



## Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21

An:  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin

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

#### **1. Wer sind wir?**

Die Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21 ist ein länderübergreifender Zusammenschluss von Lärmschutz-Bürgerinitiativen, die als ihr Kerngebiet die Metropolregion Rhein-Neckar sieht.

#### **2. Relevante Projektbestandteile**

Für die oben genannte Region sind damit räumlich relevant:

- a) 2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, sowie
- b) 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf.

#### **3. Großräumige Rahmenbedingungen**

- Der Rheingraben ist Teil der wichtigsten Nord-Süd-Schienengüterverkehrsachse Europas, und dürfte den größten aktuellen Engpass darstellen.
- der Schienengüterverkehrszuwachs 2010-2030 in Deutschland wird auf 43 % geschätzt, der des Schienenpersonenverkehrs nur auf 19 %.
- es besteht der politische Wille, den Anteil an Gütern auf der Schiene zu vergrößern.
- Trassenkapazitäten werden durch Weiterentwicklung von Steuerungssystemen weiter wachsen (z. B. Projekt "Digitale Kapazitätssteigerung").
- das Projekt Korridor Mittelrhein ist unter "Engpassbeseitigung" klassifiziert: Dieser Engpass ist prioritär ein Güterverkehrsengpass.

#### **4. Regionale Rahmenbedingungen**

Zwischen Höhe Darmstadt und Höhe Mannheim existieren aktuell drei Bestandsstrecken (linksrheinisch Worms-Ludwigshafen, rechtsrheinisch die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn), zwischen Mannheim und Karlsruhe zwei Bestandsstrecken.

Darüber fahren heute gut 200 Güterzüge täglich (EBA 2012), und sollen mit NBS ca. 500 Güterzüge (Korridorstudie Mittelrhein, Prognose 2025) bzw. gut 400 Güterzüge (Prognose BVWP) täglich fahren.

Dazu kommen ca. je 30-60 zusätzliche ICE bzw. Nahverkehrszüge.

Auch diese regionalen Zahlen bestätigen, dass der Engpass ein Güterverkehrsengpass ist. Die Güterzugzahlen werden nach Inbetriebnahme der NBS in den folgenden Jahrzehnten weiter steigen.



## 5. Betroffenheit

a) Mit einer auf 300 km/h ausgelegten Strecke sowie der bisherigen Beschlusslage, die Variante 1c der Korridorstudie Mittelrhein zu präferieren, wird die NBS tagsüber (ca. 16-18 Stunden lang) nur von ICE genutzt werden, nur nachts besteht fakultativ die Absicht, Güterzüge fahren zu lassen (im BVWP sind 31 Güterzüge pro Tag genannt). Damit wird der Großteil der zu erwartenden zusätzlichen ca. 200-300 Güterzüge täglich (Prognose 2025 bzw. Prognose BVWP) sowie künftige weitere Steigerungen über die oben genannten Bestandsstrecken geführt werden.

Davon sind allein in der Metropolregion Rhein-Neckar z. B. die Städte und Gemeinden Worms, Bobenheim-Roxheim, Frankenthal, Ludwigshafen / Groß-Rohrheim, Biblis, Bürstadt, Lampertheim, Mannheim / Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Ladenburg, Edingen-Neckarhausen / Plankstadt, Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim, Reilingen, Neulußheim / Heidelberg, Leimen, Sandhausen, Nußloch, Wiesloch, Rauenberg, Malsch, St.Leon-Rot betroffen.

Die Liste ist sinngemäß nach Norden und Süden zu erweitern.

b) Der Ausbau der Riedbahn Ost zwischen MA-Käfertal und MA-Rbf dient gemäß Variante 1c Korridorstudie Mittelrhein der Engpassbeseitigung, um die genannten Güterzüge (ca. 400-500 pro Tag) aller Bestandsstrecken und ggf. der NBS durch Mannheim zu führen.

Die durch diese Güterverkehrsführung verursachte dramatische Zunahme der Lärmbelastung für eine ganze Region, für wahrscheinlich hunderttausende von Menschen, in einer Gegend, die schon heute durch die hohe Siedlungsdichte und den Transitverkehr eine starke Lärmbelastung hat, ist nicht akzeptabel und stellt keine für den gesellschaftlichen Gesamtnutzen - inklusive und vor allem der Gesundheit und des Wohlbefindens der betroffenen Bürger - zukunftsgerichtete Planung dar.

Wir, die Zivilgesellschaft, sollten aus den Fehlern der Vergangenheit lernen (wie z. B. dem Bau einer reinen ICE-Trasse von Frankfurt nach Köln, parallel zum verlärmten Mittelrheintal), und uns in der Bewertung externer Kosten/Nutzenfaktoren wie Gesundheit, Wohlbefinden, Immobilienwerte, städtebaulicher und regionaler Entwicklung nach vorn orientieren, wie dies in Südbaden gerade geschieht.

Hier sei auch auf den Beschluss 18-7365 "Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze" des deutschen Bundestages verwiesen.

Ebenso sei verwiesen auf die europäische Umgebungslärmrichtlinie, deren Konzept es ist, "schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern." Auf dieser Grundlage erachten wir das Projekt in der oben beschriebenen Form als nicht genehmigungsfähig.

Sodann sei auf das - hier angewandte - Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz verwiesen, das "vernünftige Alternativen" ermitteln soll, wenn z. B. der "Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit" betroffen ist (§ 14g und § 2 UVPG).

## 6. Kritik am ökonomischen Bewertungsverfahren

### 6a. Textinterpretation des Projektinformationssystems (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Nach unserem Leseverständnis gilt:

- Durch Mannheim fahren im Bezugsfall 144, im Planfall 184 ICE.



- Es überqueren eine von West nach Ost knapp nördlich von Mannheim gedachte Linie im Bezugsfall 392, im Planfall 402 Güterzüge. Laut Lärmkartierung des EBA betrug diese Zahl 2012 234 Güterzüge. Die Korridorstudie Mittelrhein nennt als Prognose 2025 mit NBS 518 Güterzüge.  
Die Differenz zwischen Bezugsfall und Planfall beträgt also nur 40 ICE und 10 Güterzüge.
- Die Nutzen-Kosten-Berechnung beruht auf dem Vergleich zwischen Bezugsfall und Planfall.
- Die Reisezeitverkürzung aus "verbleibendem Verkehr" wird mit 5,5 Mio. Personenstunden pro Jahr angegeben, der monetarisierte Nutzen mit 139 Mio Euro pro Jahr.  
Der spezifische monetarisierte Nutzen einer Reisestunde beträgt also 25,1 Euro.
- Innerorts werden 148 000 Menschen von Lärm entlastet, 79 000 Menschen belastet. Der monetarisierte Nutzen wird mit 1,9 Mio. Euro pro Jahr angegeben.  
Bezieht man die Nettoentlastung (69 000 Menschen) auf den geldwerten Nutzen, errechnet sich ein spezifischer monetarisierter Nutzen auf 27,3 Euro pro Einwohner, "Lärmentlastung" und Jahr.

### 6b. Bezugsfall

Lärm ist eine Umweltbelastung wie Kohlendioxid in der Atmosphäre, Nitrat im Grundwasser, Feinstaub in der Luft oder Giftstoffe in Lebensmitteln. Dazu werden üblicherweise in einem wissenschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Prozess absolute Ziel- oder Grenzwerte festgelegt und deren Erreichung angestrebt. Nicht zielführend ist es, die "zufällige" schlechte Entwicklung eines Wertes abzuwarten. und dessen Größe in der Zukunft als Richtwert zu nehmen.

Genau dies geschieht hier: Die Güterzugzahlen steigen von gut 200 auf 400-500 Züge täglich, durch maximale Auslastung der Bestandsstrecken, und die NBS bleibt mit einer nominalen Steigerung von 16 Güterzügen (und Übernahme von 31) formal davon quasi unberührt. Nur mit dieser Rechnung lässt sich erklären, dass sogar netto 69 000 Menschen vom Lärm entlastet würden.

Das hat mit der Wirklichkeit nichts zu tun! Der Güterzuglärm in der Metropolregion Rhein-Neckar ist heute schon eine hohe Umweltbelastung, die Zugzahlen werden sich im Prognosezeitraum mindestens verdoppeln, und nach 2030 werden sie aller Voraussicht nach weiter steigen.

Ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung und zeitlichen Tragweite sollte sich an den Tatsachen orientieren.

### 6c. Monetäre Bewertungen, externe Kosten

Die monetäre Bewertung nicht am Markt verpreister Güter ist schwierig, das zeigt die Umweltdebatte, Stichwort "Ökosystemdienstleistungen". Dies betrifft nicht nur deren aktuelle Bewertung, sondern auch deren kumulierte Bewertung für die Zukunft. Betriebswirtschaftlich wird diese mit einer Laufzeit und dem Instrument der Diskontierung, oder Abzinsung, abgebildet (wie im vorliegenden Fall). Bei umweltrelevanten Werten - wie hier dem Lärm - wird in der wissenschaftlichen Debatte regelmäßig von einer Diskontierung abgeraten: Lärm morgen ist genauso schädlich wie Lärm heute.

Im BVWP ist die gesparte Reisestunde mit 25 Euro verpreist. Dies scheint recht großzügig, aus zwei Gründen. Erstens entspricht dies etwa einem Nettomonatslohn von 4200 Euro (gerechnet mit 10 h täglich, inklusive Fahrzeit und Pausen, also etwa 170 Monatsarbeitsstunden), den der durchschnittliche ICE-Fahrer wohl nicht erreicht, und zweitens führt längst nicht jede gesparte Stunde zur Erhöhung der Arbeitszeit; Freizeit wird marktwirtschaftlich üblicherweise mit Null



Euro je Stunde bewertet.  
Diese Betrachtung ist deshalb wichtig, weil ca. die Hälfte des Projektgesamtnutzens, ca. 3 Mrd. Euro, auf diese Position entfällt.

Andererseits wird im vorliegenden Projekt eine - wie auch immer rechnerisch zustandegewordene - Lärmentlastung von etwa 148 000 Menschen und Lärmbelastung von etwa 79 000 Menschen zu einem spezifischen Netto-Lärmentlastungsbetrag von 27 Euro pro lärmmentlasteter Person und Jahr berechnet. Dieser spezifische Betrag ist allein von seiner Größe her misstrauenerregend, er ist bei der Größenordnung der sonstigen Bewertungszahlen letztlich als Null vernachlässigbar. Für diesen Betrag kann man zu Vollkosten keinen einzigen Arztbesuch finanzieren, etwa eine Stunde Fehlzeit, einige Schlaftabletten.

Allerdings stellt die Marktwirtschaft eine direkte Verpreisung von Lärmbelastung zur Verfügung, nämlich über den Immobilien- oder Mietwert. Leise Wohngegenden sind teurer als laute. Unterschiede liegen typischerweise im zweistelligen Prozentbereich. Ein Rechenbeispiel: Nimmt man einen Monatsmietwert von 500 Euro pro Person an, einen nur 10%-igen Abschlag wegen Lärmzunahme, so ergibt dies einen ökonomischen Schaden von 600 Euro pro Jahr und Person. Bei z. B. 100 000 Betroffenen folgt ein Jahresbetrag von 60 Mio. Euro und ein Fünfzig-Jahresbetrag, nicht diskontiert, von 3 Mrd. Euro. Dieses Rechenbeispiel beinhaltet NICHT die direkten Gesundheitskosten (Schlafmittel, Psychopharmaka, Arztbesuche, Fehlzeiten, Verlust an Lebensqualität, weitere Krankheitskosten, Todesfälle), und auch NICHT die weiteren städtebaulichen Kosten wie Verödung von Stadtteilen, öffentlichen Erholungsflächen, Attraktivitätsverlust von Gemeinden).

Wie man sieht, werden bei einer derartigen Berücksichtigung der sogenannten externen Kosten leicht Größenordnungen erreicht, die ein Projekt rentabel oder unrentabel machen.

Wir appellieren an die kollektive Vernunft, die Reduzierung von Güterzugzahlen auf ortsdurchfahrenden Bestandsstrecken der Metropolregion Rhein-Neckar auf Basis eines absoluten Wertes anzustreben, sowie die externen Kosten der Gesellschaft zu berücksichtigen. Die Frage der ethischen Verantwortung gegenüber wesentlich hingenommenen Gesundheitsschäden bleibt davon unberührt.

## **7. Forderungen**

Die NBS / ABS in der Metropolregion Rhein-Neckar ist räumlich durchgehend als Güterzug-Schwerpunktstrecke zu bauen und zu betreiben, wobei betroffene Gemeinden (wie z. B. Lorsch, Lampertheim, Mannheim, Schwetzingen, Hockenheim) durch einen über das gesetzliche Maß hinausgehenden Lärmschutz geschützt werden sollen (Tunnel, gedeckelte Tröge, Tieflagen, Umfahrungen usw., vgl. Südbaden)

Daraus folgt:

- a) Die Neubaustrecke ist mit  $V_{max}$  200 km/h zu bauen.
- b) Es ist durch juristische Vorschriften oder durch entsprechende Trassenpreisanreize dauerhaft und überprüfbar zu gewährleisten, dass der größte Teil des Rheinkorridor-Güterverkehrs darüber abgewickelt wird, zur Entlastung der Bestandsstrecken.
- c) Auf den zweigleisigen Ausbau MA-Käfertal – MA Rbf im Sinne der Kapazitätserhöhung für Güterzüge wird verzichtet.
- d) Statt dessen wird in bewohnten Gebieten im Bereich Nord (etwa Lorsch bis MA Rbf) sowie im Bereich Süd (MA Rbf bis etwa Hockenheim) eine Trasse mit Tunneln, Tieflagen usw. bzw. Umfahrungen (Lampertheim) geplant.



- e) Alle Kommunen an den Bestandsstrecken werden ganztags und gegenüber heute vom Güterzuglärm entlastet. Dies sind in der Metropolregion z. B. die bereits oben genannten Städte und Gemeinden: Worms, Bobenheim-Roxheim, Frankenthal, Ludwigshafen / Groß-Rohrheim, Biblis, Bürstadt, Lampertheim, Mannheim / Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Ladenburg, Edingen-Neckarhausen / Plankstadt, Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim, Reilingen, Neulußheim / Heidelberg, Leimen, Sandhausen, Nußloch, Wiesloch, Rauenberg, Malsch, St.Leon-Rot.
- f) Grundsätzliche Entscheidungen inklusive Fahrkonzepten und Trassenverläufen werden in einem entscheidungsbefähigten politischen Gremium in Anlehnung an den südbadischen Projektbeirat getroffen.

Mit freundlichen Grüßen

Gunther Mair  
Sprecher der IG BRN 21

Kontakt: Sprecher der IG BRN 21

Karl-Hans Geil,	mail: karl.hans.geil.dek.ried@ekhn-net.de,	Tel. 0152-01994509
Vertretung: Ulrich Guldner,	mail: ulrich.guldner@igbrn21.de,	Tel. 0151-40727479
Dr. Gunther Mair,	mail: gunther.mair@igbrn21.de,	Tel. 0621-3247942
Vertretung: Martina Irmischer,	mail: martina.irmscher@igbrn21.de,	Tel. 0152-28572801