

Offener Brief

29.10.2017



Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21

an: Sondierungsgruppen Jamaika-Koalition
Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages
Landesverkehrsminister

Grundlagenpapier Bahn-Verkehrskonzept im Spannungsfeld SPVF, SPNV, SGV und Lärmschutz

Unter dem Motto „mehr Güter auf die Bahn und gleichzeitig mehr Ruhe für die Bevölkerung vor Güterzuglärm“ fordert die IG BRN 21 die künftige Regierung auf, zeitnah die politischen Weichen zu stellen, die entsprechenden Gesetze zu erlassen und die nötigen Mittel bereitzustellen.

Dies soll rechtzeitig geschehen, um in das bereits laufende Oberrheintalprojekt der TEN-Strecke Rotterdam-Genua (Projekt 2-004-V03) einfließen zu können, um dieses zügig sowie gesamtwirtschaftlich nachhaltig und gesellschaftlich akzeptabel realisieren zu können.

Inhalt

1. Rahmen der Betrachtung
2. Wer sind wir / ein regionales Leuchtturmprojekt als Beispiel
3. Paradigmen im Fokus
4. Aufgaben für die Regierung

1. Rahmen der Betrachtung

Thema dieses Grundlagenpapiers ist das verkehrliche Konzept des Bahnverkehrs, was die investiven und die funktionalen Ziele betrifft, in einem gesamtgesellschaftlichen Rahmen, der insbesondere den Güterverkehr und den Lärmschutz deutlich mit berücksichtigt.

Es bezieht sich auf den TEN-Beschluss des deutschen Bundestages Anfang 2016 „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ sowie auf den Befund, dass trotz zahlreicher Gutachten die Gesundheitsschädigung durch Lärm seit Jahren nicht ausreichend berücksichtigt wird.



2. Wer sind wir / ein regionales Leuchtturmprojekt als Beispiel

Der Verfasser dieses Papiers, die IG BRN 21 ("Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21") versteht sich als regionale Lobbygruppe mit dem Ziel, für das Engpassbeseitigungs-Ausbauprojekt "Korridor Mittelrhein, Zielnetz I" (Projekt 2-004-V03) im nördlichen Oberrheintal, im Bereich etwa südlich von Darmstadt bis südlich von Mannheim, dazu beizutragen, zügig eine gesellschaftlich konsensfähige Konzeptlösung zu finden.

Wir sind uns bewusst, dass es nicht Aufgabe von Koalitionsverhandlungen ist, über Detailprojekte zu verhandeln.

Wir sind jedoch der Ansicht, dass dieses Projekt, der Ausbau Frankfurt-Karlsruhe, gewissermaßen als Leuchtturmprojekt bezeichnet werden kann, aus dreierlei Gründen:

a) Der Abschnitt liegt auf der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindung zwischen Rotterdam und Genua, und die Dringlichkeit eines Ausbaus ist hoch, wie auch internationale Verpflichtungen (z. B. mit den Niederlanden und der Schweiz) belegen - die "Aorta" dieses Korridors "fehlt noch", wie Bundeskanzlerin Merkel anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels formulierte.

b) Dieses Projekt weist, wie die nach Verabschiedung des BVWP 2030 wiederaufgenommene Vorplanung zeigt, geradezu exemplarisch die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und den Lärmschutzbelangen auf.

Wir bewegen uns in einem Rahmen von

- rund 200 ICE, die höchste Frequenz Deutschlands
- einer Verdoppelung der Güterzug (GZ)-Zahl auf rund 500, ebenfalls die höchste Dichte Deutschlands
- einem Ballungsgebiet mit mittlerem Regionalverkehr und diesbezüglichen Ausbauwünschen
- einer dicht besiedelten Region, in der bereits heute rund 500 000 Menschen vom Bahnlärm betroffen sind.

c) Der gesellschaftliche Wandel hat sich am Einzelfall Offenburg - Tunnel für 1,8 Mrd. Euro genehmigt nach mehr als einem Jahrzehnt verlorener Planungszeit - gezeigt. Die große Koalition hat dies im Beschluss "Menschen- und umweltgerechte Umsetzung europäischer Schienennetze" thematisiert und verallgemeinert. Das Ausbauprojekt Frankfurt-Karlsruhe ist zeitlich ideal geeignet, diese Überlegungen weiterzuentwickeln.

3. Paradigmen im Fokus

Der Wählerwille hat deutlich gezeigt, dass der Wunsch besteht, länger- oder kürzerfristig aufgetretene Aufgaben - zuvörderst sicherlich aus dem Umfeld Migration / EU / Finanzpolitik - einer Lösung zuzuführen.

Auch der Umweltschutz im weiteren Sinn, zu dem ein Bahn-Verkehrskonzept gehört, fällt unter diese Kategorie.

Anhand des o.g. regionalen Beispiels können mehrere kontrovers diskutierte Paradigmen identifiziert werden:



a) Nachhaltigkeit

Gemeint ist mit Nachhaltigkeit hier einfach der Zeitbereich, für den eine Projektoptimierung betrachtet werden soll. Bahnprojekte bemessen sich in einer Wirkungskdauer von vielen Jahrzehnten. Nach Gesetzeslage wird jedoch üblicherweise eine Prognose von rund 10-15 Jahren verwendet, im vorliegenden Fall eine "Prognose 2030". In diesem Jahr ist das Projekt mit Sicherheit noch nicht einmal fertiggestellt.

Wir fordern Initiativen im politischen und im gesetzgeberischen Bereich, die - bei aller Unsicherheit von Prognosen - eine Gesamt-Kosten-Nutzen-Betrachtung für den Zeitraum mehrerer Jahrzehnte ab geplanter Fertigstellung erlauben.

b) Mischverkehr oder getrennter Verkehr

Die DB fordert die Trennung der Verkehre (langsamer und schneller Züge), da damit die Strecken besser auslastbar seien und die Betriebsqualität steige. Dies führte in der Vergangenheit regelmäßig zu einer investiven Bevorzugung von ICE-Strecken und Verbleib der steigenden Güterverkehre auf den Bestandsstrecken.

Die Asymmetrie der ICE- und der GZ-Trassenbetrachtung scheint nicht gerechtfertigt - und ist wohl auch eine der Erklärungen dafür, warum Deutschland seinen internationalen Verpflichtungen hinsichtlich der Güterverkehr-Durchleitung auf der Rheinschiene nicht nachkommt.

Wir fordern eine gleichwertige Betrachtung beider Verkehrsarten (unter Berücksichtigung des Regionalverkehrs), die dem prioritären Ziel einer nachhaltigen Güterzug-Lärmreduzierung dient. Dies führt zu zwei möglichen Konsequenzen: Entweder werden auch reine Güterzugstrecken gebaut oder ein echter Mischverkehr, d. h. ICE und GZ ganztags gleichzeitig auf der Strecke, wird gefahren. Dies wiederum wird bei einer Kapazitätsoptimierung zu einer Verlangsamung der ICE-Verkehre führen, siehe den folgenden Punkt.

c) Wirtschaftlicher Nutzen der Hochgeschwindigkeit für SPFV

Auch hier gibt es gegensätzliche Positionen.

Die DB beharrt auf dem Bau von 300 km/h-Strecken (selbst vor dem Hintergrund, dass die neue ICE-Generation nur 250 km/h fährt), was den Bau verteuert, Randbedingungen erschwert (wie Bedingungen für Kurvenradien) und eine gleichzeitige gemeinsame Nutzung mit Güterzügen mit einem höheren Kapazitätsverlust bestraft.

Eine verkehrsbetriebliche Alternative besteht in der Annäherung der Zuggeschwindigkeiten (ICE langsamer, GZ möglichst schnell) und im Bau und der Nutzung von Überholgleisen im Mischverkehrsbetrieb.

Eine konstruktive Alternative besteht im Bau getrennter Trassen, siehe Punkt (b).

Der gesellschaftliche Nutzen der ICE-Hochgeschwindigkeit ist umstritten. Eine gängige Meinung besagt, die Pünktlichkeit des SPFV sei wichtiger als dessen Geschwindigkeit - und für die Erhöhung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit) sind andere Maßnahmen erforderlich als die der Geschwindigkeitserhöhung.

Die Deutschlandtaktstudie des BMVI (2015), die die Optimierung von Knoten,



d. h. gleichzeitigen Halten sich kreuzender Züge zur Maximierung der Umstiegsmöglichkeiten, evaluiert, kommt nicht zu dem Schluss, dass Geschwindigkeit per se zielführend sei, und errechnet modellhafte Fahrzeitnutzen, die regelmäßig eine Investition nicht rechtfertigen würden.

Wir fordern eine dogmenfreie und ergebnisoffene politische Diskussion über den Kosten-Nutzen von ICE-Hochgeschwindigkeitsbetrieb sowie über den Kosten-Nutzen von echten (24 h) Mischverkehrsstrecken.

d) Bewertung von Lärm

Hier stehen sich die Gesetzeslage (Lärmgrenzwerte für Neubaustrecken, "Bestandschutz" für die Bahn ohne jeden Grenzwert für Bestandsstrecken) und die Effekte der ständig zunehmenden Güterzugdichte und des Güterzuglärms auf die Menschen, mit Folgen für Gesundheit, Wohlbefinden, Eigentumsverluste und städtebauliche Verödung gegenüber.

Es ist nicht zeitgemäß und gesundheitlich nicht vertretbar, für Nitrat im Trinkwasser, Feinstaub oder NO_x in der Luft u.ä. Grenzwerte festzulegen (und um deren Einhaltung zu ringen), während der Lärmpegel an Bestandsstrecken unbegrenzt wachsen darf.

Man wacht nicht von einem Mittelungspegel, sondern von einem Spitzenpegel auf. Dieser wird nach der aktuellen Gesetzeslage nicht berücksichtigt.

Außerdem haben wir uns mit der Situation auseinanderzusetzen, dass die Frequenz von Güterzugvorbeifahrten aus dem Bereich einer pro Stunde oder pro halber Stunde (d. h. Einzelereignisse) in den Bereich einer pro 10 min, pro 5 min, pro 3 min steigt (d. h. es wird ein Lärmteppich erzeugt, Ruhephasen fehlen).

Zudem genießen Bestandsstrecken keinerlei rechtlichen Schutz, was zur Externalisierung von Kosten führt: Der Betreiber profitiert nach Investitionen von schnellen ICE, deren Strecken ortsfern mit dem optimalen Lärmschutz gebaut werden, während die Anlieger den Schaden haben, weil Güterzüge auf den Bestandsstrecken verbleiben. Projektmittel werden gesellschaftlich fehlgesteuert.

In der Wirtschaftlichkeitsberechnung des BVWP (Beispiel aus dem vorliegenden Projekt) wird eine eingesparte Personen-Reisestunde mit rund 25 Euro bewertet. Auf der Lärmbelastungsseite wird etwa dieser Betrag verbucht für ein Jahr Dauerüberschreitung von 52 dB(A) oder 22 Tage Dauerüberschreitung von 80 dB(A).

Mit diesem (Un-)Verhältnis der wirtschaftlichen Bewertung von Lärmbelastung und Geschwindigkeitsnutzen ist klar, dass sich Investitionen in Lärmschutz "nicht rechnen".

Wir fordern kurzfristig eine politische Öffnung zur verbesserten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bewertung des Faktors Lärm "über das gesetzliche Maß hinaus" (im Geist des o.g. TEN-Beschlusses), sowie mittelfristig eine Anpassung der gesetzlichen Lage an die bekannten Gesundheitsstudien und an die gesellschaftlichen Bedürfnisse. Bestandsstreckenschutz und Spitzenpegelbetrachtung sind einzuschließen.



4. Aufgaben für die Regierung

Diese sind zweiphasig zu sehen. In der ersten Phase sollten übergangsweise politische Lösungen erarbeitet werden, die in einer zweiten Phase zur Anpassung der Gesetzeslage bzw. der Verwaltungsvorschriften führen sollten.

Sie ließen sich wie folgt zusammenfassen:

- a) Bewertung mehrerer Dekaden als Nutzungszeitraum für Neubauprojekte
- b) Strategieentwicklung zum Thema "Mischverkehr" und „prioritäre Güterzugstrecken“ für das deutsche Netz
- c) Strategieentwicklung zum Thema "Betriebskonzept" der drei Verkehre SPFV, SPNV, SGV unter Einschluss des Details "Hochgeschwindigkeit".
- d) Anpassung der wirtschaftlichen Bewertungskriterien für Güterzugnutzen und Lärmmin-derungsnutzen an die gesellschaftliche Gegenwart und Zukunft, unter Berücksichtigung des Zielszenarios der Verkehrsverteilung Straße/Schiene.

Wir erwarten von den Jamaika-Koalitionären eine konstruktive und ergebnisgetriebene Diskussion im Rahmen der Koalitionsvereinbarungen zu diesem Thema aus dem Block „Umwelt / Energie / Verkehrskonzept“, und von der künftigen Bundesregierung ein entsprechendes Handeln.

Mit diesem Papier möchten wir gern einen kleinen Fachbeitrag dazu leisten und freuen uns auf Ihre Rückmeldung und Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Gunther Mair
Sprecher der IG BRN 21

Kontakt IG BRN 21

Sprecher	Karl-Hans Geil	karl.hans.geil.dek.ried@ekhn-net.de	Tel. 0152 / 01994509
Sprecher	Dr. Gunther Mair	gunther.mair@igbrn21.de	Tel. 0621 / 3247942
Stellv. Sprecherin	Martina Irmscher	martina.irmscher@igbrn21.de	Tel. 0152 / 28572801
Stellv. Sprecher	Ulrich Guldner	ulrich.guldner@igbrn21.de	Tel. 0151 / 40727479