbeitrag Teil 1, es würde keine zusätzliche Lärmbelastung geben.

Begründung des Projekts stimmt nicht.

Im Dossier wird das Projekt wie folgt begründet: „erhebliche Verkehrsentslastung des gesamten Raumes“. Zum Einen würden nicht nur nach den aktuellen Prognosen des BMVI 48.000 Fahrzeuge durch die Gemarkung Fellbach fahren, sondern auch der Kappelbergtunnel würde zusätzlich belastet – und damit in der weiteren Folge auch die Stuttgarter Innenstadt. Zum Anderen soll lt. Staatssekretär Barthle durch den Nord-Ost-Ring eine kreuzungsfreie Verlängerung der B29 nach Augsburg entstehen. Würde die Straße gebaut, so würde sie durch ihre überregionale Bedeutung eine zusätzliche Belastung für Fellbach, Kornwestheim, Stuttgart und auch das Remstal bringen. So würde beispielsweise die Nürnberger

Straße in Stuttgart-Bad Cannstatt mit 3.000 LKW pro Tag belastet (heute: unter 1.000). Auch die B29 im Remstal würde mit 8.000 Kfz/Tag zusätzlich belastet.

Desweiteren stimmt die Verknüpfung überregionaler und nationaler Verkehre nicht mit der Bewertung überein, raumordnerische Ziele wären nicht bewertungsrelevant.

Verhinderung kleinräumiger Lösungen

Die Planung des NOR würde die derzeit geplanten regionalen, im Konsens zwischen Landesregierung und Anliegerkommunen getroffenen Maßnahmen zur Verkehrsentslastung verhindern. Eine Parallelplanung ist rechtlich ausgeschlossen. Diese derzeit geplanten lokalen Lösungen wurden unzulässigerweise bei der Alternativenprüfung nicht berücksichtigt. So könnte die seit Jahren geplante Stadtbahn Remseck – Ludwigsburg sehr wohl eine Alternative für den Nordoststring darstellen – eine Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm ist geplant.

Fehlerhafte Zahlen

Was sich sonst noch geändert hat, sind die Verkehrsprognosen, die fehlerträchtiger zu sein scheinen als die alten. So ist z.B. für den Bezugsfall eine mittlere Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz pro Tag angegeben – also auf einer Straße die gar nicht existiert! Auch andere Verkehrszahlen weichen stark von den offiziellen Prognosen und Verkehrszählungen ab. So werden für die B10/27 in Zuffenhausen 31.000 Kfz/Tag für 2030 prognostiziert. Tatsächlich werden dort heute schon im Mittel 65.000 Kfz pro Tag gezählt. Dagegen wurde die Waiblinger Westumfahrung mit ihren ca. 17.000 Kfz/Tag nicht berücksichtigt. Die Ludwigsburger Straße in Oeffingen wird im Modell mit 17.000 Kfz/Tag bewertet. Tatsächlich fahren dort 4.800 Fahrzeuge pro Tag. Ebenso die Ortsdurchfahrt durch Schmidlen und Oeffingen: Im Rechenmodell werden 17.000 Fahrzeuge angenommen (real sind es 9.000-10.000 pro Tag). Ebenso weist die südliche Esslinger Straße nicht 17.000 Kfz/Tag auf, wie im Modell angegeben, sondern 9.000. Diese Liste könnte man noch um weitere Beispiele ergänzen.

NKV stimmt nicht

Nach der Methodik zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors wird induzierter (zusätzlicher) Verkehr mit all seinen klimaschädlichen Folgen nicht als etwas Negatives bewertet, sondern fließt als Vorteil in die Bewertung ein. Dagegen werden unter „Kosten“ ausschließlich die Planungs- und Baukosten berücksichtigt. Eventuelle Schäden (Ökologie, Lärmbelastung, Vernichtung von Acker usw.) werden ignoriert. Nur durch diese Kriterienänderung kann plausibel erklärt werden, wieso dieses Projekt trotz fast doppelt so hoher Kosten plötzlich eine bessere Bewertung bekommt als bei früheren Planungen. Der hohe Nutzen von Reisezeitverkürzungen ist fraglich (s.o.).

Zuwiderlaufen nationalen Zielen

Das Projekt torpediert das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. In Folge des Baus würden 3,6% des Verkehrs (2,13 Mio. Pkw-km p.a.) von der Schiene auf die Straße verlagert.

Die zusätzlichen errechneten 5.681 Tonnen CO₂ pro Jahr behindern das Erreichen von Klimaschutzzielen.

Große ökologische Schäden

Der NOR zerschneidet ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Derzeit fußläufig erreichbare und sehr beliebte Naherholungsgebiete wären für Tausende Fellbacher nicht mehr existent. Zur Erholung müssten die Anwohner weitere Wege – meist mit dem Auto – auf sich nehmen und damit zusätzlichen Verkehr induzieren.

Der NOR zerschneidet ökologisch sensible Bereiche

Die Straße würde viele Brutplätze und Habitate gefährdeter Tierarten (zum Teil auf der roten Liste) vernichten. Der Eingriff kann auch nicht durch Ausgleichsmaßnahmen neutralisiert werden. Betroffen wären Rebhuhn, Halsbandschnäpper, Steinkauz, Feldlerche, Mittelspecht, Grauspecht, Neuntöter, Schwarzmilan, Springfrosch, Grasfrosch, Erdkröte, Teichmolch, Bergmolch. Diese Schäden sind in die Bewertung des Projekts nicht eingeflossen.

Der NOR zerschneidet wertvolle landwirtschaftliche Böden

Die Trassenführung verläuft über im europäischen Vergleich beste Böden (Löß-Parabraunböden) mit zahlreichen Äckern und Obstgärten. Zwischen 15 ha und 20 ha besten Agrarlandes würden verbraucht. Diese Schäden sind auch nicht in die Bewertung des Projekts eingeflossen.

Lärmbelastung

Entgegen der Angabe im Dossier, der NOR würde keine zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner erzeugen, wurde schon 2010 von Pressel&Molnar eine erhebliche Mehrbelastung mehrerer Wohngebiete (u.A. Oeffingen: bis zu 9 dB(A)) berechnet.

Luftverschmutzung

Selbst bei den zu niedrig angesetzten Verkehrszahlen würde der Nordoststring durch zusätzlichen Verkehr 5.681,05 t CO₂ pro Jahr erzeugen. Das läuft den Klimaschutzziele der Bundesregierung und der Verträge von Paris zuwider. Ebenso würde die Feinstaubbelastung um 0,187 t pro Jahr wachsen. Auch in Stuttgart am Neckartor würde die Belastung wachsen.

Zusammenfassung

Die genannten BVWP-Maßnahmen im Zuge der B 10, B 27 und B 29 in Höhe von rund 500 Millionen Euro würden dazu führen, dass die Verkehrsbelastung in und durch Stuttgart zunehmen wird. Dies widerspricht den gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und Feinstaubminderung, dem Lärmaktionsplan, dem Ziel zur Minderung des Kfz-Verkehrs um 20% nach dem Verkehrsentwicklungskonzept und den Zielen des Klimaschutzkonzepts der Stadt Stuttgart. Da in der Stadt mit der bestehenden Verkehrsbelastung Fahrverbote drohen, wäre es sinnvoll, die finanziellen Mittel in Verbesserungen zum ÖPNV zu stecken.

VCD-Forderung: Keine Aufnahme der Maßnahmen Ausbau B 10/B 27/B 29 (Nordoststring) in den BVWP 2030, stattdessen Alternativ-Betrachtung des Ausbaus des Schienenverkehrs/ÖPNVs in der Region Stuttgart.

b. vierstufiger Ausbau B 500 bis zu L 75 (Straße)

Projektnummer B500-G10-BW

Projektname A 5 - B 36

B 500 A 5 - L 75

Vordringlicher Bedarf

Die B 500 auf der Staustufe Iffezheim, die der einzige nennenswerte Zubringer ist, hatte im Jahr 2014 lediglich ein Verkehrsaufkommen von 14.000 Kfz im DTV. Seit 2007 sind die dort gemessenen Verkehrszahlen (selbst unter Berücksichtigung der baustellenbedingten Delle in den Jahren 2011-2013) tendenziell rückläufig. Die vom Entwurf für den BVWP 2030 zugrunde gelegten Verkehrsprognosen sind vollkommen unrealistisch. Ein Bedarf für den vierspurigen Ausbau ist nicht ersichtlich. Erst recht ist keine Einstufung in den vordringlichen Bedarf gerechtfertigt.

Zudem ist eine Anbindung des Baden-Airparks durch eine neue Ausfahrt von der A5 bereits in Planung. Der vierstufige Ausbau kann daher nicht mehr damit begründet werden, dass „der Abschnitt zwischen der A 5 und der B 36 gleichzeitig als Anbindung des Baden-Airpark von Norden dient“. Die frühere B 36 wurde zudem zwischenzeitlich zur Landesstraße (L 75) herabgestuft. Auch das belegt, dass die vom Entwurf zugrunde gelegte Wertigkeit nicht zutrifft. Dementsprechend ist auch der Projektname mittlerweile unzutreffend.

Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses mit 7,7 ist vollkommen unplausibel. Sämtlicher Verkehr westlich der L 75 (ehemals B 36) geht zur und über die Staustufe Iffezheim, die lediglich zweiseitig ist. Dieser Engpass bleibt bestehen. Auf der 2,5 km langen Strecke sind daher keine nennenswerten Verbesserungen zu erzielen, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis auch nur ansatzweise rechtfertigen könnten.

VCD-Forderung: Herausnahme aus dem BVWP 2030

c. Rheinbrücke Karlsruhe (Straße)

Hauptprojekt B 36/B 293-G10-RP-BW

Projektname Wörth am Rhein (B 9) - Lgr. RP/BW

Projektnummer B 36/B 293-G10-RP-BW-T1-RP

und

Projektname B 36/B 293-G10-RP-BW-T2-BW

Projektnummer B 293 Lgr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) Vordringlicher Bedarf

Beide Teilprojekte sind bereits im BVWP 2003 unter der irreführenden Bezeichnung „2. Rheinbrücke“ enthalten. Zwei getrennte Planfeststellungsverfahren laufen seit März 2011. Die Aufnahme in den BVWP 2003 und die Aufnahme in den Entwurf für den BVWP 2030 leiden genauso wie die Planfeststellungsverfahren darunter, dass unter einseitiger Betrachtung nur des Straßenverkehrs die Existenz einer Schienenverbindung zwischen Karlsruhe und Wörth parallel zur bestehenden Rheinbrücke Maxau (B 10) und damit die Existenz von zwei Rheinbrücken zwischen Karlsruhe und Wörth vollkommen ausgeblendet wird. Alternativen auf der Schiene und die Möglichkeit einer Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene werden nicht betrachtet. Der vom Land Baden-Württemberg durchgeführte Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“, dessen Ergebnisse dem Bun-

desverkehrsministerium vorliegen, hat Ende 2011 aufgezeigt, dass die 22 Züge, die im morgendlichen Berufsverkehr von Wörth nach Karlsruhe fahren, lediglich zu 70% der Sitzplätze, also nicht einmal zu 50% der Gesamtkapazität ausgelastet sind. Allein durch den Einsatz von anderem Zugmaterial ließe sich diese Kapazität sogar deutlich steigern. Zudem wurden beim Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“ Möglichkeiten aufgezeigt, durch einen Ausbau des Bahnhofs Wörth und der Strecke Wörth-Winden-Neustadt die Kapazität auf der Schiene zu erhöhen.

Anders als noch im BVWP 2003 vorgesehen, erfolgt keine direkte Anbindung des Projekts im Westen mehr an das Wörther Keuz als die zentrale West-Ost-Achse, sondern nur noch an die B 9. Im Osten erfolgt die Anbindung an die B 10 in Höhe des Ölkreuzes Karlsruhe. Die B 10 ist dort und östlich davon insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr Richtung Karlsruhe häufig überlastet. Sofern sich Staus auf die Rheinbrücke Maxau und in die Pfalz ausdehnen, liegt dies nicht an der Kapazität der bestehenden Rheinbrücke, sondern ausschließlich an Engpässen im nachfolgenden Netz auf Karlsruher Stadtgebiet. Das Bauprojekt bringt daher keine Entlastungswirkung mit sich. Es kann auch keine Engpässe im Straßennetz beseitigen. Vielmehr ist sogar mit einem höheren Stauaufkommen zu rechnen. Schließlich sollen dort, wo heute 3 Spuren auf 2 Spuren reduziert werden (sog. Knielinger Pförtner) und damit ein Engpass besteht, künftig insgesamt 5 Spuren von 2 Trassen zusammengeführt werden. Im Ergebnis wird daher das gelegentlich über den Rhein aufkommende Stauaufkommen nicht beseitigt, sondern künftig lediglich auf 2 Trassen verteilt werden. Schon deshalb liegt eine höhere Stauanfälligkeit – sollte das Projekt realisiert werden – auf der Hand. Das gilt erst recht, sofern – wie die Nutzen-Kosten-Rechnung unterstellt – durch das Neubauprojekt zusätzlicher Verkehr induziert wird. Jede Zunahme des Verkehrs auf der Straße wirkt sich an dieser Stelle zwingend negativ auf den Verkehrsfluss aus. Noch mehr als bei anderen Straßenbauprojekten darf induzierter Verkehr daher hier in der Bewertung nicht als positiv, sondern als zwingend negativ angesehen werden.

Allerdings sind die veranschlagten Fahrzeitgewinne nicht nur deshalb zu hoch veranschlagt, weil keine Verbesserung des Verkehrsflusses, sondern eine Erhöhung der Stauanfälligkeit zu erwarten ist. Die prognostizierten Fahrzeitgewinne sind auch deshalb nicht zu erwarten, weil die unterstellten Fahrzeitenverluste durch den Engpass am Knielinger Pförtner schon heute längst nicht so hoch sind wie unterstellt. Ein von der Stadt Karlsruhe in Auftrag gegebenes und Ende 2011 beim Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“ vorgestelltes Staugutachten, das dem Bundesverkehrsministerium vorliegt, belegt:

- Kleine Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 5 und 10 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 1,0 und 2,0 Kilometern treten an rund 20% aller Werktage auf.
- Mittlere Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 10 und 15 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 2,0 und 3,0 Kilometern treten an rund 8% aller Werktage auf.
- Große Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung von mehr als 15 Minuten und einer Staulänge von mehr als 3,0 Kilometern treten an etwa 2% aller Werktage auf.

Selbst wenn man diese Störungen durch die Neubautrasse beseitigen könnte, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Autofahrer im morgendlichen Berufsverkehr anschließend auf der B 10 auf dem deutlich störungsanfälligeren Karlsruher Stadtgebiet im Stau stehen.

Dass die Stauproblematik nicht ansatzweise so groß ist wie gemeinhin dargestellt und für den Entwurf zum BVWP 2030 unterstellt, belegt auch anschaulich ein Blick auf die freien Kapazitäten der parallel führenden Eisenbahnbrücke: Derzeit nutzen im morgendlichen Berufsverkehr lediglich rund 3.000 Pendler die 22 Züge, die zwischen 6-9 Uhr von Wörth nach Karlsruhe fahren, diejenigen Pendler eingeschlossen, die als Endziel nicht Karlsruhe haben, sondern weiterfahren. Das Statistische Jahrbuch der Stadt Karlsruhe weist hingegen allein 6.634 Einpendler aus Wörth, Landau, Jockgrim, Kandel, Rülzheim, Germersheim und Rheinzabern aus, alles Gemeinden, die mit einer direkten Bahnlinie ohne Umstieg nach Karlsruhe angebunden sind. Da nur sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer erfasst sind, muss man diese Zahl um rund ein Drittel erhöhen. Hinzu kommen die Einpendler aus einer Vielzahl von Gemeinden, die mit einem einzigen vertakteten Umstieg nach Karlsruhe kommen können (etwa an den Bahnstrecken nach Lauterburg, Weißenburg, Bad Bergzabern oder Annweiler) oder mit Direktanschluss, die im Statistischen Jahrbuch nicht ausgewiesen werden. Wenn von all diesen Pendlern nur ein Bruchteil mit der Bahn fährt, liegt es auf der Hand, dass es mit dem vielbeschworenen Stau auf der Rheinbrücke nicht so schlimm sein kann.

Deshalb ist der – für Straßenbauprojekte ohnehin äußerst niedrige – Nutzen-Kosten-Faktor von 1,8 selbst in dieser Höhe nicht nachvollziehbar und nicht realistisch. Der Entwurf führt insoweit zutreffend aus, dass beide Teilprojekte nur gemeinsam bewertbar sind. Die Gesamtprojektkosten für beide Teilprojekte werden insgesamt mit 114,8 Millionen Euro (75,5 Millionen Euro + 39,3 Millionen Euro) angegeben. Der Presse und Rückmeldungen von Bundespolitikern war jedoch zu entnehmen, dass das Bundesverkehrsministerium die Kosten gegenüber dem Bundesrechnungshof hingegen bereits mit einem höheren Betrag von 120 Millionen Euro angegeben hat. Auch dieser Betrag von 120 Millionen Euro erscheint zu niedrig angesetzt. Weshalb die bewertungsrelevanten Neubaukosten dann auch noch auf 103,7 Millionen Euro nach unten korrigiert werden, ist nicht nachvollziehbar. Lässt man dann auch noch die den Straßenbau generell begünstigenden Faktoren der Nutzen-Kosten-Berechnung außer Betracht, liegt auf der Hand, dass ein Nutzen-Kosten-Faktor jenseits von 1,0 mit den beiden Teilprojekten nicht erreicht werden kann. Nachdem der Bundesverkehrsminister vor einiger Zeit selbst mit den Worten zitiert wurde, „Straßenbauprojekte mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von weniger als 4,0 baue er nicht, wäre es konsequent, das Projekt sofort zu stoppen und aus dem vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 herauszunehmen.

Auch durch eine spätere Anbindung an die B 36 (Teilprojekt 3; siehe unten) ist keine Beseitigung von Engpässen oder Staus zu erwarten. Die B 36 ist zu den kritischen Zeiten im morgendlichen Berufsverkehr ebenfalls ausgelastet bzw. überlastet.

Das Projekt weist die erforderliche Fernverkehrsrelevanz nicht auf. Erst recht kann keine Rede davon sein, dass „das Projekt einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überregionalen Durchgangsverkehrs leistet“ (Begründung zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf). Das Bundesverkehrsministerium ist 2010 davon ausgegangen, dass lediglich 1.200 Kfz/Tag die Neubautrasse im Fernverkehr befahren werden. Diese Angabe erfolgte auf der Grundlage des überholten und mittlerweile teilweise revidierten Verkehrsgutachtens vom Modus Consult aus dem Jahr 2004, das noch ein Verkehrsaufkommen von insgesamt

23.500 Kfz täglich veranschlagte. Daraus ergibt sich ein Fernverkehrsanteil von gerade einmal 5,1%. Mittlerweile wird die Verkehrsbelastung für die Teilprojekt 1 (RP) und 2 (BW) für den BVWP 2030 nur noch mit 15.000 Kfz/24 h prognostiziert. Bei einem Fernverkehrsanteil von 5,1% ist folglich nur noch von 765 Kfz/Tag auszugehen, die dort im Fernverkehr unterwegs sind. Dieser äußerst geringe Fernverkehrsanteil ist nicht verwunderlich. Die Anbindung der Trasse erfolgt im Westen lediglich auf die B 9. Auf der B 9 sind Fahrzeuge im Fernverkehr fast ausschließlich in Nord-Süd-Richtung unterwegs. Aufgrund der mittlerweile erfolgten Einbindung der B 9 in die Lkw-Maut sind Mautflüchtlinge dort nicht mehr unterwegs. Da die Neubautrasse gegenüber der Hauptachse mit deutlichen Umwegen verbunden ist, ist auch insoweit kein Ausweichverkehr zu erwarten. Selbst bei einer Anbindung an die B 36 ist keine Erhöhung des Fernverkehrsanteils zu erwarten, da die Neubautrasse im Westen nur durch einen Umweg zu erreichen und die Anbindung an die B 36 für den Durchgangsverkehr uninteressant ist.

VCD-Forderung: Statt des Baus der Straßenbrücke Attraktivitätssteigerung der parallelen, nicht ausgelasteten Eisenbahnverbindung

d. Anbindung an B 36 (Straße)

Projektname Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe
Projektnummer B 36/B 293-G10-RP-BW-T3-BW
B 36 Vordringlicher Bedarf

Das Projekt weist die erforderliche Fernverkehrsrelevanz wie die beiden Teilprojekte 1 und 2 (vgl. c.) ebenfalls nicht auf. Schon bei den vom Entwurf zum BVWP 2030 zugrunde gelegten 1.160 Kfz/24h für die Querspange kann von einer Fernverkehrsrelevanz keine Rede sein. Dieser Wert ist zudem ersichtlich zu hoch angesetzt. Für die Teilprojekte 1 und 2 geht das Bundesverkehrsministerium selbst nur von einem Fernverkehrsanteil von 5,1% aus, obwohl dort eine Anbindung an die B 10 erfolgt und damit eine Nutzung für den Durchgangsverkehr – wenn auch nur für ein sehr beschränktes linksrheinisches Einzugsgebiet – plausibel erscheint. Bei dem für die Querspange zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen von 21.000 Kfz/Tag würde selbst ein Anteil von 5,1% nur einen Wert von 1.071 Kfz im Fernverkehr ergeben. Die Anbindung an die B 36 im Westen ist jedoch für den Durchgangsverkehr uninteressant. Es ist daher insoweit sogar noch von einem deutlich geringeren prozentualen Fernverkehrsanteil als für die Teilprojekte 1 und 2 auszugehen.

Das Projekt weist ebenfalls einen für Straßenbauprojekte äußerst niedrigen Nutzen-Kosten-Faktor auf, der mit 1,7 sogar noch geringer ist als für die Teilprojekte 1 und 2. Auch diese Berechnung ist zudem nicht plausibel und fehlerhaft. Lässt man die den Straßenbau generell begünstigenden Faktoren der Nutzen-Kosten-Berechnung außer Betracht, liegt auf der Hand, dass ein Nutzen-Kosten-Faktor jenseits von 1,0 nicht erreicht werden kann.

Die geplante Trassenführung geht außerdem unmittelbar am Neubaugebiet Knielingen 2.0 vorbei, das für 1.500 Einwohner konzipiert und zum einem Großteil bereits umgesetzt ist. Die für die Projektierung im Entwurf zum BVWP 2030 zugrunde gelegte Karte ist dementsprechend veraltet, da sie die bereits bestehenden und geplanten Neubauten nicht berücksichtigt. Bis zu einer etwaigen Umsetzung des Straßenneubauprojekts wird das Neubaugebiet komplett bebaut sein. Die Zahl der Einwohner, die durch Verkehrslärm stärker betroffen sein wird, ist daher keineswegs mit Null anzusetzen. Es ist vielmehr von einer starken

Betroffenheit des kompletten Neubaugebiets auszugehen. Von stärkerem Verkehrslärm betroffen sein werden auch die bereits vorher bestehenden Wohnbereiche westlich der Eggensteiner Straße. Die Zahl der von Verkehrslärm neu oder stärker betroffenen Einwohner dürfte daher die Zahl von 1.724 Einwohnern, die nach dem Entwurf für den BVWP 2030 entlastet werden sollen, erreichen oder sogar übersteigen.

VCD-Forderung: Herausnahme des Projektes aus dem BVWP 2030.

e. Ersatzbrücke Karlsruhe-Wörth (Straße)

Ergänzung eines nicht mehr im Entwurf für den BVWP 2030 enthaltenen Projekts

Das Land Baden-Württemberg hat den Bau einer sog. „Ersatzbrücke“ an Stelle der bestehenden Rheinbrücke Maxau (B 10) zum BVWP 2030 angemeldet. Diese Anmeldung wurde nicht berücksichtigt. Zur Begründung wurde insoweit ausgeführt, es könnten nur „Ausbauprojekte, mit denen ein wesentlicher kapazitiver Zuwachs einhergeht“ aufgenommen werden. „Dieser kapazitive Zuwachs wäre nur mit einer durchgehenden Erweiterung des Streckenzuges zu erlangen. Der Bau lediglich einer Ersatzbrücke in einem größeren Querschnitt als derzeit vorhanden würde dies nicht erreichen, da der Ausbau des anschließenden Streckenbereichs nicht vorgesehen bzw. nicht umsetzbar ist.“ heißt es insoweit in einem Schreiben aus dem Hause der Staatssekretärin Bär beim Bundesverkehrsministerium vom 08.07.2014 an die Hardtwaldfreunde Karlsruhe.

Diese Begründung ist nicht nachvollziehbar. Die von der Landesregierung Baden-Württemberg erfolgte Meldung der Ersatzbrücke zum BVWP 2030 erfolgte als Anmeldung eines Ausbauprojekts, mit dem im Fall der Realisierung ein wesentlicher kapazitiver Zuwachs einhergehen würde. Die Rheinbrücke Karlsruhe-Maxau ist entstanden als vierspurige Brücke mit zwei Standstreifen als Einheit auf einem einzigen Baukörper. Die sechsspurige Führung erfolgte später durch die Umwidmung der Standstreifen, die dafür nicht konzipiert waren, zu Fahrspuren. Die mittelfristige Sanierungsbedürftigkeit der Brücke ist insbesondere dadurch bedingt, dass der Schwerverkehr nunmehr über den (ursprünglichen) Standstreifen fährt, der dafür auch baulich nicht vorgesehen war und zudem durch den Schwerverkehr besonders belastet wird. Beim Bau einer Ersatzbrücke würden an Stelle der bestehenden, mittelfristig sanierungsbedürftigen sechsspurigen Rheinbrücke Karlsruhe-Maxau ohne Standstreifen auf einem einzigen Brückenkörper künftig zwei getrennte Brückenkörper entstehen mit jeweils drei Spuren und einem Standstreifen. Anstatt von – wie heute – vier vollwertigen und zwei Behelfsspuren ohne Standstreifen über den Rhein, hätte man dann künftig sechs vollwertige Spuren zuzüglich Standstreifen. Durch die zusätzlichen Standstreifen würde sich die Wahrscheinlichkeit für Störungen in diesem Streckenabschnitt deutlich verringern. Außerdem ließe sich eine Redundanz für den Ausfall/Sperrung eines Brückenkörpers erreichen, da für diesen Fall ein zweiter Brückenkörper mit vier Spuren zur Verfügung stehen würde. Arbeiten auf der Rheinbrücke ließen sich in der Folge zudem schneller erledigen, da sie auf einem eigenständigen Brückenkörper stattfinden könnten, über den gleichzeitig kein Verkehr fließt.

Die Nichtberücksichtigung des Projekts im Entwurf und die dafür gegebene Begründung sind erst recht angesichts des vom Bundesverkehrsministerium beschworenen Grundsatzes „Erhalt geht vor Neubau“ nicht nachvollziehbar. Wenn für den BVWP 2030 nur Projekte aufgenommen werden, mit denen ein wesentlicher kapazitiver Zuwachs einhergeht, dient

er gerade nicht dem Erhalt, sondern ausschließlich dem Neubau. Das eigene Postulat des Bundesverkehrsministeriums wird damit in sein genaues Gegenteil verkehrt.

VCD-Forderung: Bau der Ersatzbrücke in BVWP 2030 aufnehmen (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht)

4. Wasserstraßen-Projekte

W29, Verlängerung der Neckarschleusen (jeweils einer Kammer von 105 m auf 135 m nutzbarer Länge)

Vorbetrachtung

1. Entwicklung des Güterumschlages allgemein der Häfen Heilbronn und Stuttgart (1990 – 2014; Statistik-bw)
 - Heilbronn: rückläufig von 6 Mio (1990) auf unter 4 Mio to/a (2014) (-33%)
 - Stuttgart: rückläufig von 2 Mio (1992) auf unter 1,2 Mio to/a (2014) (-40%)
2. derzeitige Schleusenkapazität Mannheim – Hafen Stuttgart (angenommen: 1/3 Leerfahrten, 1 Passage / Kammer x h, Q Ladungsmenge: 1250 to/Einheit)
 - Betriebsart 16h (Mo-Sa) + 8h (So) = $2/3 \times 2 \times 1250 \text{ to} \times 104 \text{ h} \times 52 \text{ w} = 9 \text{ Mio to/a}$
 - Betriebsart 24h/d = $2/3 \times 2 \times 1250 \text{ to} \times 8760 \text{ h} = 14,6 \text{ Mio to/a}$
3. max. Stellplatzkapazität auf dem Neckar in 20'-Containern (TEU) nach Schiffstyp:
 - GMS - 105 m x 11,45 m (L x B): 2 hoch x 4 breit x 12 lang = 96 (=100%)
 - GMS - 110 m x 11,45 m (L x B): 2 hoch x 4 breit x 13 lang = 104 (=108,3%)
 - üGMS - 135 m x 11,45 m (L x B): 2 hoch x 4 breit x 17 lang = 136 (=141,3%)

Kritikpunkt „Projektumgriff“

Hier wird lediglich die Verlängerung jeweils einer Schleusenkammer dargestellt. Tatsächlich sind aber auch Erweiterungen der Schleusenvorhöfen im Ober- wie im Unterwasser erforderlich, da diese ebenfalls Fahrzeuge bis 135 m Länge aufnehmen müssen, um ein sicheres Warten auf Schleusenabfertigung bzw. Festmachen bei Übernachtung oder Einstellung des Schifffahrtsbetriebes bei Hochwasser oder Außerbetriebnahme der Schleusen zu ermöglichen.

Als weitere Maßnahmen sind Rückverlegungen der Uferlinie für nur 6 Stück Schiffswendestellen, nämlich in Ladenburg, Neckarsteinach, Gundelsheim, Kirchheim, Remseck und Plochingen und Anpassungen wie im Hafen Heilbronn und Stuttgart kenntlich gemacht. Nun liegen gerade im Abschnitt Heilbronn bis Stuttgart zahlreiche engere Kurven an, die bereits Fahrzeugen von 105 m Länge Begegnungen nur knapp ermöglichen. Bei höchst schiffbarem Wasserstand (HSW) verschärft sich hier die Situation noch einmal mehr für zu Tal verkehrende Fahrzeuge. Es ist damit zu rechnen, dass bei IBN ohne Querschnittsaufweitungen der Schifffahrtsrinne der verkehrliche Betrieb in einem Maß dadurch beeinträchtigt wird, dass a) der Vorteil einer erhöhten Ladungsmenge durch Verlängerung von Fahrzeiten teilweise aufgezehrt wird, b) gerade im Containerliniendienst Termine noch schwieriger einzuhalten sind, und somit c) betroffene Unternehmen über Kurz oder Lang die Eingriffe an den Engpässen einfordern werden mit allen negativen Auswirkungen auf Umwelt und

Schutzgebiete. Die Kosten für die dann erforderlichen Erdbewegungen, Deponierung, Ufersicherungen und Ausgleichsmaßnahmen sind bisher nicht dargestellt.

Kritikpunkt „Umweltbetroffenheit“

Unter 2.5 (Flächeninanspruchnahme) ist der Wert "0 ha" angegeben. Dieser Wert ist unter dem Aspekt der Anlage von Wendestellen (wie auch eingezeichnet), der Anpassung der Schleusenvorhäfen und der Aufweitung der Schifffahrtstrinne in Kurven und Hafenzufahrten, wo Ausbaggerungen auch Uferbefestigungen nach sich ziehen können, nicht haltbar.

Fazit

Zwar hat die Neckarschifffahrt eine wichtige Bedeutung für die verladende Wirtschaft im Heilbronner Raum und Zentral-Baden-Württemberg und leistet auch einen sinnvollen Beitrag zur Erreichung gesetzter Klima- und Lärmschutzziele durch niedrigen Energiebedarf, geringen Ressourcenverbrauch und hohe Sozialverträglichkeit, jedoch rechtfertigt weder das Transportaufkommen auf dem Neckar, noch die Zusammensetzung der Schiffsflotte im Rheinstromgebiet und die Ausstattung bis Hafen Stuttgart mit Doppelschleusen (im Gegensatz zu Main und Mosel) in keinsten Weise eine Kapazitätserweiterung der Schleusen auf 135 Meter nutzbare Kammerlänge. Der schiffsseitige Umschlag der Häfen Heilbronn und Stuttgart ist im 24-h-Betrieb bei aktuellem Ausbauzustand in etwa dreifach abgedeckt (1+2 aus Vorbetrachtung). Einzig das Alter von 90 Jahren bei Teilen der Anlagen im nutzungsstarken Abschnitt Mannheim-Heilbronn und des damit verbundenen hohen Ausfallrisikos machen Ersatzneubauten notwendig.

Die realistische Langfristprognose im mitteleuropäischen Güterverkehr lässt sich für nahezu alle Verkehrsträger folgendermaßen beschreiben: Massengut, vor allem mineralische Brennstoffe, sind tendenziell rückläufig, Baustoffe stagnierend bis rückläufig. Lediglich im Container- und im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) ist noch mit nennenswerten Zuwächsen zu rechnen, die allerdings einer geringeren Anzahl von Fahrzeugen bedürfen, da sie die Rückgänge im klassischen Segment quantitativ nicht aufwiegen (werden). Hier unterliegt die Binnenschifffahrt mit Ausnahme auf den großen Strömen prinzipiell dem Engpass von beschränkten Durchfahrtshöhen an Brücken und Schleusen, die von vornherein die Kapazität auf 50%ige Auslastung begrenzen, egal bei welcher Schiffslänge.

Ein Ausbau ist also bei den derzeitigen Rahmenbedingungen, die auch der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI zugrunde liegen, ökonomisch wenig sinnvoll. Einzig im Blick auf einen Paradigmen-Wechsel im Güterverkehr (Verteuerung des Straßengüterverkehrs, Attraktivitätssteigerung von SGV und Güterschifffahrt) kann ein Ausbau gerechtfertigt werden – der derzeitige Entwurf des BVWPs passt dazu nicht.

Stuttgart, 30.04.2016
VCD-Baden-Württemberg e.V.